



ROZPATRZENIE UWAG

wniesionych do projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańsk

Gdańsk, dnia 12 marca 2018 roku

Projekt Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańsk wyłożony był do publicznego oglądu, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, w dniach od 23.10.2017 r. do 21.11.2017 r. W dniu 7.11.2017 r. odbyła się dyskusja publiczna nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie studium.

W ustawowym terminie tj. do dnia 12.12.2017 r. do projektu studium uwagi wnieśli:

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
1	02.11.2017	BI/280/2017/ABP	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o. o.	Żagłowa 11, 80-560 Gdańsk	<p>Na terenie św. Wojciecha przy Obwodnicy Południowej w projekcie studium przewidziano strefę przemysłową 41 o szerokości około 100 m w części na terenach gminy Miasta Gdańsk a w części na terenach osób prywatnych. GARG konsultował proponowane proporcje strefy z firmami logistycznymi zainteresowanymi inwestowaniem na przedmiotowym obszarze. Ze względu na standard projektowania parków logistycznych GARG wnosi o zmianę. Z powyższych konsultacji wynika bowiem, że strefa przemysłowa powinna być umiejscowiona tylko na gruntach gminnych, optymalna wielkość parku logistycznego to obszar o powierzchni 15-20 ha, a kształt strefy powinien umożliwić lokowanie kilku obiektów magazynowych o szerokości min. 150 m oraz budowę stref dokowania i obsługi komunikacyjnej o szerokości dodatkowych 30 m po każdej stronie obiektu. W związku z powyższym GARG wnosi o przeznaczenie na cele logistyczne terenu położonego w sąsiedztwie zbiegu Obwodnicy Południowej i drogi nr 222. Proponowany w piśmie kształt strefy stanowić będzie optymalne zagospodarowanie tego obszaru, a jednocześnie utworzy ekran akustyczny chroniący przed hałasem zabudowę mieszkaniową. Pozostały obszar powinien być zgodnie z projektem Studium przeznaczony pod usługi. Park logistyczny, wymagający doprowadzenia pełnej infrastruktury technicznej, może w przyszłości przyczynić się do rozwoju tego terenu zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, pod usługi sportu i rekreacji, w tym centrum motorowe.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. Obszar przewidziany - w projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańsk - pod dominujące przeznaczenie przemysłowo-usługowo-składowe, zlokalizowany w Św. Wojciechu, na południe od Obwodnicy Południowej, zajmuje obszar o powierzchni około 12 ha. Jego wydłużony kształt o szerokości około 100 m nie będzie kolidował w przyszłości z realizacją koncepcji planowanego w tym rejonie Narodowego Centrum Sportów Motorowych i Rekreacji (koncepcja wykonana na zlecenie GARG w 2014 r.). Przeznaczenie terenu o powierzchni ponad 22 ha, wskazanego przez GARG, na cele logistyczne wykluczyłoby realizację koncepcji NCSMiR, która przewiduje na przedmiotowych działkach tor wyścigowy klasy II.</p> <p>Ponadto wskazywany przez wnioskodawcę teren, mimo bliskiego położenia względem Obwodnicy Południowej, charakteryzuje się słabą dostępnością do głównego układu dróg publicznych - może zostać obsłużony jedynie od ulicy Starogardzkiej lub od planowanej ulicy tzw. Pruszczańskiej (ulica biegąca w relacji północ - południe aż do gminy Pruszcz Gdańsk, przebiegająca bezkolizyjnie nad Obwodnicą Południową). Ulice te na niektórych odcinkach obsługują wraźliwe tereny mieszkaniowe m. Gdańsk i gminy Pruszcz Gdańsk (np. ulica Czerska będąca odcinkiem ulicy tzw. Pruszczańskiej). W przypadku realizacji ulicy tzw. Pruszczańskiej obsługa nowych terenów inwestycyjnych położonych wzduż Obwodnicy Południowej nie będzie prosta ze względu na bogate ukształtowanie terenu oraz konieczność uwzględnienia wiaduktu w ciągu ulicy tzw. Pruszczańskiej nad Obwodnicą Południową.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.1	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Polityka komunikacyjna prowadzona w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot charakteryzuje się brakiem takiej polityki, co skutkowało podejmowaniem niespójnych decyzji planistycznych (i w efekcie inwestycyjnych). Przykładem może być realizacja w latach 2007- 2017 takich celów jak: - rozwijanie miasta „do wewnątrz”, podczas gdy w latach 2007-2017 obserwujemy znaczną intensyfikację budownictwa mieszkaniowego, usługowego, przemysłowo-składowego na obrzeżach metropolii.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje żadnego z ustaleń projektu studium. Autorzy uwagi rozwijają wątek OM GGS, a to nie to samo, co m. Gdańsk, którego dotyczy projekt studium. Intensyfikacja generalnie to jest przejaw rozwoju do wewnątrz i dotyczy to również dzielnic Potudnie i Zachód, których nie uznajemy za obszary suburbanizacji.
2.2.	20.11.2017(24.11. 2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Polityka komunikacyjna prowadzona w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot charakteryzuje się brakiem takiej polityki co skutkowało podejmowaniem niespójnych decyzji planistycznych (i w efekcie inwestycyjnych). Przykładem może być realizacja w latach 2007- 2017 takich celów jak:- oparcie miasta o podsystem publicznego transportu zbiorowego, podczas gdy lokalizacja i kształtowanie struktur osiedleńczych a także planowana rozbudowa układu „szyn” transportu zbiorowego nie będzie zachęcać do korzystania z tego transportu. Przykłady: częściowo realizowana trasa tramwaju tradycyjnego, a nie szybkiego, w ulicy Nowej Bulońskiej, lub projektowana na obrzeżach Przymorza trasa tramwajowa wg prognozy ze „Studium UiKZP 2007” obciążona potokiem ruchu rzędu 500 pas/godz. (co nie uzasadnia tramwaju do jego obsługi).	Uwaga nieuwzględniona. Przytoczone przykłady są nieprzekonywające: w ciągu Nowej Bulońskiej nie był planowany tramwaj szybki (w ogóle Studium z 2007 nie postuluje się pojęciem "tramwaj szybki"), natomiast planowanie tu tramwaju niewątpliwie służy realizacji przywołanego celu, podobnie jak realizacja w Gdańsku licznych nowych linii tramwajowych. Tak samo, gdy chodzi o planowany tramwaj w ul. Obrońców Wybrzeża. Stosunkowo niewielki prognozowany potok pasażerski może podawać ekonomiczność tej trasy, ale niewątpliwie rozwija podsystem transportu zbiorowego. Promowanie transportu zbiorowego przejawia się także w planowaniu struktur urbanistycznych: zwiększenie potencjału mieszkaniowego w rejonach przystanków PKM, dogłębianie struktur mieszkaniowo-usługowych dolnego tarasu, intensyfikacja CPU.
2.3.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Polityka komunikacyjna prowadzona w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot charakteryzuje się brakiem takiej polityki, co skutkowało podejmowaniem niespójnych decyzji planistycznych (i w efekcie inwestycyjnych). Przykładem może być realizacja w latach 2007- 2017 takich celów jak: -- priorytet w ruchu ulicznym dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego, który w praktyce nie jest wdrażany a zainstalowany w Trójmieście system TRISTAR nie został wykorzystany do zwiększenia prędkości komunikacyjnej tramwajów i autobusów. Nie doczekało się też realizacji wydzielenie pasów autobusowych na układzie ulic śródmiejskich Wały Piastowskie - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa i innych ulicach (zapisanych do realizacji w „Zintegrowanym planie rozwoju transportu publicznego w Gdańsku w latach 2004-2015), a wręcz przeciwnie, zachęca się mieszkańców do korzystania z samochodów osobowych w podróżach do centrum Gdańska przez budowanie tam wielopoziomowych parkingów.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje żadnego z ustaleń projektu studium. Autorzy uwagi rozwijają wątek OM GGS, a to nie to samo, co m. Gdańsk, którego dotyczy projekt studium. Priorytet transportu zbiorowego, m.in. w funkcjonowaniu systemu TRISTAR, realizacji bus-pasów jest poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji oraz kwestii organizacji ruchu. Ustalenia projektu studium nie są przeszkodą w realizacji tego celu.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.4.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Taka „polityka komunikacyjna” powoduje i będzie powodować dalszy spadek udziału publicznego transportu zbiorowego w obsłudze podróży mieszkańców Gdańska (sam. osobowy/transp. zbiorowy 1998 -34%/41%; 2016-41%/32%) a czas podróży obligatoryjnych, który obecnie w transporcie zbiorowym bywa dwukrotnie dłuższy niż czas podróży realizowanych samochodem prywatnym będzie się jeszcze bardziej wydłużać.	Uwaga nieuwzględniona. Przedłożona prognoza polityki transportowej: dalszy spadek udziału transportu zbiorowego, utrzymanie przewagi czasowej podróży samochodem w porównaniu z transportem zbiorowym nie jest udowodniona. Ustalenia studium dotyczące rozwoju systemu transportowego: rozwój sieci transportu szynowego, budowa i rozbudowa węzłów integracyjnych, priorytet dla transportu zbiorowego, rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej, ograniczenia w polityce parkingowej, intensyfikacja zagospodarowania w rejonach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, wyłączenie zainwestowania miejskiego na terenach rolniczych. Żuław obejmuje znacznie szerszy obszar działań w zakresie systemu transportowego niż przedstawione przez autorów uwagi. Realizując tylko wskazane przez autorów uwagi cele byłoby trudno osiągnąć założony w projekcie Studium cel "utrzymania udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych przynajmniej na dotychczasowym poziomie...". Dlatego też zakres celów postawionych do osiągnięcia w zakresie systemu transportowego jest znacznie szerszy i tylko takie kompleksowe podejście do transportu w mieście ma realne szanse na ich realizację. Należy zauważać, że zakres studium nie obejmuje wszystkich elementów związanych z „polityką transportową” prowadzoną przez miasto, ale musi umożliwiać realizację jej celów w zakresie przestrzennym.
2.5.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. Dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści, jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strategia Gdańsk 2030+ również nie zawiera celów polityki mobilności Gdańska spełniających kryteria SMART. Stąd z zadowoleniem autorzy niniejszych uwag zauważają (na stronie 336) zapis o potrzebie opracowania w Gdańsku osobnego dokumentu strategicznego - Studium Transportowego. Tezy „nowego paradymatu mobilności” jak i konkretne zapisy Gdańskiej Karty Mobilności Aktywnej przyjętej w październiku 2010 roku sugerują wyraźnie, że dokument programujący rozwój układu przestrzennego i transportowego miasta taki jak SUiKZP powinien powstawać w wyniku planowania przestrzennego zintegrowanego z planowaniem systemu transportowego miasta.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, nie kwestionuje żadnego z ustaleń projektu studium. Brak Studium Transportowego nie jest winą SUiKZP. Studium musi być zgodne z obowiązującą Strategią Gdańsk 2030+ ale oczywiście wszystkie dokumenty miejskie powinny być spójne.
2.6.	20.11.2017(24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Lektura obecnej wersji Studium sugeruje, że jej autorzy przyjmowali milcząco założenie o wzroście liczby samochodów w użytkowaniu w Gdańsku w miarę przewidywanego wzrostu zamożności społeczeństwa. Nawet więc zakładając jedynie utrzymanie obecnego udziału przejazdów realizowanych samochodem w ogólnej liczbie codziennych podróży, (która w świetle zapisów obecnej wersji Studium ma także rosnąć), jedynym sensownym kierunkiem rozwoju systemu transportowego miasta jest rozbudowa zarówno infrastruktury ulicznej jak i infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, z założeniem potrzeby utrzymywania rezerw terenu pod jej rozbudowę.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma w projekcie studium założenia wzrostu wskaźnika motoryzacji ani nie przewiduje się wzrostu udziału podróży samochodem osobowym w podziale zadań przewozowych, natomiast przewiduje się wzrost wskaźnika ruchliwości, bo jest on obecnie w miastach zachodnioeuropejskich wyższy niż w Gdańsku. Rzeczywiście projekt studium zakłada "rozbudowę zarówno infrastruktury ulicznej jak i infrastruktury publicznego transportu zbiorowego", a wobec tego także konieczność "utrzymywania rezerw terenu pod jej rozbudowę", ale nie tyle z powodu przewidywanych wzrostów, lecz istniejących braków w sieci ulicznej, np. niskiego współczynnika sieci drogowej na jednostkę powierzchni.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.7.	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. Dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści, jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Formułując komentarze do obecnej wersji SUiKZP członkowie ZdsMiT szukali odpowiedzi, czy uwzględnia ona współczesne trendy i już dostępne innowacyjne rozwiązania technologiczne i inżynierijne, stosowane przez mieszkańców współczesnych miast europejskich, które mogą stanowić podstawę zakwestionowania tak sformułowanych założeń. Świadoma polityka miejska może, dzięki odpowiedniemu kształtowaniu struktury przestrzennej miasta, wydatków na rozwój infrastruktury sprzyjającej różnym rodzajom transportu, stosowaniem narzędzi typu „push and pull” („ocet i miód”) doprowadzić do istotnych przekształceń nawyków komunikacyjnych ludności i do spadku skłonności do korzystania z samochodów czy rezygnacji z ich posiadania w ogóle.	Uwaga bezprzedmiotowa, struktura przestrzenna miasta zaproponowana w projekcie studium ma sprzyjać przekształceniom nawyków komunikacyjnych m.in. przez kształtowanie sieci usług, oświaty, rozbudowę sprawnego podsystemu transportu zbiorowego czy też powiązania różnych środków transportu w węzłach integracyjnych. Studium jest jednym z elementów polityki transportowej miasta, zajmującym się aspektem przestrzennym. Wydatki na rozwój infrastruktury, stosowanie przeróżnych narzędzi "perswazji" oraz np. polityka taryfowa w zakresie transportu zbiorowego czy rozkładów jazdy są poza zakresem sporządzanego dokumentu.
2.8.	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Gdańsk, największe i najważniejsze miasto aglomeracji trójmiejskiej jest w dużym stopniu policentryczną aglomeracją składającą się ze stosunkowo gęsto zabudowanych dzielnic połączonych dość sprawnie działającą komunikacją szynową (kiedyś wykonującą dużo większą pracę przewozową niż obecnie). Stąd autorzy niniejszego opracowania uważają, że można w Gdańsku śmiało dążyć do stosowania rozwiązań zgodnych ze współczesnym paradygmatem planowania mobilności, stawiając na rozwój aktywnych jej form, dbając szczególnie o jakość rozwiązań umożliwiających łączenie aktywnych form mobilności z komunikacją szynową wysokiej jakości.	Uwaga bezprzedmiotowa, autorzy studium podezli do funkcjonowania systemu transportowego w mieście, w sposób identyczny z postulowanym - podstawą codziennych podróży obligatoryjnych powinien być transport zbiorowy w połączeniu z aktywnymi formami mobilności. Rozwój wszystkich gałęzi systemu transportowego, ujęty został w sposób adekwatny do zakładanego rozmieszczenia terenów funkcyjnych, ich intensywności i struktury.
2.9.	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Warto uzupełnić o informacje o fakcie położeniu Gdańska w punkcie początkowym międzynarodowego szlaku turystyki rowerowej EuroVelo 9 - Bałtyk Adriatyk. Sieć tych szlaków jest uwzględniana jako jeden z elementów systemu TEN-T. Można także wprowadzić w tekst SUiKZP odpowiednią mapkę pokazującą miejsce Gdańska w sieci szlaków EuroVelo (jako ryc. 2.4 po mapce ryc. 2.3.).	Uwaga nieuwzględniona. Z informacji opublikowanych na stronie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wynika, że międzynarodowe szlaki turystyki rowerowej nie są elementem sieci TEN-T (szczegóły dotyczące elementów sieci TEN-T pod adresem: http://mib.gov.pl/2-TENT.htm). Rycina ilustrująca przebieg tras rowerowych o randze międzynarodowej, międzyregionalnej oraz regionalnej znajduje się w rozdziale 23.2 - Piesi i rowerzyści.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.10.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 20 [w projekcie wyłożonym do publicznego wglądu strona 19] Rozwój infrastruktury kolejowej obsługującej powiązania zewnętrzne miasta powoduje szereg lokalnych uciążliwości dla jego mieszkańców - por. problemy związane z intensyfikacją ruchu kolejowego po modernizacji korytarza E-65. W jej ramach nie poprawiono jakości przekroczeń poprzecznych dla ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego w Oruni lub poprawiono je w zgodny z przepisami, ale niewygodny i nieprzyjazny dla lokalnego ruchu sposób. Ta ocena dotyczy również skutków modernizacji innych elementów infrastruktury drogowej miasta, zwłaszcza na jego peryferiach. Warto także zauważać, że budowa linii PKM i realizowanych przy niej przystanków w wielu przypadkach nie została wykorzystana do poprawy ich dostępności dla pieszych i rowerzystów. Ma to szczególnie znaczenie w okolicach charakteryzujących się urozmaiconą rzeźbą terenu (duże różnice wysokości, strome podjazdy, wiadukty, estakady etc.).	Uwaga nieuwzględniona. Problemy z przekroczeniem zmodernizowanej linii E65 zostały podane jako przykład zjawiska: „Przykładem są problemy z intensyfikacją ruchu kolejowego po modernizacji korytarza E65...”. Nie oznacza to, że autorzy Studium nie zauważają innych tego typu przypadków. W przypadku zrealizowanej w ostatnich latach linii PKM szczegółowo rozwiązano kwestie dostępności dla pieszych i rowerzystów: parkingi B&R, brakujące odcinki chodników i tras rowerowych, windy i pochylnie dla osób o ograniczonej mobilności.
2.11.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 21 [w projekcie wyłożonym do publicznego wglądu strona 20] i inne: Użyto sformułowania „transport indywidualny”, zakładając, że chodzi o transport realizowany samochodami prywatnymi, choć za transport indywidualny należy uznać również ruch pieszy, realizowany na rowerach, rowerach wspomaganych elektrycznie, motocyklach, skuterach i innych pojazdach jedno i wielosalowych.	Uwaga nieuwzględniona. Sformułowanie "transport indywidualny" w projekcie Studium używany jest zwyczajowo i za każdym razem należy go rozumieć jako transport realizowany samochodem osobowym (nie tylko samochodem osobowym prywatnym, ale również służbowym). Szczególnie w przypadku zacytowanym ze str. 20, gdzie mowa o dostępie do portu lotniczego od strony lądu - wg badań GBR 2016 tylko ok. 0,5 % pasażerów lotniska dostaje się tam pieszo lub rowerem.
2.12.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 35 pkt VI: Kontrowersyjne jest umieszczenie w tym punkcie zapisu: adaptacja budynku UMWP przy ul. Augustyńskiego w Gdańsku na cele biurowe wraz z budową wielopoziomowego parkingu. Budowa wielopoziomowego parkingu w rejonie dobrze obsługiwany systemem komunikacji publicznej nie jest działaniem przyczyniającym się do zahamowania tendencji wzrostu skłonności do korzystania z samochodów w celu dojazdu do generatorów ruchu pracowników i interesantów, jakimi są niewątpliwie gmachy Urzędu Wojewódzkiego i Marszałkowskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Krytykowany fragment tekstu jest cytem z PZPWP, wymaganym przez Urząd Marszałkowski. Budowa parkingu przy ulicy Augustyńskiego jest inwestycją rekompensującą likwidację obecnie istniejących miejsc naziemnych obsługujących Urząd Marszałkowski (UMWP). Likwidacja części zasobu parkingowego UMWP i jego odtworzenie w formie parkingu kubaturowego podyktowana jest koniecznością wygospodarowania miejsca pod nowe wiadukty w ciągu Traktu Św. Wojciecha nad torami kolejowymi.
2.13.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 38 pkt IV Suburbanizacja [w projekcie wyłożonym do publicznego wglądu - strona 36]. Opis przyczyn zjawiska suburbanizacji warto uzupełnić o zapis świadczący o wiedzy na temat wpływu żywiołowego rozwoju motoryzacji indywidualnej na suburbanizację: pogarszanie się jakości życia w obszarach położonych blisko centrum w warunkach braku polityki zarządzania popytem na transport.	Uwaga nieuwzględniona. Autorzy Studium mają wiedzę na temat wpływu żywiołowego rozwoju motoryzacji indywidualnej na suburbanizację, jak i o wielu innych czynnikach napędzających „rozlewanie się miast”. Nie jest jednak przedmiotem Studium wyczerpująca analiza zjawiska suburbanizacji w tym dokumencie, stąd obecne są odniesienia do innych opracowań (prowadzonych przez BRG i innych) zgłębiających temat, których wnioski stały się podstawą do ustaleń i rozstrzygnięć Studium. Studium zawiera elementy polityki zarządzania popytem na transport w zakresie przestrzennych ustaleń zagospodarowania terenów. Przeznaczenie terenów pod wyznaczone funkcje dominujące ma bezpośredni wpływ na popyt w transporcie oraz na sposób przemieszczania się. Przyjęte w Studium założenia rozwoju przestrzennego spełniają rolę ograniczania zapotrzebowania na transport. Przykładem może być wyznaczenie ośrodków usługowych o różnej randze, które mają ograniczać przemieszczanie się do innych dzielnic w celu zaspokajania podstawowych potrzeb mieszkańców.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.14.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Ryc. 5.21 na stronie 58 (liczba mieszkań oddanych do użytkowania w Gdańsku w latach 2007-2015) pokazuje, że miasto nie rozwijało się w badanym okresie „do wewnątrz” - decyzje dotyczące miejsc zlokalizowania miejsca zamieszkania w dużym stopniu prowadziły do budowy mieszkań poza obszarem dzielnic dobrze obsługiwanych zbiorową komunikacją szynową typu SKM lub eventualnie tramwaj. Dzielnice miasta położone na tzw. dolnym tarasie w dalszym ciągu charakteryzowały się znacznymi rezerwami „niewypełnionych struktur”. Powodowało to oczywiście duże obciążenie sieci drogowej miasta przejazdami realizowanymi przy pomocy samochodów prywatnych, stwarzając wrażenie, że układ sieci drogowej rozwija się wolniej niż oczekiwania ludności. Powodowało to oczywiście także zwiększenie poczucia występowania niedoboru lub niewystarczającego tempa wzrostu liczby miejsc do parkowania samochodów w pobliżu miejsc pracy położonych w większości przypadków na dolnym tarasie miasta.	Uwaga nieuwzględniona. W latach 2007-2015 na dolnym tarasie powstało 35,5% wszystkich mieszkań w Gdańsku (w czterech spośród wymienionych lat udział ten był równy i wyższy od 40%). Udział ten, jak pokazuje monitoring nie zmalał w latach 2016-2017 (42% i 48%), co oznacza, że dolny taras cały czas się wypełnia. Należy jednak cieszyć się z oferty mieszkaniowej w dzielnicach Południe i Zachód, która jest korzystna z punktu widzenia mieszkańców chcących związać się z miastem na stałe - jest ona znacznie atrakcyjniejsza cenowo. Struktura wieku mieszkańców jednostek urbanistycznych w dzielnicy Południe niezbicie dowodzi, że mieszkają tam młode rodziny z dziećmi. Mieszkania na dolnym tarasie - najdroższe w skali Gdańska, atrakcyjnie położone, często są tzw. "drugimi" mieszkaniami kupowanymi na wynajem - często krótkookresowy. Zaletą oferty mieszkaniowej w Gdańsku jest jej zróżnicowanie - pod względem przestrzennym (za tym idzie zróżnicowanie cenowe) jak i pod względem typów zabudowy. Dolny taras to także CPU, które wypełniają się w szybkim tempie od 2007 r. Rozwój do wewnątrz przejawia się także poprzez intensywny rozwój pasma centralnego funkcji usługowej, w tym biurowej, handlowej, itp. CPU staje się największym skupiskiem miejsc pracy i usług w mieście. Opis oczekiwania ludności w zakresie rozwoju sieci drogowej i możliwości parkingowych jest trafny i nie wolno od niego abstrahować, nawet jeśli - zdaniem autorów uwagi - są one niesłuszne.
2.15.	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 59. Zmienić zapis "2,71" na "27,1"	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje żadnego z ustaleń projektu studium. Oczywiście omyłka, co wynika z kontekstu i logiki, została skorygowana.
2.16	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 61 Ochrona zdrowia: W tej części opracowania przedmiotem analizy jest jedynie dostępność placówek służby zdrowia. Brak refleksji na temat wpływu zagospodarowania przestrzennego na tryb życia - długość i sposób odbywania codziennych podróży (zwłaszcza tzw. przejazdów obligatoryjnych) skutkujący wzrostem liczby przypadków chorób cywilizacyjnych. Refleksja dotycząca tego aspektu jakości życia stanowi częsty przedmiot zainteresowania osób kształtujących politykę przestrzenną i politykę mobilności w miastach osiągających najwyższe wskaźniki jakości życia. Wszak to nie jakość służby zdrowia, ale styl życia i warunki życia są podstawowymi czynnikami wpływającymi na zdrowie i ogólny dobrostan ludności.	Uwaga nieuwzględniona. Punkt dotyczący ochrony zdrowia (s. 61) w SUiKZP traktuje o placówkach ochrony zdrowia, nie zaś o wszystkich aspektach związanych ze zdrowym trybem życia mieszkańców. Refleksje na temat wpływu różnych elementów zagospodarowania i funkcjonowania miasta na życie jego mieszkańców pojawiają się przy okazji omawiania poszczególnych tematów w kolejnych rozdziałach. Treść Studium podzielona jest przedmiotowo omawiając kolejne elementy miasta. Wskazane w projekcie Studium kierunki rozwoju układu drogowego, kształt stref funkcjonalnych, czy promowana mobilność zrównoważona oraz rozwój do wewnątrz oparte są na refleksjach nad jakością życia mieszkańców. Proponowane kierunki rozwoju miasta mają na celu głównie poprawę jakości życia mieszkańców. Nawiązują one i opierają się na wielu analizach, opracowaniach, dobrych praktykach, refleksjach i pomysłach, nie zawsze omawianych szeroko w Studium, gdyż nie są one jego przedmiotem.
2.17	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 66 Bezpieczeństwo: W akapicie poświęconym kwestii kształtuowania się przestępstw drogowych pojawia się optymistyczna informacja o wysokim wskaźniku wykrywalności przestępstw drogowych (96,2%). Optymizm ten jest uzasadniony być może w odniesieniu do przestępstw w ogóle, warto jednak zauważyc, że dla jakości życia i poczucia bezpieczeństwa podstawowe znaczenie mają działania na rzecz redukcji nie tylko przestępstw, ale wykroczeń drogowych, takich jak np. naruszenie limitów ograniczenia prędkości czy niezatrzymywanie się kierowców na skrzyżowaniach na tzw. „zielonej strzałce”.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu oraz kwestii organizacji ruchu. Naruszenie limitów ograniczenia prędkości czy niezatrzymywanie się kierowców na skrzyżowaniach na tzw. „zielonej strzałce” to faktycznie wykroczenia wpływające na bezpieczeństwo na gdańskich drogach. Jednakże skala studium nie pozwala na omawianie tak szczególnych rozwiązań dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Szczegółowe działania na rzecz redukcji przestępstw omawiane i analizowane są w rokrocznych Raportach bezpieczeństwa ruchu drogowego dla miasta Gdańska, do którego odniesienie można znaleźć właśnie w podrozdziale dotyczącym bezpieczeństwa.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.18	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsk)u	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 77 ostatni akapit: W akapicie poświęconym silnej antropopresji wywieranej na lasy położone w pobliżu plaż nadmorskich: skupiono się jedynie na zniszczeniach powodowanych przez nielegalne poszukiwanie i eksplotację złóż bursztynu, pominięto kwestię skutków silnej presji motoryzacyjnej - co najmniej jeśli chodzi o tereny leśne w pasie nadmorskim rozjeżdżane tam często przez nielegalnie parkujące samochody.	Uwaga nieuwzględniona. Największe zniszczenia lasów nadmorskich powoduje eksplotacja złóż bursztynu. Turystyka, w tym parkowanie samochodów, też przyczynia się do zniszczenia lasów, ale w nieporównanie mniejszym stopniu. Powstają nowe urządzane parkingi, także parkingi leśne, które minimalizują straty.
2.19	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsk)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 79. Po słowach: "Nierównomierny rozkład zieleni powoduje, że nie wszyscy mieszkańców Gdańska mają komfortowy do niej dostęp" dodać: " przy pomocy prostych - aktywnych form mobilności takich jak dojście pieszo lub dojazd rowerem"	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie studium mówiąc o dostępości do terenów zieleni urządzonej mamy na myśli dojście piesze. Wprowadzenie dostępu innymi środkami lokomocji zdecydowanie zmieniłoby obraz dostępu mieszkańców do terenów zieleni urządzonej, gdyż w ciągu 15 minut rowerzysta pokonuje zdecydowanie większy odcinek niż pieszy. Założeniem dostępu pieszego do terenów zieleni urządzonej jest możliwość wykorzystania ich przez wszystkie grupy wiekowe mieszkańców, między innymi takie jak osoby starsze czy rodzice w wózkami.
2.20	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsk)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 83 tekst: "Penetracja rekreacyjna lasów TP sukcesywnie wzrasta, a największym wzrostem w ostatnim piętnastoleciu charakteryzowała się turystyka rowerowa" zamienić na: "Penetracja rekreacyjna lasów TP sukcesywnie wzrasta, przy czym największym wzrostem w ostatnim piętnastoleciu charakteryzowała się rekreacja i turystyka rowerowa"	Uwaga nieuwzględniona. Zmiana przedmiotowego zdania nic nie wniesie co do istoty problemu wzrastającego zagrożenia lasów TPK przez nadmierną ich penetrację przez mieszkańców miasta. Oczywiście są fragmenty lasów TPK nadmiernie wykorzystywane przez rowerzystów, ale są także i takie gdzie ruch rowerowych jest znikomy i dominuje penetracja piesza, lub ostatnio coraz częściej spotykana penetracja konna.
2.21	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsk)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	S. 83 Akapit mówiący o zagrożeniu dla parku przez jego fragmentyzację przez trasy komunikacyjne (czytaj: głównie arterie ruchu drogowego) (...) i o niezwykłej istotności wszelkich przejść dla zwierzyny pod lub nad drogami, dzięki którym możliwy byłby kontakt między populacjami, szczególnie ważny dla dużych zwierząt, posiadających większe arealy osobnicze warto uzupełnić o informacje na temat miejsc występowania takich przejść lub o miejscach, w których takie przejścia powinny być stworzone - np. pod obwodnicą (Aleją Kazimierza Jagiellończyka) w pobliżu skrzyżowania z ulicą Spacerową w Oliwie a także pod trasą Słowiackiego w rejonie Matemblewa, z uwzględnieniem faktu, że są one i będą wykorzystywane nie tylko przez zwierzęta, ale także przez amatorów rekreacji i turystyki pieszej i rowerowej.	Uwaga nieuwzględniona. Jedyne dogodne i racjonalne miejsce do wybudowania przejścia dla dużej zwierzęt nad Obwodnicą Trójmiasta znajduje się tuż za północną granicą miasta, na terenach leśnych w granicach Sopotu i Gdyni. Włączanie tych przejść do układu formalnych bądź nieformalnych tras rowerowych jest zaprzeczeniem samej idei przejścia dla zwierzęt. Potwierdzają to obserwacje w rejonie przejścia dla zwierzęt pod ulicą Słowiackiego.
2.22	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsk)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	S. 83 zmienić zapis "estruaria" na "estuaria"	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje żadnego ustalenia studium. Poprawiono błąd literowy.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.23	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Treść akapitów strony 247 mówiących o terenach, na których dochodzi do przekroczeń dopuszczalnych stężeń pyłu zawieszonego (rejon węzłów komunikacyjnych obwodnicy zachodniej - Wysoka, Matarnia i Karczemki) oraz w Osowej i na Jasieniu sugerują potrzebę refleksji nad kwestią wdrożenia polityk prowadzących do redukcji podróży odbywanych przy pomocy samochodów prywatnych napędzanych tradycyjnymi silnikami spalinowymi.	Uwaga nieuwzględniona. Tereny występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń pyłu zawieszonego PM10 wykazane w Aktualizacji Programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracji trójmiejskiej, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM10 oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu nie mogą być odnoszone do terenu całego miasta oraz nie mogą stanowić podstawy do kreowania polityki nie wpuszczania samochodów z silnikami spalinowymi.
2.24	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Doświadczenie miast osiągających wysokie miejsca w rankingach jakości życia sugeruje potrzebę wdrożenia narzędzi obciążania amatorów motoryzacji indywidualnej kosztami zewnętrznymi, które generują: nie tylko opłatami akcyzowymi pobieranymi przy zakupie paliw konwencjonalnych, ale także opłat parkingowych czy nawet opłat kongestyjnych ponoszonych w związku z przejazdem przez najbardziej zatłoczone rejony gęstej zabudowy miejskiej. Perspektywa ponoszenia takich opłat skłaniałaby właścicieli i użytkowników samochodów do refleksji na temat wyboru miejsca zamieszkania (co mogłoby skutkować zmniejszeniem lub odwróceniem trendu procesów suburbanizacji i adurbanizacji) oraz wyboru sposobu zaspakajania codziennych potrzeb mobilności.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, nie dotyczy kwestii przestrzennych a organizacji i funkcjonowania miasta w zakresie wprowadzenia opłat i podatków celowych.
2.25	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 88 - akapit poświęcony kwestii hałasu oraz strefy ograniczonego użytkowania nie zawiera zapisów dotyczących wpływu procesu rozszerzania stref uspokojonego ruchu w mieście na poziom hałasu odmotoryzacyjnego.	Uwaga nieuwzględniona. Rozszerzanie stref uspokojenia ruchu związane jest z polityką transportową miasta i pomimo, że w pewnym sensie ma to związek z miejscowymi ograniczeniami uciążliwości akustycznych ruchu samochodowego to wymaga szerszych analiz, gdyż osiągnięcia jednego z efektów wprowadzenia strefy może wpływać negatywnie na inne elementy, np. emisja spalin.
2.26	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści, jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Konstatacja występowania zjawiska hałasu emitowanego przez środki transportu (ruch drogowy, kolejowy i samolotowy) oraz (w jednym z kolejnych akapitów) faktu, że „do obszarów zagrożonych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku należy zaliczyć tereny położone wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych (...) nie jest wykorzystywana w żadnym fragmencie Studium jako przesłanka do rozważenia kwestii uspokajania ruchu na wymienionych tam <u>najważniejszych ciągach</u> komunikacyjnych miasta, takich jak np. Aleja Grunwaldzka we Wrzeszczu.	Uwaga nieuwzględniona. Ograniczeniu hałasu w wyniku wprowadzenia strefy ruchu uspokojonego często towarzyszy zwiększenie emisji spalin przez samochody wolno jeżdżące i zwalniające lub zatrzymujące się na wszystkich skrzyżowaniach, które są równorzędne. Uznanie przesłanek środowiskowych w delimitacji stref ruchu uspokojonego jest wątpliwe.
2.27	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	s. 88: zmienić tekst: "wprowadzaniu nowocześniejszych środków transportu, modernizacje torowisk i nawierzchni drogowych jest równoważony przez wzrost liczby poruszających się pojazdów" na: "korzyści wywołane modernizacją torowisk i nawierzchni drogowych są niwelowane przez wzrost liczby i dopuszczanie wysokich prędkości poruszających się pojazdów".	Uwaga nieuwzględniona. Generalna zasada dot. prędkości poruszania się pojazdów w mieście wynika z prawa o ruchu drogowym i wynosi max. 50km/h. Na szeregu odcinków ulicznych w Gdańsku ograniczono dopuszczalną prędkość wprowadzając strefy ruchu uspokojonego oraz poprzez wprowadzenie odpowiedniego oznakowania, a tylko wyjątkowo dopuszcza się wyższe prędkości.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.28	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	s. 89 zmienić "emisji" na "emisji"	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium; błąd literowy został poprawiony.
2.29	20.11.2017 (24.11.2017)	-(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] [REDACTED] pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 100 [w projekcie wyłożonym do publicznego oglądu - strona 99]: w rozważaniach na temat zagrożeń dla walorów krajobrazowych i dziedzictwa kulturowego miasta brak wymienienia presji infrastruktury motoryzacyjnej jako źródła zagrożenia dla zachowania dziedzictwa i krajobrazu kulturowego (trasy "szybkiego ruchu" i wielkogabarytowe parkingi wielopoziomowe). Jako przykład skutków takiego zagrożenia można wymienić stan Wielkiej Alei łączącej Śródmieście Gdańskie z Wrzeszczem, stanowiącej wg zapisów ze strony 99 istotny składnik historycznej struktury miasta, czy tereny dawnej Stoczni Gdańskiej.	Uwaga nieuwzględniona. Zagrożenia dla zachowania dziedzictwa i krajobrazu kulturowego w wyniku presji infrastruktury motoryzacyjnej są realne tylko w przypadku rozumienia tego zagrożenie jako wprowadzenia jakiekolwiek zmiany w środowisku kulturowym. W mieście żywym, funkcjonującym takie podejście jest nierealistyczne i szkodliwe. Rozwój miasta musi opierać się o kompromisy między celami rozwojowymi i celami ochronnymi i takie rozwiązania zawiera projekt studium. Projekt nie zawiera nowych i wcześniej nieuzgodnionych rozwiązań transportowych, w szczególności w obszarach chronionego dziedzictwa kulturowego. Infrastruktura drogowa sukcesywnie będzie się poprawiać (projekt SUM) dzięki czemu jej oddziaływanie na walory krajobrazowe miasta i zachowanie dziedzictwa kulturowego będzie się zmniejszać. Trasy "szybkiego ruchu" będą zastępowane ulicami miejskimi, o jakości przestrzeni publicznych adekwatnymi do miejsca. Natomiast wielkogabarytowe parkingi wielopoziomowe będą lokalizowane wyłącznie na obrzeżach historycznych zespołów zabudowy, po uprzednim przeanalizowaniu ich wpływu na sąsiedztwo (np. z punktów widokowych). Z kolei rozwiązania tunelowe w ogóle minimalizują wpływ na krajobraz.
2.30	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 110 pkt 9 Fronty wodne. Warto w tym fragmencie Studium wskazać, które z nich stanowią potencjalnie atrakcyjne ciągi pieszo - rowerowe umożliwiające tworzenie konkurencyjnych dla przejazdów samochodem skrótów - połączeń do węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej takich jak stacja PKP/SKM Gdańsk Główny (np. potencjalny ciąg pieszo-jezdny (?)- pieszo rowerowy wzdłuż Kanału Raduni od jej ujścia do Motławy rozpoczynający się w pobliżu uruchomionej w czerwcu 2017 roku kładki na Ołtowiankę.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu. Wskazany w uwadze pkt 9 "Fronty wodne" zawarty jest w rozdziale, w którym przedstawiono elementy krajobrazu kulturowego. Zasady kształtowania powiązań pieszych i rowerowych zostały opisane w rozdziale 23.2 "Piesi i rowerzyści", zgodnie z którymi rozwój podsystemu tras rowerowych ma być prowadzony w sposób zintegrowany z podsystemami transportu zbiorowego i podsystemem ciągów pieszych. Zdefiniowano również sieć tras rekreacyjnych prowadzonych poprzez atrakcyjne krajobrazowo tereny. Szczegółowe ustalanie konkretnych lokalizacji ciągów pieszo-rowerowych odbywa się na etapie sporządzania planów miejscowych.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.31	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 112 Transport [w projekcie wyłożonym do publicznego oglądu - strona 111]. Autorzy Studium uważają, że zachodzi potrzeba rozbudowy kolejnych połączeń (w domyśle: drogowych) między głównymi ciągami transportowymi dolnego tarasu a Zachodnią Obwodnicą Trójmiasta (górnego tarasu). Obecnie jedynie ulice Słowięckiego i Armii Krajowej funkcjonują w dwujezdniowych przekrojach, odpowiadających wg Autorów Studium wielkościom potoków ruchu, jakie przejeżdżają tymi korytarzami pomiędzy górnym a dolnym tarasem miasta. Konstatacje te są słuszne jedynie pod warunkiem nie wzięcia pod uwagę możliwości stwarzanych przez upowszechnienie znanych już rozwiązań technologicznych i organizacyjnych, umożliwiających znacznie szersze niż dotąd stosowanie znacznie mniej terenochłonnych sposobów zaspakajania codziennych potrzeb mobilności takich jak car sharing, car pooling oraz łańcuchów ekomobilności obejmujących przejazd rowerami, rowerami wspomaganymi elektrycznie i przejazdy środkami masowej komunikacji szynowej czy też stosowania w szerszym stopniu telepracy. Ich skuteczna promocja może prowadzić do zmniejszenia zapotrzebowania na zwiększenie przestrzeni drogowej i parkingowej w mieście.	Uwaga nieuwzględniona. Skutki nowych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych w transporcie oraz upowszechnienie telepracy są na razie nieznane, podobnie jak skala ewentualnego zmniejszenia się terenochłonności rozwiązań transportowych. Tymczasem niedorozwój połączeń dolnego i górnego tarasu jest silnym problemem już obecnie. Mogą zresztą pojawić się nowe technologie transportowe wymagające nowych terenów, np. w ustalonych korytarzach drogowych. Dlatego zachowanie rezerw terenowych ustalonych w dotychczasowych dokumentacji planistycznych jest niezbędne i zachowuje na przyszłość elastyczność rozwiązań. Zrezygnować z tych rezerw można także w przyszłości, kiedy wyjaśnia się skutki ewolucji zachowań transportowych mieszkańców. Tym bardziej, że podtrzymanie obecnie istniejących rezerw nie niesie żadnych negatywnych skutków.
2.32	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Sformułowanie typu „Niezupełnie ważnym aspektem dla transportu indywidualnego jest dalszy rozwój systemu (w domyśle: sieci drogowej) w południowej części miasta, w której rozwój zabudowy mieszkaniowej wyprzedza rozwój układu drogowego, co przekłada się na niski standard obsługi terenów” jest przykładem zachowawczego podejścia autorów Studium do potrzeby wyciągnięcia wniosków z potrzeby radykalnego przedstawienia na myślence kategoriami nowego paradygmatu planowania transportu.	Uwaga nieuwzględniona. Radykalna zmiana “paradygmatu planowania transportu” proponowana przez autorów uwagi jest zbyt radykalna i nie uwzględnia bieżących potrzeb mieszkańców Gdańska. Ma polegać na zmuszeniu mieszkańców do korzystania wyłącznie z transportu rowerowego i zbiorowego poprzez zaniechanie rozwoju podsystemu drogowo-ulicznego. Tymczasem ideą studium jest umożliwienie mieszkańcom wyboru środka transportu i dlatego zakłada się rozwój wszystkich gałęzi transportu, chociaż z wyraźnymi ograniczeniami dla indywidualnego transportu samochodowego. W dzielnicy Południe istniejący układ transportowy, stąd też konieczność dalszych inwestycji transportowych na tym terenie.
2.33	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 112: Linia kolejowa nr 250- (literówka: Gdańsk Żabianka AWFiS).	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium. Błąd w nazwie przystanku został poprawiony.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.34	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 115 System tramwajowy (według projektu wyłożonego do publicznego wglądu strona 114). Akapit mówiący o wysokim współczynniku udziału wydzielonych torowisk w stosunku do całej sieci mówi o osiągniętej w związku z tym małej wrażliwości na rosnące natężenie ruchu drogowego. Lepiej użyć sformułowanie mówiące o małej wrażliwości na wysokie natężenie ruchu drogowego w odpowiednich relacjach. W świetle obecnie obowiązującego paradygmatu planowania transportu nie ma potrzeby mówić o nieuchronnie jakoby „rosącym” natężeniu ruchu drogowego. Zadaniem decydentów miejskich nie jest „rozwiązywanie” problemów wiążących się z wysokim (rosącym) poziomem ruchu drogowego, ale „zarządzanie” ruchem - w tym stosowanie rozwiązań prowadzących do redukcji jego skali (nawet, jeśli wielu obserwatorom wydaje się to niemożliwe do osiągnięcia).	Uwaga nieuwzględniona. Proponowana zmiana nie wnosi nic nowego do rozdziału pn.: System tramwajowy. Dodanie jej wprowadzi dodatkowe utrudnienie w rozumieniu całości tekstu, tworząc jednocześnie konieczność dalszego uściślania - jakie to są odpowiednie relacje, żądanie żeby te relacje wymienić... itd.
2.35	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 117: System powiązań pieszych i rowerowych (według projektu wyłożonego do publicznego wglądu strona 115). Brakuje zapisu typu: W praktyce planistycznej i w strukturze projektów realizowanych w mieście nie uwzględnia się w wystarczającym stopniu potrzeby poprawy warunków przekraczania liniowych elementów infrastruktury drogowej miasta (poprawy warunków korzystania z przejść dla pieszych przez dwu i więcej pasmowe jezdnie) np. w projekcie TRISTAR.	Uwaga nieuwzględniona. Obecnie sporządzane i realizowane projekty infrastruktury transportowej powstają pod nadzorem przedstawicieli różnych jednostek miejskich, w tym Referatu Mobilności Aktywnej, który szczególną uwagę zwraca na poprawę warunków przekraczania infrastruktury liniowej.
2.36	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 117 (według projektu wyłożonego do publicznego wglądu strona 116). zmienić tekst: "Gdańsk jest uważany przez wielu za rowerową stolicę Polski" na "Gdańsk został dwukrotnie oceniony w raportach miesięcznika Rowertour za najbardziej przyjazne dla ruchu rowerowego miasto Polski (Por. Rowertour nr 11/2016).	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja nowego zapisu nie kontestuje w sposób merytoryczny istniejącej formy, jest jedynie przestanką stylistyczną, która nie zmienia znaczenia zdania.
2.37	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Dane na temat stanu infrastruktury rowerowej z roku 2015 warto zastąpić świeżymi danymi.	Uwaga nieuwzględniona. W założeniu pracy nad Studium, która zaczęła się w 2015 roku, przyjęto, że dane statystyczne będą zbierane i przytaczane w dokumencie na koniec 2015 roku. Tylko wyjątkowo przytaczane są dane późniejsze, jeśli były dostępne i jeśli aktualniejsze dane zmieniały coś w argumentacji.
2.38	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Przed informacją o tym, że w celu stworzenia planu rozwoju infrastruktury rowerowej w 2012 roku opracowano dokument pn. System Tras Rowerowych dla Gdańska (SR STER) warto wprowadzić informację, że w Gdańsku w roku 2009 przeprowadzono audit polityki rowerowej zgodnie z uznanymi w skali europejskiej standardami projektu BYPAD.	Uwaga nieuwzględniona. W studium przytoczono jedynie wybrane elementy z szeregu działań prowadzonych przez miasto dot. planowania i funkcjonowania systemu rowerowego.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.39	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Zapis mówiący o prawnym zobowiązaniu inwestorów do budowania parkingów rowerowych przy każdej nowej inwestycji warto uzupełnić danymi oraz/lub refleksją na temat stopnia realizacji tego zobowiązania w praktyce.	Uwaga nieuwzględniona. Nie są prowadzone statystyki opisujące stopień realizacji takich zalożeń.
2.40	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Dla określenia działań miękkich takich jak 'rowerowe piątki' czy 'rowerowy maj' lepiej zamiast określenia „akcje” stosować sformułowanie „kampanie społeczne”.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja nowego zapisu nie kontestuje w sposób merytoryczny istniejącej formy, jest jedynie przestanką stylistyczną, która nie zmienia znaczenia zdania.
2.41	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Popularyzacji łączonych podróży rowerowo- kolejowych sprzyja fakt, że rowery w pociągach SKM i PKM są przewożone za darmo, problemem pozostaje jednak dostosowanie taboru obu tych operatorów do przewozu rowerów oraz występujące zjawisko nadmiaru popytu na przewozy rowerów wagonami tych przewoźników. Brak systemu rezerwacji miejsc dla rowerów (zwłaszcza w PKM w weekendy) jest problemem, który powinien być zlagodzony po przewidywanym na rok 2018 wdrożeniu systemu roweru metropolitalnego.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji. Opisywane problemy wynikają m.in. z chwilowych trudności organizacyjnych przewoźnika, które nie mają większego wpływu na fakt odbycia podróży danym środkiem transportu.
2.42	20.11.2017(24.11. 2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Innym sposobem większego wykorzystania potencjału tkwiącego w systemie kolei lokalnych i regionalnych funkcjonujących w Gdańsku i w metropolii trójmiejskiej będzie wdrożenie systemu wypożyczalni rowerów na stacjach SKM, PKM i kolej regionalnych z możliwością zwrotu roweru na innej stacji niż miejsce wypożyczenia roweru, wzorowanego na holenderskich rozwiązaniach systemu OV Fiets.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki organizacji funkcjonowania miasta. Studium zakłada potrzebę wdrożenia systemu B+R w węzłach transportu zbiorowego, co zostało wyartykułowane z rozdziałem 23.1 Cele i priorytety. Dodatkowo w ramach tego rozdziału (pkt. 1e) wprowadzono konieczność budowy systemu roweru metropolitalnego jako elementu uzupełniającego system transportowy miasta. Wypożyczalnie rowerów też mogą być zrealizowane.
2.43	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Zawarta na stronie 118 (według projektu wyłożonego do publicznego wglądu strona 116) teza o spójności sieci infrastruktury rowerowej w Gdańsku jest nadmiernie optymistyczna. Występuje w niej nadal wiele relacji o bardzo niskiej jakości połączeń, wiele barier ruchu niezmotoryzowanych nie jest przewidzianych w odpowiedni sposób. Rowerzyści traktowani są nadal jako specjalna, marginalna grupa użytkowników normalnej sieci ulicznej przez wielu mieszkańców, zwłaszcza przez osoby nieuznające roweru za „poważny” (równoprawny pojazdom dwuśladowym) środek transportu.	Uwaga nieuwzględniona. Gdańsk posiada rozległą sieć wydzielonych dróg rowerowych, pasów rowerowych, stref ruchu uspokojonego i innych udogodnień wspierających ruch rowerowy, które razem tworzą spójny system dedykowany sprawnemu poruszaniu się rowerem po obszarze Gdańskiego. System ten wymaga dalszego rozwoju.
2.44	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	W części Studium poświęconej problematyce parkowania strona 118 [według projektu wyłożonego do publicznego wglądu strona 116] odzuwa się wyraźny niedobór refleksji strategicznej. Brak próby identyfikacji potrzeby ustalenia treści dylematów, które trzeba rozstrzygnąć i osią konfliktów, które trzeba próbować rozwiązywać w czasie projektowania udogodnień do parkowania samochodów.	Uwaga nieuwzględniona. Diagnoza stanu systemu parkowania wskazała potrzebę weryfikacji granic stref wskaźników parkingowych i samych wskaźników parkingowych. Wspomniano także o innych narzędziach polityki parkingowej, poza przedmiotem studium. Dylematy rozwiązań systemu parkowania - te, które należą do zakresu studium - zostały przedstawione w rozdziale 8.3. Studium nie jest miejscem, które definiuje czy rozstrzyga o konfliktów pomiędzy poszczególnymi podmiotami.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.45	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	<p>Autorzy Studium zdają się nie zauważać, że w Gdańsku i innych miastach aglomeracji trójmiejskiej występują od wielu lat wyraźnie wyższe wskaźniki liczby samochodów prywatnych na 1000 mieszkańców niż wskaźniki występujące w miastach europejskich o dużo wyższym poziomie PKB w przeliczeniu na mieszkańca oraz dużo wyższych miejscach w rankingach jakości życia.</p> <p>Stanowi to przestępkę do wyraźnego postawienia tezy, że decydenci miejscy nie mają odwagi uznania potrzeby obciążania posiadaczy (użytkowników) samochodów prywatnych kosztami zewnętrznymi, (w postaci np. marnotrawnego wykorzystania przestrzeni w mieście) które generują ich zachowania komunikacyjne. Wyraźnym przejawem tego jest brak spójnego systemu zarządzania popytem na parkowanie, obejmującego egzekwowanie obecnie obowiązujących przepisów prawa o ruchu drogowym dotyczących parkowania (np. na chodnikach bez zachowania odpowiedniego odstępu dla pieszych) jak i wdrażanie szczelnego systemu obciążania użytkowników samochodów kosztami budowy i utrzymania tworzonych za pieniądze publiczne specjalnych udogodnień do parkowania samochodów poza jezdnią.</p>	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium.
2.46	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 116: Samo ustalenie granic i wielkości wskaźników parkingowych nie wystarcza. W tak ważnym dla miasta dokumencie strategicznym, jakim jest SUiKZP, warto wskazać potrzebę opracowania zintegrowanej z całą polityką transportową polityki parkingowej, zakładającej wykorzystanie doświadczeń miast, które od dawna zmierzyły się z tym wyzwaniem i po wprowadzeniu odpowiednio egzekwowanych, starannie opracowanych zasad, doprowadziły do niskich wskaźników posiadania samochodów prywatnych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców a także zajęcia wysokich miejsc w rankingach jakości życia.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż nie ma podstawy prawnej dla ustalania w SUiKZP wymaganych opracowań specjalistycznych.
2.47	20.11.2017 (24.11.2017)	-(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 116: Bez konsekwentnego informowania mieszkańców o celowości takich rozwiązań [dotyczących polityki parkingowej] problematyka ta nadal będzie przedmiotem jatowych sporów lub źródłem opinii podważających możliwość sensownego ustalania granic kompromisów w polityce transportowej miasta między grupami mieszkańców o różnych preferencjach komunikacyjnych.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.48	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 116: Fakt domagania się przez inwestorów wielu inwestycji komercyjnych (biurowców na wynajem, galerii handlowych, hoteli, punktów gastronomicznych - również tych dobrze obsłużonych transportem publicznym) złagodzenia albo wręcz zniesienia restrykcji parkingowych, co ma zapewnić komfort pracowników i wygodę klientów wynika między innymi z braku opracowania przemyślanej, konsekwentnie i wyraźnie komunikowanej polityki zarządzania popytem na parkowanie w skali całego miasta. Postulat jej opracowania powinien znaleźć się w zapisach SUiKZP. Można uznać, że jest on zawarty w zapisie umieszczonego na stronie 338, który omawia wyniki dyskusji na seminarium z dnia 16 listopada 2015 roku (punkt 1), warto jednak już na stronie 119 uwypuklić potrzebę jego opracowania.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż nie ma podstawy prawnej dla ustalania w SUiKZP wymaganych opracowań specjalistycznych.
2.49	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 116: Szczególną uwagę warto poświęcić kwestii organizowania możliwości parkowania krótkoterminowego przez rodziców dowożących dzieci do szkoły i pracowników szkół w ich pobliżu. Doświadczenia miast osiągających najwyższe miejsca w rankingach jakości życia podpowiadają, że zamiast zapewniać odpowiednią podaż miejsc do parkowania samochodów przy szkołach, główny wysiłek decydentów miasta powinien zostać skupiony na promowaniu korzystania z aktywnych form mobilności przez m.in. zapewnianie bezpieczeństwa dzieci docierających do szkoły samodzielnie lub eskortowanych przez rodziców rowerami / rowerami typu cargo oraz/lub odprowadzających je w ramach projektów typu „pieszy autobus”. Takie akcje promocyjne już są prowadzone w wielu gdańskich, gdyńskich i sopockich placówkach oświatowych i przedszkolnych w ramach kampanii Rowerowy Maj, warto ich dorobek odpowiednio przemyśleć i upowszechnić.	Uwaga nieuwzględniona. Promowanie korzystania z aktywnych form mobilności jest możliwe i - jak przyznają autorzy uwagi - stosowane w gdańskich szkołach. Jednak formalnym skutkiem wprowadzenia do projektu studium proponowanych sformułowań byłby zakaz projektowania w mpzp miejsc postojowych krótkoterminowych przy szkołach i przedszkolach. To byłoby rozwiązaniem zbyt radykalnym, nieuwzględniającym faktycznych, dzisiejszych, (choć w intencji autorów uwagi: niestusznych) potrzeb i zachowań mieszkańców.
2.50	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 116: Zapis mówiący o tym, że ustalenia Studium nie dotyczą regulacji stref płatnego parkowania, stref ograniczonej dostępności (dla samochodów - przypis komentujących), ani egzekucji w sprawie źle zaparkowanych pojazdów powinien zostać uzupełniony konstatacją potrzeby opracowania takich regulacji.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż nie ma podstawy prawnej dla ustalania w SUiKZP wymaganych opracowań specjalistycznych. Nie zachodzi ponadto potrzeba opracowywania takich regulacji - zasięg stref płatnego parkowania oraz stref ograniczonej dostępności ustala Rada Miasta (na drodze uchwały) na wniosek mieszkańców lub GZDiZ.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.51	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 118: Zapisy projektu SUiKZP mówią o prowadzeniu badań ruchu w mieście w latach 1998, 2009 i 2016. Okres ten cechował się bardzo wysoką zmianą liczby samochodów w użytkowaniu, wzrostem wskaźnika liczby samochodów w przeliczeniu na 100 gospodarstw domowych i wzrostem nakładów na infrastrukturę drogową i transportu zbiorowego. W miastach osiągających najwyższe wskaźniki jakości życia i korzystne zmiany w strukturze modalnej codziennych przejazdów badania te są prowadzone co roku , tak by można na bieżąco monitorować osiąganie odpowiednio sformułowanych celów polityki transportowej, spełniających kryteria SMART a także odpowiednio modyfikować narzędzia zarządzania popytem na transport w przypadku nie osiągania zamierzonych (mierzalnych) celów w założonych horyzontach czasowych.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż nie ma podstawy prawnej dla ustalania w SUiKZP wymagań dotyczących regularności przeprowadzenia na terenie miasta postulowanych badań
2.52	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Sformułowanie ze strony 118: „Dzięki tego typu badaniom można określić trendy zmian w zachowaniach transportowych mieszkańców (ryc.8.1) oraz ocenić funkcjonowanie systemu transportowego” warto uzupełnić zapisem , że można dzięki nim także zidentyfikować potrzebne kierunki reorientacji polityki przestrzennej i transportowej, gdyby okazało się, że cele odpowiednio przemyślanej i sformułowanej polityki transportowej miasta nie są osiągane.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja nowego zapisu nie kontestuje w sposób merytoryczny istniejącej formy, jest jedynie przesłanką podjęcia przez miasto dodatkowych analiz, która nie wpływa na ustalenia studium.
2.53	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Sformułowanie użyte na kolejnej stronie, mówiące o wygaszaniu trendu wzrostowego udziału transportu indywidualnego pojawiające się równocześnie z pozytywnym uznaniem wzrostu udziału przejazdów realizowanych rowerem, brzmi zbyt optymistycznie .	Uwaga nieuwzględniona. Oba przytoczone fakty świadczą o pozytywnych tendencjach w zachowaniach transportowych mieszkańców Gdańska - stąd optymizm.
2.54	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 118: Kolejny akapit, mówiący o liczbie podróży odbywanych przez jednego mieszkańca Gdańska w ciągu doby, w zestawieniu z analogicznymi wskaźnikami z innych miast europejskich, nie brzmi przekonująco jako podstawa kształtowania polityki transportowej miasta. Pozwalamy sobie postawić hipotezę, że oczekiwanie na podstawie zestawienia tych danych znacznego potencjalu wzrostu codziennych podróży w Gdańsku nie jest przekonujące .	Uwaga nieuwzględniona. Wskaźnik ruchliwości jest jednym z podstawowych źródeł informacji o mobilności mieszkańców. Autorzy uwagi nie przytaczają żadnych argumentów podważających znaczenie wskaźnika ruchliwości i jego roli w kształtowaniu układu transportowego.
2.55	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 118: Różnice między wskaźnikami ogólnej liczby podróży nie powinny służyć jako podstawa do prognozowania zapotrzebowania wielkości popytu na przejazdy samochodami , co bywa argumentem na rzecz rozbudowy infrastruktury ruchu drogowego w mieście.	Uwaga nieuwzględniona. Wskaźnik ruchliwości odnosi się do ogólnej liczby podróży, a nie do podróży wykonywanych tylko samochodami, dlatego nie należy nadinterpretować tych zapisów jako argumentu za rozbudową infrastruktury drogowej.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.56	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 118: Wyzwaniem dla polityki miasta jest postulat zmniejszania tempa wydłużania się średniej długości podróży realizowanych w mieście w wyniku rozrostu przestrzennego terenów zabudowanych (adurbanizacji i suburbanizacji). Na ten wskaźnik (który nie znalazł swojego odzwierciedlenia w zapisach Studium) można wpływać przy pomocy odpowiedniej polityki obciążania użytkowników samochodów kosztami zewnętrznymi, które ich zachowania generują (np. opłatami kongestyjnymi czy stawkami opłat za parkowanie) a także stosowaniem administracyjnych (nie tylko „fiskalnych”) narzędzi reglamentacji (ograniczania oraz lub redukcji) podaży miejsc do parkowania samochodów w okolicach skupisk miejsc pracy i nauki. Taktyka dająca się streścić sformułowaniami typu „predict and provide”(przewiduj popyt i dąż do jego zaspokojenia) w żadnym mieście krajów rozwiniętych cywilizacyjnie nie przyczyniła się do zrównoważonego rozwoju miejskiego systemu transportowego.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, nie dotyczy kwestii przestrzennych a organizacji i funkcjonowania miasta w zakresie wprowadzenia opłat i podatków celowych.
2.57	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 118: Nieosiąganie założonego w poprzedniej wersji Studium z 2007 roku celu, jakim było niezwiększenie roli przejazdów realizowanych transportem indywidualnym (samochodami prywatnymi) żadną miarą nie zaskakuje. Dziwić może jedynie nie odniesienie się do tego wyzwania (procesu) w obecnej wersji Studium.	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie studium odnotowano wzrost udziału podróży transportem indywidualnym i wskazano na korzystne odwrócenie trendu wzrostowego w tym zakresie. Nie jest to osiągnięcie celu postawionego w obowiązującym studium z 2007 roku, ale jednak zbliżenie się do niego. W części Kierunki wprowadzono wiele ustaleń, które mają na celu ograniczenie ruchu samochodowego. Są to oczywiście ustalenia należące do przedmiotu studium. Poza tym miasto podejmuje inne działania zmierzające do tego celu, które są poza przedmiotem studium.
2.58	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 118: Za korzystną zmianę uznaje się zwiększenie średniego wskaźnika napętlienia samochodu osobowego z 1,37 osoby do 1,5 osoby, ale autorzy opracowania nie zauważają, że może to wynikać ze zwiększenia skłonności mieszkańców do podwożenia dzieci do szkół i przedszkoli samochodami.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma badań, które potwierdzaliby podejrzenie autorów uwagi.
2.59	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 119: Brakuje informacji o zmianie długości przeciętnego czasu docierania do „obligatoryjnych” celów codziennych podróży (do pracy lub nauki) wszystkich osób realizujących takie przejazdy - odbywanych przecież nie tylko samochodami lub motocyklami, ale również przy pomocy choćby „łańcuchów ekomobilności” - podróży pieszych i przejazdów środkami komunikacji zbiorowej.	Uwaga nieuwzględniona. Średni czas podróży zarówno dla 2009 jak i dla 2016 roku został podany w ryc. 8.4. - dotyczy podróży wykonywanych wszystkimi środkami transportu (w tym pieszo). Wskaźnik uwzględnia wszystkie podróże, także te nieobligatoryjne - taki wskaźnik wybrano do prezentacji wyników GBR 2016 jako bardziej miarodajny. Ryc. 8.4 obrazuje jedynie wybrane charakterystyki dotyczące podróży mieszkańców Gdańsk

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.60	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 120: autorzy Studium zdają sobie sprawę z faktu, że niektóre z działań wspomagających priorytet dla transportu zbiorowego mogą (...) obniżyć sprawność i efektywność podsystemu transportu indywidualnego, ale nie podnoszą argumentu, że same immanentne cechy samochodów prywatnych powodują, że względny wzrost ich znaczenia w zaspokajaniu potrzeb mobilności mieszkańców powoduje obniżanie sprawności i efektywności tego podsystemu. Inaczej mówiąc, przedstawiony w Studium argument na rzecz obrony priorytetowego traktowania transportu zbiorowego (cyt.: priorytetowe podejście do transportu publicznego jest kierunkiem właściwym w nowoczesnym i rozwijającym się mieście) trudno uznać za argument dający się wystarczająco przełożyć na działania prowadzące do poprawy mierzalnych wskaźników kosztów i korzyści wynikających z wyboru innego układu priorytetów.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium.
2.61	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Kolejny akapit SUiKZP ze strony 120, poświęcony kwestii ważności węzłów integracyjnych i parkingów strategicznych przywiązuje nadmierną uwagę do kwestii rozwoju systemu parkingów typu Park & Ride, które mają jakoby przyczyniać się do bardziej „zrównoważonego rozwoju” systemu mobilności i transportu w mieście. Jeśli zapis proponowany w Studium ma być propozycją usprawiedliwiającą tworzenie wielopoziomowych (darmowych) parkingów w pobliżu stacji lokalnej kolei z funduszy publicznych, warto zwrócić uwagę na fakt, że takie działania są formą subsydiowania z funduszy publicznych osób zamieszkujących przedmieścia i okoliczne gminy a nie formą przejawiania się realizacji zasad zrównoważonego rozwoju układu przestrzennego i transportowego miasta. Dla poparcia tej tezy wystarczy wspomnieć, że okolice stacji transportu szynowego powinny być wykorzystywane jako miejsca pracy lub cele innych codziennych podróży, zgodnie z ideą „transit oriented development” (por www.vtpi.org) a nie jako miejsca lokalizowania bezpłatnych miejsc do parkowania. Sens budowy miejsc do parkowania, których koszty budowy i eksploatacji powinny być pokrywane przez użytkowników występuje jedynie wtedy, gdy miasto takie inwestycje poprzedzi wdrożeniem szczelnego systemu opłat za parkowanie samochodów w ich pobliżu w tradycyjnych miejscach oraz odpowiednim systemem informowania mieszkańców o konsekwentnej realizacji zasad zrównoważonego rozwoju transportu - w tym instrumentami zarządzania popytem na parkowanie jako elementami szerszego systemu obciążania użytkowników samochodów kosztami zewnętrznymi, które generują.	Uwaga nieuwzględniona. System węzłów integracyjnych, ich hierarchizacja i wyposażenie przyjęte zostały na podstawie PZWP oraz PZOM Gdańsk - Gdynia - Sopot, które powstały w oparciu o Strategię Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego z października 2015 roku. Powyższe nie stoi w sprzeczności z bieżącymi działaniami planistycznymi, które intensyfikują zagospodarowanie w otoczeniu istniejących i przyszłych węzłów integracyjnych. Dodatkowo w rozdziale 23.8 wymieniono szczegółowo węzły integracyjne które będą funkcjonować w oparciu o system P&R - są to węzły zlokalizowane poza CPU. Kwestia finansowania budowy i eksploatacji parkingów jest poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki organizacji funkcjonowania miasta.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.62	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Warto być może rozważyć umieszczenie w tej części opracowania Studium (str. 120) poniżej macierzy analizy silnych stron i słabości różnych wariantów transportu indywidualnego, zbiorowego, publicznego i prywatnego	Uwaga nieuwzględniona. Studium nie jest dokumentem poświęconym stricte jednemu zagadnieniu, wiele z wątków podanych jest w sposób sygnalizujący jedynie kierunek czy też idee autorów. Wybrane zagadnienia dotyczące sposobu funkcjonowania systemów transportowych w stanie istniejącym zostały zaprezentowane w Części I - Uwarunkowania zewnętrzne oraz Części II - Uwarunkowania wewnętrzne.
2.63	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 121: Ważny element innowacji - tramwaj dwusystemowy - został potraktowany w SUiKZP bardzo powierzchownie.	Uwaga nieuwzględniona. Tramwaj dwusystemowy został przywołany w projekcie studium w kontekście powiązań Piecek Migowa z Oliwą, bo jest to jedyne miejsce w mieście, gdzie jego wprowadzenie ma konsekwencje przestrzenne.
2.64	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 121: Kontrowersyjna jest również inna teza zawarta na stronie 121 - wprowadzona niejako mimochodem, w odniesieniu do idei budowy węzła metropolitalnego Czerwony Most. Wymaga on równoczesnej budowy nowego układu drogowego (wg autorów SUiKZP niezbędnego też z innych powodów) i przedłużenia linii SKM. O ile potrzeba przedłużenia linii SKM nie budzi wątpliwości, potrzeba tworzenia tam nowego układu drogowego i parkingów typu P & R powinna zostać poddana dokładnej analizie.	Uwaga nieuwzględniona. Idea każdego węzła transportowego jest skupianie możliwie dużej liczby systemów transportowych. Węzeł Czerwony Most posiada rangę węzła lokalnego, który zgodnie z definicją zawartą w SUiKZP a zaczerpniętą ze STiM powinien "obejmować swoim zasięgiem jedną gminę, umożliwiając integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym oraz indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym. Infrastrukturę węzła stanowią: dworzec lub przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy i tramwajowy, parki samochodowe P+R, K+R i rowerowe B+R. Elementy te powinny być powiązane między sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni, tras rowerowych i chodników".
2.65	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Ważnym obszarem potencjalnych kontrowersji są opinie zawarte w ostatnim akapicie strony 121, omawiającym kwestię lokalizacji parkingów strategicznych zlokalizowanych wokół Śródmieścia Gdańsk. Autorzy Studium z jednej strony informują o fakcie funkcjonowania dwóch zrealizowanych obiektów tego typu z małym obłożeniem, z drugiej zaś sygnalizują jedynie pojawiение się głosów, że parkingi strategiczne są niepotrzebne. Treść zapisów Studium w tym fragmencie świadczy o pilnej potrzebie uruchomienia poważnego procesu refleksji na temat polityki zarządzania istniejącą podażą miejsc do parkowania samochodów, jak również polityki zarządzania popytem na parkowanie.	Uwaga nieuwzględniona. Opinia autora uwagi dotyczy dylematów rozwoju podsystemów transportowych (rozdz. 8.3) w zakresie uwarunkowań. W związku z powyższym nie jest ustaleniem dokumentu studium. Kwestie dot. polityki parkingowej miasta w zakresie planowania przestrzennego zawarto w rozdziale 23.9 - Polityka parkingowa (str. 274-276), a wyposażenie w parkingi węzłów integracyjnych w rozdz. 23.8 Węzły integracyjne (str. 272-274).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.66	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	<p>Na stronie 122 stwierdza się fakt kontynuacji polityki wyznaczanej przez wcześniejsze dokumenty planistyczne (Studia UIKZP z roku 2001 i 2007) w których ustalone zostały rezerwy terenu pod elementy systemu transportowego. Zauważono, że rezerwa transportowa została wykorzystana w kilku przypadkach niezgodnie z pierwotnym jej przeznaczeniem, ale na cele transportowe. Te przypadki polegają np. na wykorzystanie rezerwy terenu przewidzianej na budowę drugiej jezdni ulicy Witosza na Chełmie na trasę tramwajową. Brak wzmianki, że taką zmianę wykorzystania rezerwy terenu można uznać za formę reorientacji polityki transportowej miasta, oczekiwanej przez wielu mieszkańców. Potrzeba takiej reorientacji nie została być może jednoznacznie zapisana w tekście Strategii Gdańsk 2030+, ale jej potrzeba daje się wydestylować z doświadczeń wielu innych miast decydujących się na zakwestionowanie roli prywatnego samochodu jako środka zaspokajania codziennych potrzeb mobilności w mieście (por. choćby opracowanie UE pt. Miasta Rowerowe Miastami Przyszłości - Luksemburg 2000).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przytoczony przykład nie może służyć jako wystarczający argument za reorientację polityki transportowej miasta. W momencie realizacji linii tramwajowej w kierunku pętli Łostowice - Świętokrzyska nie obowiązywał na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Brak zagospodarowania terenów położonych wzduż ul. Witosza jest efektem nie tylko braku realizacji drugiej jezdni, zakładanej jeszcze w planach ogólnych miasta, które straciły ważność na mocy ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 7 lipca 1994 roku, ale również lokalizacją linii wysokiego napięcia przechodzącej wzduż ul. Witosza, która na sporym odcinku eliminuje w tym miejscu zabudowę mieszkaniową. Wykonane przez miasto opracowanie dot. GPKM IV wykazało, że prowadzenie trasy tramwajowej w sąsiedztwie intensywnie zagospodarowanych terenów mieszkaniowych jest korzystniejsze niż prowadzenie jej w pasie drogowym al. Armii Krajowej. Konieczność realizacji drugiej jezdni ul. Witosza nie została potwierdzona w planach realizacyjnych miasta, pozostawiając niezagospodarowane miejsce wykorzystane później na realizację trasy tramwajowej. Fakt ten nie może być jednak przykładem reorientacji polityki transportowej miasta, gdyż nie było to głównym celem zamierzenia.</p>
2.67	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	<p>Str. 122: Podtrzymanie ustalonych rezerw terenowych pod rozwój systemów transportowych nie niesie istotnych skutków społecznych czy ekonomicznych, w szczególności zarezerwowane pasy terenu nie stanowią atrakcyjnych terenów inwestycyjnych. Taka teza jest kontrowersyjna: podtrzymywanie ustalonych rezerw terenowych może ujemnie wpływać na dostępność wielu funkcji miasta przy pomocy aktywnych form mobilności w skali lokalnej i stwarza wrażenie tymczasowości form wykorzystania terenu. Podróżni odbywający codzienne podróże pociągami SKM mają do czynienia z widokiem substandardowego zagospodarowania terenów przytorowych, z roślinnością ruderalną i niejednokrotnie zaśmieconych. Stąd warto chyba uruchomić proces refleksji na temat wykorzystania rezerwy terenu na Drodę Czerwoną.</p>	<p>Uwag nieuwzględniona. Uwaga nieprawdziwa. Pas rezerwy pod Drogę Czerwoną jest zagospodarowany ekstensywnie, ale nigdzie nie jest zaniedbany, zaśmiecony. Idąc od węzła Kliniczna widzimy: baraki wzduż Leczkowa, teren zielony przed akademikami, ul. Białą z jej zabudową, Galerię Metropolia, uporządkowany już teren po b. tzw. Czerwonym Osiedlu, ul. Hynka z niską zabudową usługową, ogrody działkowe, zabudowę jednorodzinną wzduż ul. Stupskiej, garaże boksowe na Małym Przymorzu, węzeł integracyjny Bora Komorowskiego/Krzywoustego, ogrody działkowe wzduż Subiszawa, boisko na wysokości Żabianki. W żadnym też miejscu rezerwa nie wpływa ujemnie "na dostępność wielu funkcji miasta przy pomocy aktywnych form mobilności w skali lokalnej". (Natomiast ta dostępność niewątpliwie ogranicza istniejącą linia kolejowa i dwa ogrody działkowe.) Rezygnacja z rezerwacji w projekcie studium nic by nie zmieniła w zakresie dostępności czy estetyki, natomiast dałaby asumpt do uwłaszczenia się lokatorów zabudowy przy ul. Białej (w miejscu trwale narażonym na hałas od kolei) i użytkowników garaży, baraków i ogrodów działkowych, i utrwalenia tego ekstensywnego zagospodarowania.</p>
2.68	20.11.2017 24.11.2017	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	<p>Str. 122: Nasuwa się pytanie, czy taką inną funkcją transportową nie może być w przypadku np. rezerwy na tzw. Drogę Czerwoną - ekspresowa droga rowerowa („cyklostrada”) stworzona z myślą o wykorzystaniu zauważalnego trendu wzrostu znaczenia ruchu rowerowego a w jego ramach - wzrostu znaczenia korzystania z rowerów wspomaganych elektrycznie oraz/lub rowerów typu cargo? Wiele opracowań wskazuje, że wzrost znaczenia skali ruchu rowerów na takich „cyklostradach” przynosi mierzalne korzyści finansowe dla miasta.</p>	<p>Uwaga jest bezprzedmiotowa. Nie ma wątpliwości, że cyklostrada jest celem transportowym dopuszczonym w projekcie studium.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.69	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 123: Autorzy SUiKZP wydają się skupiać uwagę na usprawiedliwianiu popełnionych błędów zamiast na szukaniu rozwiązań , które zapewniłyby zredukowanie prawdopodobieństwa ich powtórzenia przy realizacji kolejnych projektów infrastruktury transportowej (ulicznej) do minimum.	Uwaga nieuwzględniona. W rozdz. 8.3 na str. 123 zidentyfikowano niekorzystne zjawiska i ich przyczyny i nie ma w tym żadnej próby usprawiedliwienia błędów. Przeciwne wprost jest wskazanie błędów "nieśpójnie prowadzony proces inwestycyjny" i niczym się go nie usprawiedliwia. Rozwiązanie zostało znalezione - opisane jest w Kierunkach (rozdz. 23.7 Standard ulicy miejskiej, str. 270-272).
2.70	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Zapisy na kolejnych stronach dotyczące infrastruktury technicznej (123-do strony 129) [strony 124-130 w wersji tekstu wyłożonego do publicznego wglądu] - zaopatrzenia w wodę, odprowadzenia i oczyszczania ścieków sanitarnych - wydają się nie dostrzegać wpływu realizacji dużych inwestycji drogowych (i parkingowych) na zwiększenie się ujemnych skutków nadzwyczajnych zjawisk atmosferycznych (nawalnych deszczów) dla warunków funkcjonowania dzielnic dolnego tarasu miasta - podtopień budynków mieszkalnych i innych obiektów położonych w pobliżu zabetonowanych we Wrzeszczu lub w innych dzielnicach dawnych cieków wodnych płynących wzdłuż ulic prowadzonych dnem dolin przecinających strefę krawędziową Wysoczyzny Gdańskiej (Jaśkowa Dolina, Kartuska - Nowe Ogrody, Spacerowa...)	Uwaga nieuwzględniona. W Studium opisano obserwowany istotny przyrost powierzchni uszczelnionych, związany z powiększającym się obszarem zainwestowania miejskiego, który obejmuje także tereny dróg i parkingów. W tekście wskazano m. in. na potrzebę realizacji wszystkich planowanych obiektów osłony przeciwpowodziowej, ustalono kontynuację istniejących oraz wprowadzenie nowych ograniczeń wielkości odpływu wód opadowych z terenów inwestycji. Szczególną uwagę objęto zagadnienia związane z realizacją tzw. małej retencji, mającej ogromne znaczenie dla sprawności i skuteczności odprowadzania wód opadowych o parametrach przyjmowanych do obliczeń. W Studium wskazano także na pilną potrzebę podjęcia działań mających na celu odprowadzanie z obszarów dolnego tarasu wód pochodzących z opadów katastrofalnych w sposób kontrolowany, z maksymalnym ograniczeniem możliwych strat materialnych (rozdz.24.3. Odprowadzenie wód opadowych, regulacja stosunków wodnych, 24.4. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią i ochrona przeciwpowodziowa, strony 284-286).
2.71	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 248. Słusznie wymienia się planowanie rozwoju systemów transportowych mniej uciążliwych akustycznie (szynowych oraz ścieżek rowerowych), co może przyczynić się do ograniczenia ruchu drogowego, ale wśród metod technicznych ograniczających propagację dźwięku nie wymienia się uspokojenia ruchu nawet na wybranych odcinkach głównych ciągów komunikacyjnych rozbudowywanego podsystemu drogowo-ulicznego.	Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowe działania dotyczące obniżenie uciążliwości akustycznych ruchu drogowego i kolejowego zawsze zawarte są w programie ochrony środowiska przed hałasem dla miasta i są one nadzędne nad ustaleniami studium. Wskazywanie w projekcie rozwiązań czy działań dotyczących tej kwestii mogłyby pozostać w sprzeczności z działaniami wskazanymi w programie. Aktualnie kończone są prace nad nową edycją Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdańsk.
2.72	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 253: kontrowersyjny zapis: (w części 22.1. Zabytkowe obiekty i zespoły) powinien mieć brzmienie: 4. Ochrona zachowanych obiektów małej architektury i nawierzchni ulic wraz z przywracaniem nawierzchni historycznych bez tworzenie jednak rejonów ujemnie wpływających na komfort chodzenia pieszo i jazdy rowerem.	Uwaga nieuwzględniona. Komfort chodzenia i jeżdżenia na rowerze jest ważny i władze miasta mają to na uwadze w pracach projektowych i realizacji inwestycji, ale wykracza poza zainteresowanie służb konserwatorskich. Proponowany zapis uniemożliwiłby rekonstrukcję zespołów historycznych, gdzie konieczne jest wierne odtworzenie także nawierzchni.
2.73	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 258. Cele i priorytety: Zakres opracowania (...) jedynie zarysuje (...) kwestie wpływające na mobilność związane z funkcjonowaniem transportu w mieście. 'System ten powinien zapewniać przede wszystkim bezpieczeństwo jego użytkowników oraz sprawność ich przemieszczania przy jednoczesnym utrzymaniu udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych przynajmniej na dotychczasowym poziomie Brak refleksji na temat tego, co spowodowało nieosiągnięcie tak zapisanych celów obecnych przecież już w poprzednio tworzonych Studiach UIKZP miasta w roku 2001 i 2007.	Uwaga nieuwzględniona. W rozdziale Cele i priorytety nie ma miejsca na refleksje. Definiuje się w nim główne założenia i priorytety działań. Wybrane zagadnienia dotyczące diagnozy stanu istniejącego, w tym refleksje na ten temat, znalazły się w rozdziale 8.3 - Dylematy rozwoju podsystemów transportowych

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.74	20.11.2017 (24.11.2017)	-(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 258. Cele i priorytety: Kilkuelementowa lista celów wywiedzionych z rekomendacji rady studium (strona 258) zakładająca w punkcie 1. podniesienie jakości przestrzeni publicznych oraz wzmacnianie roli ruchu pieszego i rowerowego w podziałach mieszkańców i użytkowników miasta nie zawiera punktu odnoszącego się bezpośrednio do podstawowego czynnika wpływającego na warunki poruszania się pieszych i rowerzystów w przestrzeniach publicznych jakim jest sposób funkcjonowania systemu parkowania samochodów w mieście.	Uwaga nieuwzględniona. O systemie parkowania jest w punkcie 3 (str. 259), 6a, 1
2.75	20.11.2017 (24.11.2017)	-(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 259: Kwestie odnoszące się do polityki parkingowej pojawiają się dopiero w punkcie 2: wzrost roli i sprawności transportu zbiorowego, integracja systemów transportowych oraz podniesienie jakości usług (punkt e: rozbudowę sieci nowoczesnych integracyjnych węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem funkcji P+R, K+R, B+R). Może to implikować założenie, że elementem okolic węzłów przesiadkowych w mieście będą finansowane z funduszy publicznych (a nie z funduszy użytkowników) parkingi dla samochodów. Takie rozwiązania praktycznie sprzyjają procesowi suburbanizacji i stanowią ukrytą formę subsydiowania motoryzacji indywidualnej, której ujemny wpływ na miasto jest identyfikowany bezpośrednio lub pośrednio w wielu innych zapisach Studium.	Uwaga nieuwzględniona. Przytoczone zapisy niczego nie implikują, a na pewno nie to, że parkingi w ramach węzłów integracyjnych będą budowane ze środków publicznych (parking w City Forum i parking przy pl. Solidarności były finansowane przez inwestorów prywatnych). Ustalanie sposobu finansowania inwestycji jest poza przedmiotem studium
2.76	20.11.2017 (24.11.2017)	-(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 259 Punkt 2.i: stosowanie narzędzi ITS273 w celu poprawy wydajności i funkcjonalności systemów w praktyce skutkuje pogorszeniem warunków funkcjonowania podsystemu transportu pieszego , nie przyczynił się on również do poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego.	Uwaga nieuwzględniona. Powszechnie wiadomo, że narzędzia ITS służą do poprawy funkcjonalności, sprawności i efektywności systemów transportowych. Są one jedynie narzędziem służącym osiąganiu przyjętych celów. Mogą one być użyte w sposób poprawiający warunki dla jednego systemu transportowego kosztem innych, bądź też w sposób zrównoważony szanujący funkcjonowanie innych użytkowników ruchu. To od decyzji osób nim zarządzających zależy w jaki sposób zostaną one użyte, a co za tym idzie jakie przyniosą one efekty.
2.77	20.11.2017 (24.11.2017)	-(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 260. Zdanie: wspieranie transportu elektromobilnego w obsłudze podróży miejskich (punkt 6,j) należy zmienić na: wspieranie transportu hybrydowego i elektromobilnego (pojazdów o napędzie hybrydowym lub elektrycznym a także rowerów wspomaganych elektrycznie) w obsłudze podróży miejskich	Uwaga nieuwzględniona. Wsparcie dla transportu hybrydowego, wodorowego itd. zostało wyrażone w pkt. g. stosowanie niskoemisyjnego taboru w organizacji przewozów.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.78	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str.260 Ryc. 23.2 Odwrócona piramida transportowa: Zakłada ona (wnioski na podstawie analizy zamieszczonych tam sylwetek pojazdów i osób) dość ograniczoną paletę sposobów zaspokajania codziennych potrzeb mobilności. Proponujemy opracować ją na nowo , na przykład zastępując ją „odwróconą piramidą mobilności” przedstawioną na IV Kongresie Mobilności Aktywnej w Gdańsku w roku 2013 przez duńskiego eksperta Lasse Schelde. Chodzi o uwzględnieniu w tej piramidzie pieszych z dużym bagażem ręcznym, rowerów typu cargo i rowerów elektrycznych, w transporcie zbiorowym rozróżnienie kolej i transportu miejskiego: szynowego i autobusowego a także transportu towarowego realizowanego różnymi typami samochodów dostawczych. Bardziej precyzyjnie organizującego wyobraźnię czytelników Studium byłoby umieszczenie w tym opracowaniu bardziej naturalnej (nieodwróconej) piramidy obrazujących poglądy niemieckich urbanistów na temat „optymalnej struktury modalnej” podróży realizowanych w mieście.	Uwaga nieuwzględniona. Autorzy uwagi są niespójni, z jednej strony sugerują zastosowanie odwróconej piramidy zaprezentowanej na IV Kongresie Mobilności Aktywnej, z drugiej proponują zastosowanie piramidy nieodwróconej, zaczepionej z dokumentów strategicznych Nadrenii Westfalii. W propozycji piramidy odwróconej również można się doszukać pewnych nieścisłości np. braku parytetu ptci prezentowanych tam sylwetek (zdecydowana przewaga mężczyzn nad kobietami), czy też wykorzystywanie samolotów w podróżach miejskich. Zadaniem piramidy umieszczonej w SUiKZP jest pokazanie trendu i idei, która przyświecała jej autorom.
2.79	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 260: W części poświęconej kwestiom warunków ruchu pieszych i rowerzystów (str. 260 punkt 23.2) autorzy zdają zakładać, że do wzrostu liczby codziennych [podróży - przyp. MPi] mieszkańców Gdańska wykonywanych rowerem przyczyni się rozwój podsystemu tras rowerowych zintegrowany z podsystemami transportu zbiorowego i podsystemem ciągów pieszych. Taki zapis Studium jest krokiem naprzód w stosunku do zapisów poprzednio tworzonych (przed audytem polityki rowerowej BYPAD sporządzonym w roku 2010) dokumentów strategicznych miasta dotyczących rozwoju podsystemu transportu rowerowego w mieście, nie jest jednak przejawem wystarczająco zdecydowanego odejścia od tzw. liniowego podejścia do projektowania rozwoju infrastruktury rowerowej , stosowanego poprzednio.	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy studium powołują się na uchwalone i funkcjonujące dokumenty pokazujące kierunek polityki rowerowej w Gdańsku. Autorzy studium zdecydowanie popierają kierunek integracji ruchu rowerowego z innymi środkami transportu (w szczególności zbiorowego) jako wspólny i synergiczny system transportowy. Studium nie wyklucza też, a wręcz zachęca do dalszej integracji ruchu rowerowego, integracji taryfowej i wszystkich innych form wspierających zrównoważony rozwój mobilności. Działania miękkie nie zastąpią rozwoju liniowych elementów infrastruktury koniecznych do dalszego wspierania ruchu rowerowego w szczególności w podróżach obligatoryjnych. Potwierdzeniem tego faktu jest stale rosnący udział podróży wyk. rowerem w ogólnej liczbie podróży mieszkańców Gdańska, możliwy do uzyskania dzięki systematycznemu rozwojowi twardzej infrastruktury dedykowanej rowerystom.
2.80	20.11.2017 (24.11.2017)	-(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 262. Przedostatni akapit powinien mieć brzmienie: „Powyższe zasady należy weryfikować w zależności od istniejących bądź projektowanych warunków w konkretniej przestrzeni urbanistycznej, w tym skali przewidywanego oraz/lub faktycznie osiąganego natężenia ruchu kołowego oraz rzeczywiście osiąganych prędkości użytkowników drogi, z zastrzeżeniem, że w pierwszej kolejności należy rozważyć możliwość redukcji natężenia ruchu samochodów, a następnie możliwość redukcji prędkości faktycznie osiąganych przez samochody do pożądanego wielkości.”	Uwaga nieuwzględniona. Z wielu badań prowadzonych nad ruchem rowerowym, jego strukturą, charakterystyką można odczytać, że znacząca różnica prędkości pomiędzy rowerzystą a pojazdem przejeżdżającym obok niego prowadzi do sytuacji niebezpiecznych, czasami tragicznych. Powstaje nawet ogólne zasady jaki typ infrastruktury rowerowej należy wprowadzać w zależności od prędkości panującej na danej ulicy. Zasady te zestawiane są z charakterem zabudowy znajdującej się w danym obszarze miasta, która bezwarunkowo wpływa na prędkość osiągane przez poszczególne pojazdy. To prędkość i struktura rodzajowa ruchu jest czynnikiem dużo bardziej determinującym ruch rowerowy, a niżeli sama jego wielkość.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.81	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 261 Kolejne punkty tego rozdziału SUiKZP poświęcone infrastrukturze innych podsystemów transportu warto także uzupełnić o refleksję dotyczącą nie tylko infrastruktury bezpośrednio służącej funkcjonowaniu omawianych rodzajów transportu, ale także takim rozwiązaniami tej infrastruktury, by w największym możliwym stopniu nie tworzyła ona „efektu barierowego” dla innych rodzajów transportu i mobilności (zwłaszcza dla aktywnych form mobilności takich jak ruch pieszych i rowerzystów) w skali lokalnej.	Uwaga nieuwzględniona. Rozdział 23. 1 Cele i priorytety wyznacza jasno i klarownie "Celem systemu transportowego Gdańska jest kształtowanie i wspieranie naturalnie wzrostającej mobilności mieszkańców (...) przy jednoczesnej minimalizacji negatywnego wpływu proponowanych rozwiązań na środowisko. System ten powinien zapewniać przed wszystkim bezpieczeństwo jego użytkowników oraz sprawność ich przemieszczania (...)".
2.82	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Warto w części poświęconej transportowi kolejowemu (str. 263) zidentyfikować potrzebę zbierania i analizowania danych o liczbie osób docierających aktualnie i potencjalnie do stacji SKM i PKP środkami miejskiej komunikacji zbiorowej, rowerami i pieszo. Dane te będą mogły stanowić punkt wyjścia do opracowania programu poprawy dostępności dla niezmotoryzowanych i programów zarządzania popytem na parkowanie i tworzeniem odpowiedniej podaży strzeżonych, ale darmowych, chronionych przed wpływem warunków atmosferycznych i vandalizmem miejsc do parkowania rowerów, rowerów wspomaganych elektrycznie i innych udogodnień zwiększających skłonność mieszkańców aglomeracji i jej okolic do rezygnacji z korzystania z samochodów prywatnych w dojazdach obligatoryjnych.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż nie ma podstawy prawnej dla ustalania w SUiKZP wymaganych opracowań specjalistycznych.
2.83	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Listę rozwiązań, które mają stwarzać możliwość bezkolizyjnego przekraczania torów kolejowych przez pieszych (i rowerzystów) wymienionych na stronie 263 warto uzupełnić o kwestię rozważenia budowy dojścia pieszego do południowego krańca peronów linii SKM /PKP na stacji Gdańsk Oliwa od strony ul. Droszyńskiego/Śląskiej.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu. Studium podając przykład przekraczania torów kolejowych na Oruni odnosi się do rejonu, gdzie takich przekroczeń nie ma wcale, a problem jest nabrzmiaty społecznie. Dodatkowe przekroczenia linii SKM i PKP w Oliwie i Wrzeszczu są potrzebne i możliwe do zrealizowania pod rządami nowego studium, ale ich dokładna lokalizacja zostanie ustalona w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.84	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 263-265: Promocja korzystania z łańcuchów eko-mobilności i roweru metropolitalnego stwarza perspektywę radykalnego zwiększenia obszaru potencjalnego napływu pasażerów do przystanków/stacji tramwajów, PKM i SKM a także oszczędności na budowie gęstej sieci przystanków/ stacji linii transportu szynowego. Stanowi to również argument za ewentualną rezygnację z budowy niektórych łączników (linii tramwajowych) łączących okolice Strzyży z Zaspą i Brzeźnem. Przedstawione wywody zawierają zestaw skojarzeń skłaniających do rozszerzenia wachlarza potencjalnych rozwiązań mających na celu rozwój zrównoważonej, ale również tańszej w realizacji koncepcji rozwoju systemu transportu i mobilności w Gdańsku. Może to stanowić podstawę poważnego zakwestionowania celowości realizacji kolejnej kosztownej inwestycji infrastruktury transportu zbiorowego jakim jest budowa trasy tramwajowej tunelem pod Motławą tak, by połączyć ulicę Nową Wałową do połączenia z trasą tramwajową ulicy Siennickiej.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na techniczne trudności związane z przekroczeniem głównej magistrali kolejowej w relacji wschód-zachód (także pomiędzy Strzyżą a Zaspą i Brzeźnem) miasto będzie poszukiwać innych przebiegów tras tramwajowych w relacji pomiędzy al. Zwycięstwa, al. Grunwaldzką, al. Wojska Polskiego i ul. Wita Stwosza a al. Legionów, al. Rzeczypospolitej i ul. Chłopską. W rejonie wskazywanym przez autorów uwagi, na rysunku studium umieszczone jedynie połączenie wzdłuż ul. Nowej Abrahama dopuszczając jednocześnie poszukiwanie innych przebiegów, które nie są jeszcze znane - trudno więc mówić o rezygnacji z któregoś z nich. Trasa tramwajowa w ciągu ul. Ks. J. Popiełuszki stanowi bardzo ważny element w obsłudze transportowej terenów Młodego Miasta, Głównego i Starego Miasta, a także Przeróbki i Stogów. Działając zgodnie z najnowszymi trendami w sposobie planowania transportu w mieście, trasa tramwajowa stanowić będzie podstawę obsługi Młodego Miasta transportem zbiorowym. Trasa w ciągu ul. Ks. J. Popiełuszki to także poprawa jakości i skrócenie czasu podróży do centrum dla mieszkańców Przeróbki i Stogów, którzy dzięki połączeniu przez tunel pod Motławą uzyskają znacząco lepsze połączenie.
2.85	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 263-265: Warto rozważyć także koncepcję budowy linii tramwajowych w strefach wolnych od jeżdżących i parkujących samochodów w gęsto zabudowanych rejonach historycznej części miasta .	Uwaga bezprzedmiotowa. Przeanalizowano to zagadnienie i wprowadzono w obręb śródmieścia trasę tramwajową w ciągu ul. Podwale Staromiejskie
2.86	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Warto uzupełnić zapisy tego punktu (Transport autobusowy str 265) o kwestie stosowania wspólnych pasów tramwajowo-autobusowych na wybranych częściach wydzielonych torowisk tramwajowych. Być może warto rozważyć implikacje zwiększenia dostępności autobusów autonomicznych oraz/ lub autobusów napędzanych przy pomocy niekonwencjonalnych silników: hybrydowych, elektrycznych lub wodorowych.	Zagadnienie stosowania wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych (PAT) jest poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu; nie wymaga osobnego determinowania go w tekście studium. W przypadkach, kiedy jest to zasadne, takie rozwiązanie jest już stosowane np. na ul. Rakoczego. Podobnie funkcjonowanie autobusów wyposażonych w technologię hybrydową, wodorową, elektryczną jest poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji. Swego czasu na testach w Gdańsku był eksplotowany autobus elektryczny, który kursował liniowo po sieci ZTM. Ustalenia SUiKZP nie zabraniają realizacji PAT ani wprowadzenia autobusów o nowatorskim napędzie.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.87	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 267: Kontrowersyjne są stwierdzenia dotyczące uznania realizacji nowych elementów systemu transportowych wymienionych w Studium jako warunku wprowadzania systemów uspokojenia ruchu. Tym samym autorzy Studium tworzą zapisy świadczące o niewyobrażaniu sobie przez nich sytuacji polegającej na redukcji skali ruchu samochodów osobowych w aglomeracji. Przejawem tego jest podtrzymywanie koncepcji utrzymywania rezerwy pasa terenu wzduł linii kolejowej 202 (dawniej rezerwowanego pod tzw. Drogę Czerwoną) z przeznaczeniem na korytarz transportowy. Zakładają co prawda elastyczność sposobu jej wykorzystania w celu realizacji ulicy klasy technicznej G lub Z lub innych podsystemów transportowych, ale nie wymieniają wśród nich drogi szybkiego ruchu rowerów konwencjonalnych lub wspomaganych elektrycznie.	Uwaga nieuwzględniona. Studium dopuszcza, a nawet zachęca do wprowadzania elementów uspokojenia ruchu. Obecnie, z uwagi na istotne braki w rozwoju sieci ulicznej miasta, ruch międzymiastowy odbywa się często ulicami lokalnymi, nieprzystosowanymi do panującego natężenia ruchu. W przypadku realizacji nowych inwestycji, a co za tym idzie udrożenia i wyeliminowania ruchu ponadmiastowego z sieci ulic lokalnych możliwe będzie przywrócenie im pierwotnie zakładanej dla nich funkcji. Przykładami tu mogą być Droga Czerwona w kontekście uspokojenia al. Grunwaldzkiej oraz Nowa Spacerowa vs. Opata Rybińskiego.
2.88	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	W dalszej części Studium pojawia się informacja o możliwości przekształcenia ciągu ulicy Grunwaldzkiej w korytarz uspokojonego ruchu. Wg autorów Studium „Lokalizacja nowego korytarza transportowego wzduł istniejącej linii kolejowej nr 202 to najbardziej racjonalny sposób rozwiązania problemów transportowych miasta o pasmowym, a nie koncentrycznym układzie śródmiejskich struktur przestrzennych.” Taki zapis świadczy o lekceważeniu możliwości pojawięcia się w dającej się przewidzieć przyszłości rozwiązań technicznych (organizacyjnych) czy procesów demograficznych, prowadzących do zmiany struktury preferencji transportowych mieszkańców. Mogą one doprowadzić do redukcji natężenia i uspokojenia ruchu na ulicy Grunwaldzkiej bez potrzeby tworzenia nowego, kosztownego elementu infrastruktury drogowej miasta w omawianej relacji.	Uwaga nieuwzględniona. Studium nie wyklucza rozpoczęcia przekształceń al. Grunwaldzkiej bez realizacji korytarza transportowego wzduł linii kolejowej w przypadku pojawienia się "rozwiązań technicznych (organizacyjnych) czy procesów demograficznych, prowadzących do zmiany struktury preferencji transportowych mieszkańców". Cyt.: "Realizacja poszczególnych elementów tego korytarza transportowego powinna wspomagać funkcjonowanie al. Zwycięstwa oraz al. Grunwaldzkiej i wspierać jej przekształcenia w zakresie uspokojenia ruchu, zastosowania priorytetu dla transportu zbiorowego, odtworzenia zlikwidowanych i utworzenia nowych przejść dla pieszych w poziomie terenu, być może też ograniczenia przekroju ulicy do przekroju dwie jezdnie po dwa pasy ruchu na rzecz poszerzenia chodników i przestrzeni publicznej przyjaznej pieszym i rowerzystom."
2.89	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 266 (w tekście wyłożonym str. 260) Proponowana zmiana zdania: "Zakłada się rozwój podsystemu tras rowerowych w sposób zintegrowany z podsystemami transportu zbiorowego i podsystemem ciągów pieszych, co przyczyni się do wzrostu liczby codziennych podróży mieszkańców Gdańska wykonywanych rowerem" na zdanie: "Zakłada się rozwój podsystemu tras rowerowych w sposób zintegrowany z podsystemami transportu zbiorowego i podsystemem ciągów pieszych, co przyczyni się do wzrostu udziału liczby codziennych podróży mieszkańców Gdańska wykonywanych rowerem w ogólnej liczbie podróży odbywanych w mieście.	To nie jest uwaga, bo propozycja nowego zapisu nie kontestuje w sposób merytoryczny istniejącej formy, jest jedynie przesłanką stylistyczną, która nie zmienia znaczenia zdania.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.90	20.11.2017 (24.11.2017)	-(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 275 Polityka parkingowa: Trudno się także zgodzić z zapisem o następującej treści: Na zasadzie wyjątku ze strefy B wyłączono m.in. południowo-zachodni fragment CPU, tzw. Dzielnicę Wiedzy (rejon PG i GU Med), gdzie ustalono wskaźniki parkingowe jak dla strefy C. Wyższe uczelnie, stanowiąc we wszystkich współczesnych miastach znaczące generatory ruchu, powinny zostać zobowiązane do opracowania Planów Zrównoważonej Mobilności (Sustainable Travel Plans), w których zarówno pracownicy jak i studenci mieliby możliwość zidentyfikowania wszystkich sposobów docierania do pracy a ich instytucje zarządzające powinny opracować rozwiązania prowadzące do zminimalizowania skłonności korzystania przez ich personel ze środków motoryzacji indywidualnej. Politechnika Gdańską znajduje się w rejonie miasta bardzo dobrze obsługiwanej środkami komunikacji publicznej, toteż trudno uznać złagodzenie wymogów parkingowych wobec jej personelu i studentów za sensowne.	Uwaga nieuwzględniona. Zasięg Dzielnic Wiedzy obejmuje nowe tereny inwestycyjne Politechniki Gdańskiej i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego, znacznie oddalone od transportu szynowego, którym pracownicy i studenci obu uczelni mogliby w sprawny sposób dotrzeć do miejsca pracy i nauki. Wskaźniki parkingowe charakteryzujące strefę C, w przypadku realizacji nowych inwestycji zabezpieczają w minimalnym stopniu zapotrzebowanie na miejsca postojowe, nie wykluczając jednocześnie zastosowania planów zrównoważonej mobilności, których wymóg sporządzenia jest poza przedmiotem ustaleń studium.
2.91	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str.275. Kolejny zapis Studium: „Dodatkowo, dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej położonej w ramach strefy C, warunkowo dopuszcza się zmniejszenie minimalnego wskaźnika parkingowego z 1,2 do 1,0 mp/mieszkanie. Odstępstwo jest możliwe do zastosowania wyłącznie w przypadku inwestycji znajdujących się w obszarze dobrej dostępności pieszej do istniejących przystanków tramwajowych (maksymalnie 400 m)” wydaje się być oparty o zbyt liberalne podejście do kształtowania polityki parkingowej miasta i wymaga rewizji po dokonaniu stosownych analiz.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z aktualną polityką miasta w sąsiedztwie funkcjonujących tras tramwajowych, z uwagi na doskonały dostęp do transportu zbiorowego, w ramach nowych mpzp można obniżyć wymogi parkingowe dla funkcji mieszkaniowej. Obniżenie wskaźnika do jednego miejsca postojowego na mieszkanie przełoży się na większe wykorzystanie transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców. Natomiast w innych fragmentach strefy C wymagana jest budowa 1,2 miejsca parkingowego na 1 mieszkanie, co odpowiada faktycznym potrzebom mieszkańców, zweryfikowanym na wielu przykładach współcześnie budowanych osiedli.
2.92	20.11.2017 (24.11.2017)	- (L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	str. 332. Aneks: Wnioski do Studium: W treści dalszych zapisów obecnej wersji Studium można wyraźnie znaleźć potwierdzenie prawdziwości japońskiego przystoszenia: „Klient (mieszkaniec) jest królem, ale król bywa ślepy”. Eksperci - urbaniści opracowujący treść zapisów Studium powinni zdecydowanie wskazać konsekwencje kontynuacji dotychczasowej koncepcji utrzymywania rezerw terenowych pod szerokie rozwiązywanie drogowe oraz tendencji polegającej na zwiększaniu roli motoryzacji indywidualnej przy utrzymujących się tendencjach spadku względnego znaczenia podróży odbywanych środkami komunikacji zbiorowej w Gdańsku.	Uwaga nieuwzględniona. Studium zakłada rozwój wszystkich gałęzi transportu. Wraz z rozwojem poszczególnych funkcji na obszarze miasta, konieczne jest stworzenie odpowiednio sprawnego i wydajnego systemu transportowego. W tym celu należy przewidzieć odpowiednią ilość miejsca na jego utworzenie. Studium nie określa ponadto dokładnej szerokości rezerw terenowych, wyznacza jedynie korytarze, które uszczegóławiane są później na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W projekcie studium zrównoważony rozwój mobilności rozumie się jako zapewnienie mieszkańcom możliwości wyboru i odrzucenia rozwiązań zmuszających ich do zachowania wskazanych przez zarządzających miastem, co nie wyklucza działań edukacyjnych w kierunku zmiany obecnych zachowań transportowych.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.93	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	<p>Str. 335: Wśród zapisów wniosków z seminarium zorganizowanego w dniu 16 listopada znalazły się zapisy, które skłaniały do krytycznej refleksji:</p> <p>Chodzi o punkt 3: „Celem rozwoju mobilności powinno być powstrzymanie wzrostu udziału transportu indywidualnego w modalnościach. Grupą docelową tego działania powinni być obecni klienci transportu zbiorowego, którzy nie posiadają samochodu – trzeba dążyć, aby ta grupa nie malata.”</p> <p>Taki zapis implikuje, że uczestnicy seminarium z trudem wyobrażają sobie (lub nie wyobrażają sobie) istnienia w mieście posiadaczy samochodów, którzy mogą nie być skłonni do korzystania z nich do zaspakajania codziennych potrzeb mobilności (np. niekorzystający z samochodu w celu realizacji dojazdów obligatoryjnych - do pracy lub nauki). Celem działań miasta powinno być skłanianie do rezygnowania z przejazdów samochodami prywatnymi na rzecz innych opcji zaspakajania potrzeb mobilności przez wszystkich mieszkańców miasta (również tych, którzy posiadają samochody) przez odpowiedni dobór zachęt (w jargonie holenderskich ekspertów polityki miejskiej określanych jako „miód”) i zniechęcenia (określanych przez nich jako „ocet”), a nie stosowanie działań, które można uznać jako „zmuszanie” do preferowanych zachowań komunikacyjnych wybranych grup ludności.</p>	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium. Aneks nr 1 relacjonuje wynik seminarium i odzwierciedla poglądy jego uczestników. Autorzy uwagi oceniają je jako niesłuszne, ale są one dowodem, że szeroka publiczność nie podziela radykalnych opcji negujących potrzebę podrózowania samochodem indywidualnym. Co nie przeczy postulatowi wdrożenia działań edukacyjnych zmierzających do ograniczenia ruchu samochodowego i rezygnacji z posiadania samochodu.
2.94	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	<p>Str. 336: Inny zapis wyników procesu partycipacji może również być przedmiotem zastrzeżeń: Strona 336 Punkt 2. Udało się wypracować szereg założeń natury ogólnej, które dobrze zostały uwzględnione w projekcie studium (...) - dopełnienie i usprawnienie układu transportowego, bez wprowadzania zmian rewolucyjnych. Również ten zapis warto zakwestionować. Jakie jest zastosowane przez autorów wniosków z dyskusji kryterium „rewolucyjności” zmian? Można podejrzewać, że chodzi o unikanie zmian prowadzących np. do zinterioryzowania kosztów zewnętrznych przez osoby, korzystające ze środków motoryzacji indywidualnej (wprowadzenie opłat kongestyjnych, podwyższenie stawek za parkowanie w przestrzeni publicznej, zwiększenie obszarów płatnego parkowania, zwiększenie ograniczeń dostępności wybranych obszarów śródmieścia dla parkujących samochodów etc. deklaracja o przyjęciu reorientacji strategicznej kierunków rozwoju systemów transportowych miasta....). Osoby, mające trudność z oceną długofalowych skutków braku stosowania narzędzi prowadzących do „uspołeczniania kosztów (tworzenia pro-samochodowej infrastruktury miejskiej) i prywatyzowania korzyści (wynikających z kontynuacji korzystania z samochodów prywatnych w zaspakajaniu codziennych potrzeb mobilności) każdą próbę zmiany tej sytuacji mogą uznać za „rewolucyjną”.</p>	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium. Aneks nr 1 relacjonuje wynik seminarium i odzwierciedla poglądy jego uczestników. Pojęcie „zmian rewolucyjnych” należy interpretować w kontekście zakresu ustawowego studium i jego skutków dla sporządzania mpzp. Postulowane przez autorów uwagi „wprowadzenie opłat kongestyjnych, podwyższenie stawek za parkowanie w przestrzeni publicznej, zwiększenie obszarów płatnego parkowania, zwiększenie ograniczeń dostępności wybranych obszarów śródmieścia dla parkujących samochodów” należą do sfery organizacji ruchu i projekt studium akceptuje takie działania podejmowane przez zarządcę dróg. Projekt studium modyfikuje, w kierunku zastrzeżenia, ustalenia dotyczące stref wskaźników parkingowych. To wszystko nie są działania rewolucyjne z punktu widzenia kształtuowania struktur funkcjonalno-przestrzennej. (Natomiast niektóre z nich zapewne byłyby uznane za zbyt radykalne przez niektórych kierowców i mieszkańców.) Rewolucyjne byłyby zniesienie rezerw terenowych pod ciągi transportowe ustalone w obowiązujących dokumentach planowania przestrzennego i takiego rozwiązania nie zawiera projekt studium, a jedynie korekty przebiegów, klas technicznych i innych parametrów.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.95	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Str. 361 Punkt transport - mowa o pierwszej w Polsce ulicy rowerowej (?) o której ulicę chodzi?	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiazań przyjętych w studium. Chodzi o ul. Wita Stwosza w Oliwie
2.96	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 375 pkt. 3.6 Cykliczne wydarzenia kulturalne, sportowe i gospodarcze. Warto wprowadzić zapisy o: - organizowaniu w Gdańsku od 27 lat Wielkich Przejazdów Rowerowych : bez nich zmiany sposobu postrzegania roli aktywnych form mobilności w mieście nie miałyby miejsca. - Kongresach Mobilności Aktywnej - imprezach o 8 letniej tradycji (od 2010 roku).	Uwaga nieuwzględniona. Wśród cyklicznych imprez kulturalnych, sportowych i gospodarczych zebrane są najważniejsze wydarzenia o znaczeniu wielkomiejskim i metropolitalnym, gdzie ta druga grupa obejmuje wydarzenia o zasięgu ponad wojewódzkim. Lista ww. obiektów została utworzona na potrzeby SUiKZP 2007 r., kiedy za metropolitalne uznawano obiekty i wydarzenia już o zasięgu trójmiejskim (aglomeracyjnym). Na potrzeby nowych opracowań, w tym projektu nowego Studium, obiekty posegregowano na sześć grup kwalifikując obiekty do zasięgów od gdańskiego (GD) do międzynarodowego (POL+). Za metropolitalne uznano tylko obiekty o zasięgu oddziaływania od ponad wojewódzkich (WOJ+). Obiekty z pierwotnej listy pozostały w tabeli zbiorczej. Część z nich nie kwalifikuje się do obiektów metropolitalnych, ale jest w gronie wielkomiejskich. Wielki Przejazd Rowerowy jest imprezą o zasięgu oddziaływania aglomeracyjnego, oznaczanego jako GD+, jako wielka manifestacja ruchu rowerowego, nie można jej przypisać do wydarzeń czysto kulturalnych, sportowych czy gospodarczych. Podobnie Kongres Mobilności Aktywnej nie należy do wymienionych kategorii, podobnie jak inne, bardzo liczne, konferencje, kongresy i seminaria naukowe, samorządowe, itp., (nawet o randze metropolitalnej) nie są wymieniane w spisie.
2.97	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Strona 460 Aneks 23. Wskaźniki parkingowe do obliczania zapotrzebowania inwestycji na liczbę miejsc postojowych dla samochodów osobowych i rowerów - warto zwrócić uwagę na potrzebę opracowania standardów technicznych, które powinny spełniać udogodnienia do parkowania rowerów/ rowerów wspomaganych elektrycznie w miejscach zamieszkania.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż nie ma podstawy prawnej. Standardy i wymogi odnośnie ogólnodostępnych miejsc parkingowych dla rowerów definiowane są przez referat mobilności aktywnej. Studium nie jest miejscem do wskazywania potrzeby wykonania osobnych dokumentów definiujących zagadnienia szczegółowe.
2.98	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Bibliografia: brak uwzględnienia Koncepcji rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego (Zielona Księga).	Uwaga nieuwzględniona. W aspekcie przestrzennym, który jest główną domeną studium autorzy opierali się na aktualniejszych niż postulowane dokumentach definiujących przebieg i funkcje poszczególnych dróg rowerowych tj. Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 oraz Planie zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 (oba z 2017 r.).
2.99	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłana również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Obecna wersja Studium stanowi przejaw istotnej poprawy jakości refleksji strategicznej nad przyszłością miasta Gdańska. Rozdziały poświęcone opisowi pożądanych zmian infrastruktury transportowej miasta warto w wielu miejscach jednak uzupełnić o zapisy świadczące o bardziej otwarciu na nowe rozwiązania techniczne i organizacyjne mogące prowadzić do odwrócenia trendu rosnącego udziału transportu indywidualnego (przejazdów realizowanych prywatnymi samochodami osobowymi) w obsłudze codziennych i sporadycznych potrzeb mobilności mieszkańców Gdańska i osób odwiedzających nasze miasto.	Uwaga nieuwzględniona. Studium wskazuje w wielu miejscach potrzebę ograniczenia roli i udziału transportu indywidualnego w podróżach. Zostało to przedstawione jako jeden z głównych celów w rozdziale 23.1 Cele i priorytety jako "3. Ograniczenie roli transportu indywidualnego w centralnych rejonach miasta". Jednocześnie wskazano wybrane działania, dzięki którym możliwe będzie jego osiągnięcie: "a. wprowadzenie stref wskaźników parkingowych dla nowych inwestycji, b. powiększenie stref płatnego parkowania i ograniczonej dostępności, c. rozszerzenie stref ruchu uspokojonego, d. zarządzanie popytem i podażą miejsc postojowych." Jednocześnie należy zauważać, że również pozostałe cele sformułowane w przytoczonym rozdziale, poprzez swoje działania prowadzić będą do ograniczenia roli transportu indywidualnego. Przykładem może być: "rozbudowa sieci nowoczesnych integracyjnych węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem funkcji P+R , K+R , B+R" czy też

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
					"ksztaltowanie nowych połączeń pieszych ułatwiających szybkie i wygodne dotarcie do celów podróży".	
2.100	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	<p>Wśród najważniejszych wniosków, które można sformułować na podstawie dotychczasowych zapisów Studium warto wymienić (1) potrzebę skupienia uwagi na poprawie połączeń aktywnych form mobilności z komunikacją zbiorową (zwłaszcza szynową), (2) większe zdecydowanie w obciążaniu użytkowników samochodów kosztami zewnętrznymi, które generują ich zachowania komunikacyjne, np. przez egzekwowanie już obowiązujących przepisów dotyczących zasad parkowania samochodów w przestrzeni miejskiej czy weryfikację potrzeby tworzenia kubaturowych udogodnień do parkowania samochodów w rejonach dobrze obsługiwanych środkami komunikacji zbiorowej.</p> <p>(3) Powyższe powinno stać się elementem kompleksowej polityki komunikacyjnej obejmującej, oprócz omówionej wyżej polityki przestrzennej, priorytet w ruchu ulicznym dla pojazdów transportu zbiorowego, budowę tras szybkiej komunikacji publicznej, wdrożenie systemu taryfowo-biletowego w metropolii powiązanego z systemem opłat za parkowanie i korzystanie z roweru</p> <p>W zakresie wniosków szczegółowych:</p>	<p>(1) Uwaga bezprzedmiotowa. Studium przewiduje i zauważa potrzebę poprawy połączeń aktywnych form mobilności z transportem zbiorowym, co zostało wyrażone jako jeden z głównych elementów rozdziału 23.1 Cele i priorytety. Cyt." 2. Wzrost roli i sprawności transportu zbiorowego, integracja systemów transportowych oraz podniesienie jakości usług przez: e. rozbudowę sieci nowoczesnych integracyjnych węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem funkcji P+R , K+R , B+R , f. rozbudowę i modernizację ciągów pieszych i rowerowych poprawiających dostępność do przystanków transportu zbiorowego, w tym węzłów integracyjnych".</p> <p>(2) i (3) Uwagi poza przedmiotem Studium, gdyż dotyczą problematyki organizacji funkcjonowania miasta.</p>
2.101	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	<p>(1) Studium projektuje degradację Drogi Zielonej obniżając jej klasę do klasy ulicy zbiorczej (2) o przekroju normalnym 2 pasy ruchu (łącznie w obu kierunkach). Jest to niezgodne z klasą „ramy drogowej” Gdańską klasą Gp (G), częścią, której to ramy jest Droga Zielona. (3) Sposób realizacji Zielonej Drogi winien być przeanalizowany w wariantowym studium techniczno-ekonomicznym. Zapisy tego studium stanowić powinny podstawę do publicznych dyskusji przed podjęciem ostatecznej decyzji o jej klasie i przebiegu.</p>	<p>(1) Uwaga nieuwzględniona. Studium przewiduje zbiorczą klasę techniczną dla dawnej tzw. Drogi Zielonej (obecnie Zielony Bulwar) na odcinku od al. Hallera do al. Grunwaldzkiej. Odstąpiono od kontynuacji idei tzw. "ramy drogowej" Gdańską wykonanej w klasie ulicy G lub GP. Przebieg ulicy o tak wysokiej klasie technicznej byłby szkodliwy z punktu widzenia lokalnych uwarunkowań, jak również nie przyniósłby zakładanych efektów dla ogólnomiejskiego systemu transportowego. Zmiana polityki w stosunku do Zielonego Bulwaru nie może być traktowana jak jej degradacja.</p> <p>(2) Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium. Projekt studium nie definiuje przekroju ulicy, wskazuje jedynie jej korytarz oraz klasę techniczną.</p> <p>(3) Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż nie ma podstawy prawnej dla ustalania obowiązku sporządzenia opracowań specjalistycznych. Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe dla Drogi Zielonej zostało wykonane w 2014r., w którym to wskazano rekomendowane warianty realizacyjne, tak więc nie zachodzi konieczność dodatkowej analizy techniczno-ekonomicznej, gdyż ta powstała w 2014r.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
2.102	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	Należy opracować studium pasażerskiej komunikacji szynowej w Obszarze Metropolitalnym GGS.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiazań przyjętych w studium.
2.103	20.11.2017 (24.11.2017)	(L. dz. 733/KW/2017 /BW)	[REDACTED] (pismo ww. autorów o identycznej treści jako załącznik przesłała również PRFSN-T NOT w Gdańsku)	(Rajska 6, 80-850 Gdańsk)	W zakresie obsługi ruchu pasażerskiego w relacji Gdańsk Południe - Wrzeszcz i Oliwa zasadnym jest opracowanie koncepcji, która umożliwi porównanie wprowadzenia tramwaju na tory PKM z poprowadzeniem trasy tramwajowej w tunelu pod ul. Wileńską (ew. Nową Politechniczną).	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiazań przyjętych w studium.
3	22.11.2017(uzupełnienie uwagi 11.12.2017)	L.dz. 1M/1511/17/ WK(uzup. 4A/1112/17/ WK)	Invest Komfort S.A. Sp. K.	Hryniewickiego 6c/47, 81-340 Gdynia	Zmienić przeznaczenie terenu położonego między linią kolejową a Traktem św. Wojciecha na odcinku od ul. Sandomierskiej do wysokości Opływu Mottawy z przemysłowo-usługowo-składowego na mieszkaniowo-usługowe. Analiza akustyczna przeprowadzona dla działek nr 12/1 i 12/2 przy ul Trakt św. Wojciecha, wykazała, że na tej nieruchomości można zlokalizować zabudowę usługową, która będzie stanowiła formę ekranu i umożliwi realizację budynków mieszkalnych. Uzupełnienie: Wskazany do zmiany przeznaczenia obszar, w przypadku zmiany jego przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową powinien zostać uwzględniony w bilansie terenów rozwojowych w pkt. 12.4 w wyłożonym projekcie studium. Obliczenia te wskazują, że "na zabudowę mieszkaniową można przeznaczyć dodatkowe tereny pozwalające na wybudowanie około 1,7 mln m ² powierzchni użytkowej mieszkań na terenach rozwojowych." Przedmiotowy obszar pokrywa powierzchnię ok 13 ha, przy czym w dużej części jest on już zagospodarowany istniejącą zabudową. Jeśli założymy, że 100% terenu jest potencjalnym obszarem rozwojowym, zgodnie z tab. 12.3 obrazującą przeciętne wskaźniki dla terenów M i MU wg jednostek urbanistycznych - dla jednostki Orunia-Olszynka - założony procentowy udział w terenach mieszkaniowo-usługowych wynosi 20%, a dominujący wskaźnik intensywności wynosi 0,5. W oparciu o przyjęte w projekcie studium ww. założenia dla obszaru będącego przedmiotem wniosku, potencjalna powierzchnia użytkowa mieszkań wyniesie 0,037 mln m ² , czyli nie wprowadzi różnic w ogólnym bilansie terenów rozwojowych planowanych w projekcie studium.	Uwaga nieuwzględniona. Obszar o powierzchni blisko 60 ha, zlokalizowany pomiędzy Traktem św. Wojciecha a ul. Sandomierską i Mostową przewidziany jest pod dominującą funkcję przemysłowo-usługowo-składową. Teren ten stanowi rezerwę pod rozwój istniejących i realizację nowych miejsc pracy dla mieszkańców południowej części Gdańska. Analiza akustyczna przeprowadzona dla działek nr 12/1 i 12/2 rozpatruje wyłącznie uciążliwości akustyczne od ul. Trakt św. Wojciecha oraz linii kolejowej, nie biorąc pod uwagę uciążliwości związanych z dopuszczoną w bliskim otoczeniu funkcją produkcyjno-składową, w tym również obsługa transportem uciążliwym. Ponadto wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawą bilans tej funkcji, który musi być spójny, nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalają, na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawą 30% nadwyżką. Możliwa do realizacji funkcja mieszkaniowa, wynikająca z zapotrzebowania została wyznaczona w obszarach o najdogodniejszych warunkach dla mieszkańców. Rygor wyznaczania nowych terenów rozwojowych tylko zgodnie z zapotrzebowaniem powoduje etapowanie rozwoju miasta - nawet w przypadku większego zapotrzebowania na mieszkaniectwo, pierwszeństwo uzyskałyby być może inne tereny rozwojowe, niekoniecznie wnioskowany. Jednak możliwości wyznaczania kolejnych terenów pod mieszkaniectwo nie ma, mimo przyjętych bardzo wysokich standardów zamieszkiwania i najbardziej optymistycznych założeń rozwoju demograficznego.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
4	21.11.2017	-	[REDACTED]	80-041 Gdańsk	Zakazać niskoemisyjnych źródeł lokalnych jako źródeł ogrzewania na obszarach zasięgu sieci cieplowniczej.	Uwaga nieuwzględniona. W studium przewiduje się kontynuację modelu konkurencji w dostawach ciepła między medianami zastępowalnymi jako najważniejszego dla zbilansowania kosztów ponoszonych przez użytkowników i dla bezpieczeństwa funkcjonowania przedsiębiorstw energetycznych. Możliwość wyboru źródła ciepła jest ważna ze względu na indywidualne bezpieczeństwo energetyczne. Zasięg sieci cieplowniczej nie musi oznaczać możliwości przyłączenia się do niej (choćby z powodu braku rezerwy mocy w sieci), a źródło niskoemisyjne (wg definicji zastosowanej w dokumencie) nie oznacza substandardowego sposobu ogrzewania pomieszczeń.
5	23.11.2017	-	[REDACTED]	80-298 Gdańsk	Przesunąć granicę strefy mieszkaniowo-usługowej do kanału Młynówka uwzględniając działkę nr 280/1, obręb Świbno. Uwaga uzasadniona założeniem prezentowanym w projekcie Studium, iż dla obszaru Wyspy Sobieszewskiej naturalną granicą strefy mieszkaniowo-usługowej jest kanał Młynówka.	Uwaga nieuwzględniona w oparciu o ustawowy wymóg ograniczania przeznaczenia nowych terenów pod zabudowę ponad oszacowane potrzeby miasta - teren znajduje się poza obszarem zwartej struktury funkcjonalno-przestrzennej; również planowana przebudowa układu melioracyjno-odwodnieniowego Wyspy Sobieszewskiej pozostawia wschodni fragment Kanału Młynówka jako obsługujący nadal tereny rolnicze.
6	12.11.2017	-	[REDACTED]	80-777 Gdańsk	Dopuszczenie na działkach: 20, 22, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 45, 46, 47, 48, 49/2, 50, 51, 52/2, 53/2, 54, 55, 56/2 obręb 136 zabudowy w postaci baz, składow, magazynów, usług lub produkcji - zamiast rolniczej przestrzeni produkcyjnej z dopuszczeniem instalacji słonecznych. W przypadku utrzymania dla danego terenu rolniczej przestrzeni produkcyjnej z dopuszczeniem instalacji słonecznych - wprowadzenie w studium zapisu pozwalającego na wykorzystanie całości lub części obszaru ww. działek na cele baz, składow magazynów, usług lub produkcji po wykorzystaniu obszaru objętego miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Błonia Południe - rejon ulic Tama Pędzichowska i Elbląska w mieście Gdańsku (nr planu 1511) na cele usługowe i przemysłowe, minimum w 70% (lub innym stopniu określonym przez RMG).	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe działki włączone zostały do chronionej rolniczej przestrzeni produkcyjnej wyłącznie z możliwością lokalizacji odnawialnych źródeł energii; wniosek nieuwzględniony z uwagi na ustawowy wymóg ograniczania przeznaczenia nowych terenów pod zabudowę ponad oszacowane potrzeby miasta - teren znajduje się poza obszarem zwartej struktury funkcjonalno-przestrzennej.
7.1	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 2. rysunek bez tytułu przedstawiający podział Gdańskiego dla celów planistycznych, tj. ze względu na zakres przestrzenny zespołów opracowujących plany zagospodarowania przestrzennego - uzupełnić legendę - pomarańczowy prostokąt: "granica dzielnicy urbanistycznej. Dodać tytuł, np. "Mapa podziału Gdańskiego dla celów planistycznych".	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium; dodano tytuł mapy: "Podział miasta dla celów planistycznych"; w legendzie wprowadzono uzupełnienie dot. granicy dzielnicy, dodano: "urbanistycznej".
7.2	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 179 jest: "Węzły nowe, które powstały na terenach rolniczych (Osowa, Wysoka, Klukowo, Smęgorzyno, Piecki, Migowo, Diabełkowo, Aniołki, Zakoniczyn, Łostowice, Jasień, Kiełpino i inne), poza nazwą nie stanowią elementu tożsamości miasta" - wykreślić Aniołki.	Uwaga nieuwzględniona. Ocena genezy węzłów struktury policentrycznej miasta jest subiektywna i zależy od przyjętych założeń, w szczególności porównywanego okresu wyjściowego.
7.3	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 436 [tu chodzi o str. 437 - BRG] jest: "Zespół urbanistyczny w rejonie Wielkiej Alei z zespołem Politechniki Gdańskiej, akademii medycznej i parków poświęconych" - zmienić nazwę z "akademia medyczna" na Gdańskie Uniwersytet Medyczny".	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium; wprowadzono aktualną nazwę uczelni.
7.4	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 207 jest: "Kształtowanie >>3 dzielnic wiedzy<<: we Wrzeszczu Górnym, w Oliwie, w Klukowie-Rębiechowie (tzw. Dolina Krzemowa) - po słowach "Wrzeszczu Górnym" dodać Aniołki.	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
7.5	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 220 jest: We Wrzeszczu, w sąsiedztwie politechniki i uniwersytetu medycznego oraz w Oliwie między uniwersytetem a AWFIS-em wykształcają się dzielnice wiedzy." Zmienić na "We Wrzeszczu Górnym i Aniołkach (...)".	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny.
7.6	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 293 [tu chodzi o str. 294 - BRG] jest: "rozwoju badań, nauk, i innowacji (dzielnice wiedzy) we Wrzeszczu Górnym i na Siedlcach (...)" zmienić na "... we Wrzeszczu Górnym i Aniołkach".	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny, natomiast Siedlce są odrębna jednostka urbanistyczna; w granicach tej jednostki położony jest Gdańsk Park Naukowo-Technologiczny.
7.7	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 299 jest: "Kontynuacja rozbudowy dzielnic wiedzy we Wrzeszczu Górnym" zmienić na "Kontynuacja rozbudowy dzielnic wiedzy we Wrzeszczu Górnym i Aniołkach".	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny.
7.8	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s 300 jest: "rehabilitacja Kolonii Żeńcy i Uroda we Wrzeszczu Dolnym (...)" uzupełnić o Kolonie znajdujące się w dzielnicach Aniołki, tj. Kolonię Ochota, Kolonię Jordana, Kolonię Przybyszewskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Kolonia Jordana, Przybyszewskiego i Ochota położone są w granicach jednostki urbanistycznej Siedlce wg podziału miasta dla celów planistycznych, który nie pokrywa się z podziałem na jednostki pomocnicze. Wzmianka o tych koloniach znajduje się w części dot. Śródmieścia, str. 297.
7.9	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 298 rysunek [prawdopodobnie chodzi o ryc. na str. 296 - BRG] - brak wskazania rozwoju rekreacji związanej z zielenią w Aniołkach - uzupełnić o tereny zielone w dzielnicach Aniołki, tj.: park Zielony, park Steffensa, Wronią Górkę i las miejski za skrzyżowaniem ul. Hoene-Wrońskiego i ul. Dębinki.	Uwaga nieuwzględniona. Wymienione parki i tereny leśne wskazane zostały na załączniku informacyjnym nr 3 Środowisko, który jest integralną częścią studium. Na rycinie na str. 299 zobrazowano w sposób schematyczny kierunki rozwoju dzielnic urbanistycznej Wrzeszcz, w tym wskazano tereny zielone o potencjalnie większym oddziaływaniu niż lokalnie.
7.10	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 321 jest: "przeznaczenia gruntów leśnych pod dzielnicowe parki leśne na zaspokojenie potrzeb rekreacyjno-wypoczynkowych i edukacyjnych, np.. Zespół rekreacyjno-wypoczynkowy Stogi w rejonie Putego Stawu, park Brzeźnieński i park Przymorze, (które mają bonitację leśną), Jaśkowy las, Kozacza Góra, las na południe od ul. kartuskiej w dzielnicach Kokoszki Mieszkaniowe, las przy ul. Niedziatkowskiego, Wronia Góra, park Lipce." - uzupełnić o las miejski na zachód od skrzyżowania ul. Hoene-Wrońskiego z ul. Dębinki.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy teren leśny jest trudno dostępny i ma tylko jedno wejście od ulicy Dębinki. W niewielkiej odległości (około 300 m) znajduje się proponowany park leśny Wronia Góra, bardziej dostępny i większy.
7.11	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 300 jest: "Dzielnica urbanistyczna Wrzeszcz jest jednym z ważniejszych i większych zespołów mieszkaniowo- usługowych w mieście mieszczących ośrodek usługowy o randze metropolitalnej. Funkcje dzielnic nie ulegną zasadniczym zmianom (...) 3) Rozwój Wrzeszczu będzie miał głównie charakter jakościowy i będzie polegał na następujących przekształceniach istniejącego zainwestowania: poprawie zabudowy substandardowej i zekapitalizowanej, lecz o znaczących walorach kulturowych we Wrzeszczu Dolnym i Górnym oraz w Brzeźnie (...)" - uzupełnić o Aniołki.	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny.
7.12	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 78, 384 i inne jest: park Steffensów, park im. Steffensa, park Steffensa - ujednolicić.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w studium; ujednolicono nazewnictwo - park Steffensów - tę nazwę potwierdza Encyklopedia Gdańska.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
7.13	27.11.2017	-	[REDACTED]	80-204 Gdańsk	s. 296 p. 5) [chodzi o str. 297 - przyp. BRG] jest: "Pozostałe jednostki urbanistyczne Śródmieścia nie ulegną znaczącym przekształceniom funkcjonalno-przestrzennym. Nowe obiekty mieszkaniowe i usługowe powstaną głównie na Siedlcach, na terenach dotychczasowych kolonii mieszkaniowych (kolonia Jordana, Przybyszewskiego i Ochota)" - Siedlce zamienić na Aniołki.	Uwaga nieuwzględniona. Kolonia Jordana, Przybyszewskiego i Ochota położone są w granicach jednostki urbanistycznej Siedlce wg podziału miasta dla celów planistycznych, który nie pokrywa się z podziałem na jednostki pomocnicze.
8	28.11.2017	-	Polski Związek Działkowców ROD Niedźwiednik [REDACTED]	Trawki 29, 80-257 Gdańsk, skr. Pocz. 68	Zachować funkcję ogrodu ze względów przyrodniczo-spolecznych jako ogród otwarty zamiast funkcji mieszkaniowo-usługowej.	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie ustalono jako dominującą funkcję mieszkaniowo-usługową ze względu na korzystne położenie względem walorów przyrodniczych i istniejących usług oraz dobrą obsługę przez PKM. Włączenie przedmiotowego rodzinnego ogrodu działkowego do obszaru o dominującej funkcji mieszkaniowej nie ogranicza, w żaden sposób, możliwości dalszego funkcjonowania ogrodu, w tym jako ogrodu otwartego, aż do czasu jego likwidacji. Zasady i warunki zmiany rodzinnego ogrodu działkowego na inne cele zostały ścisłe określone w ustawie o rodzinnych ogrodach działkowych.
9	01.12.2017	-	ZPC Bałtyk Sp. Z o. o.	Droszyńskiego 8/11, 80-381 Gdańsk	Na działce 27, obręb 019 wprowadzić funkcję mieszkaniowo-usługową.	Uwaga nieuwzględniona. Wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawą bilans tej funkcji nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalają, na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawową 30% nadwyżką. Możliwa do realizacji funkcja mieszkaniowa, wynikająca z zapotrzebowania została wyznaczona w obszarach o najdogodniejszych warunkach dla mieszkańców. Ustalone przeznaczenie dominujące usługowe nie oznacza ustalenia w danym obszarze wyłączności ani nawet konkretnego, mierzalnego udziału tytułowego przeznaczenia wśród innych przeznaczeń występujących na danym obszarze (str. 10). Przedmiotowa działka położona jest w obszarze Centralnego Pasma Usługowego, w którym preferowany i wspierany jest rozwój funkcji usługowej. Mogą się tu jednak rozwijać również inne funkcje, tak, aby tworzona przestrzeń miejska była wielofunkcyjna. Definiowanie konkretnego przeznaczenia terenu odbywa się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego po szczegółowej analizie uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych i środowiskowych. Możliwość lokalizacji na przedmiotowej działce funkcji mieszkaniowej będzie musiała być poprzedzona m.in. analizą hałasu od pobliskiej linii kolejowej i planowanej Drogi Czerwonej, która nie jest przeprowadzana na etapie sporządzania studium.
10	08.12.2017	-	[REDACTED]	80-462 Gdańsk	Wprowadzić na dz. nr 56/2, 58/2, 71, 60/2, obręb 0038 funkcję mieszkaniowo-usługową.	Uwaga nieuwzględniona. Wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawą bilans tej funkcji nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalają, na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawową 30% nadwyżką. Możliwa do realizacji funkcja mieszkaniowa, wynikająca z zapotrzebowania została wyznaczona w obszarach o najdogodniejszych warunkach dla mieszkańców. Ustalone przeznaczenie dominujące usługowe nie oznacza ustalenia w danym obszarze wyłączności ani nawet konkretnego, mierzalnego udziału tytułowego przeznaczenia wśród innych przeznaczeń występujących na danym obszarze (str. 10) . Przedmiotowa działka położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta, przy którym preferowany i wspierany jest rozwój funkcji usługowej. Mogą się tu jednak rozwijać również inne funkcje, tak, aby tworzona przestrzeń miejska była wielofunkcyjna. Definiowanie konkretnego przeznaczenia terenu odbywa się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego po szczegółowej analizie uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych i środowiskowych. Możliwość lokalizacji na przedmiotowej działce funkcji mieszkaniowej będzie musiała

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
						być poprzedzona m.in. analizą hałasu od pobliskiej ulicy Słowackiego, która nie jest przeprowadzana na etapie sporządzania studium.
11	08.12.2017 (uzup. 10.01.2018)	NF/46/2018	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk	<p>W oparciu o zapisy "Strategii Rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku" autorzy uwagi wnoszą o zastrzeżenie możliwości przekwalifikowania terenów bezpośrednio przylegających do planowanych inwestycji w rejonach:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. nasady ptw. Westerplatte i pirsu Paliw Płynnych pomiędzy ulicami Budowniczych Portu Północnego a Pokładową; 2. przestrzeni pomiędzy wschodnią granicą Terminalu DCT i granicą administracyjną ZPMG S.A. na Stogach - obecnie częściowo przeznaczoną na kompensację dla siedlisk lęgowych, dla których autorzy uwagi zaproponują korzystniejszą lokalizację. 	<p>1. Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu. Wskazany teren niewielkiej plaży został "zagregowany" w Studium do terenów zieleni; wnioskowane przekształcenia portowe będą mogły odbywać się w ramach przeznaczenia obowiązującego mpzp, który ustala dla tych terenów strefę umocnień brzegowych, a w przypadku zmiany przedmiotowego planu będzie również możliwe wykorzystanie wskazanego terenu na cele portowe i skorygowanie wielkości terenu zielonego z uwagi na niewielką powierzchnię terenu w stosunku do obszaru o przeważającej funkcji zieleni,</p> <p>2. Uwaga nieuwzględniona: zgodnie z przyjętymi założeniami rozwój funkcji portowo-przemysłowej (w odniesieniu do obowiązującego Studium) w rejonie DCT nastąpi na terenach leśnych na południe od Bazy Kontenerowej i wzduż plaży aż do granic administracyjnych portu - przyjęte rozwiązanie przestrzenne jest wynikiem kompromisu między wnioskami mieszkańców i Rady Dzielnicy Stogi o niezwiększenie terenów przemysłowo-portowych w tym rejonie a zapotrzebowaniem gospodarczym na tę funkcję oraz realizuje ustawowy wymóg ograniczania przeznaczania nowych terenów na cele zurbanizowane (w tym przypadku przemysłowe) ponad potrzeby wynikające z przeprowadzonego na potrzeby Studium bilansu terenów.</p>
12	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-398 Gdańsk	Rezygnacja z przyjętej w projekcie studium minimalnej powierzchni arealu potrzebnego do побudowania siedliska (2,8 ha) i pozostawienie dotychczas obowiązującej wielkości (1 ha).	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dla budowy siedliska nie jest wystarczające władanie gruntami rolnymi o powierzchni 1 ha. To potoczne błędne przekonanie wynika z definicji gospodarstwa rolnego zawartego w ustawie o podatku rolnym. W świetle tej ustawy za gospodarstwo rolne uważa się grunt o łącznej powierzchni przekraczającej 1 ha lub 1 ha przeliczeniowy. Fakt, że dany grunt można uznać za grunt rolny z punktu widzenia podatkowego, nie oznacza jednak, że można tam lokalizować siedlisko. Jeżeli na danym terenie nie obowiązuje mpzp to lokalizacja siedliska wymaga uzyskania decyzji o warunkach zabudowy. Wtedy, zgodnie z art 61 ust 5, pkt 4 ustawą o...planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r , warunkiem dopuszczalności zabudowy zagrodowej jest relacją wielkości gruntów rolnych dotyczących planowanej inwestycji do średniej powierzchni gospodarstwa rolnego w danej gminie. W Gdańsku średnia wielkość gospodarstwa rolnego wynosi 2,8 ha; oblicza ją Wydział Środowiska UM.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
13	11.12.2017	-	[REDACTED]	80-811 Gdańsk	Wprowadzić do projektu studium zapisy o utworzeniu użytku ekologicznego o roboczym tytule "Biskupia Góra".	Uwaga nieuwzględniona. Aktualnie brak jest kompleksowego materiału przyrodniczego, który wskazywałby na potrzebę ustanowienia użytku ekologicznego w tym rejonie i wskazanie w studium obszaru cennego przyrodniczo do objęcia ochroną. Jednak ustanowienie każdej formy ochrony przyrody nie jest związane z obowiązującymi dokumentami, w tym planistycznymi. Użytek ekologiczny może być ustanowiony przez Radą Miasta Gdańska na podstawie, między innymi, przepisów ustawy o ochronie przyrody, po potwierdzeniu wymaganych walorów przyrodniczych.
14.1	11.12.2017	(Uchwała RD Orunia-Św. Wojciech-Lipce nr XXII/50/2017 z dnia 29.11.2017)	Rada Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce		W zakresie systemów energetycznych wprowadzić zalecenia dotyczące lokalizacji nowych linii elektroenergetycznych wysokich i najwyższych napięć o treści: " Przy projektowaniu nowych linii elektroenergetycznych wysokich i najwyższych napięć, tam gdzie to możliwe, należy dążyć do lokalizacji planowanych inwestycji elektroenergetycznych wzduż istniejących linii elektroenergetycznych oraz istniejących ciągów transportowych."	Uwaga nieuwzględniona. Główną zasadą lokalizacji napowietrznych linii elektroenergetycznych wysokich i najwyższych napięć powinna być raczej minimalizacja interakcji z zabudową mieszkaniową oraz z miejscami stałego przebywania ludzi, niż mechaniczne lokalizowanie wzduż istniejącej infrastruktury. Ciągi transportowe w mieście zwykle znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy. Takie projektowanie byłoby nieracjonalne ze względu na koszty ekonomiczne i społeczne.
14.2	11.12.2017	(Uchwała RD Orunia-Św. Wojciech-Lipce nr XXII/50/2017 z dnia 29.11.2017)	Rada Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce		Zmiana przeznaczenia terenów położonych na wschód od ulicy Trakt Św. Wojciecha (na odcinku od numeru porządkowego 17 do numeru porządkowego 27) do linii kolejowej E-65, z funkcji produkcyjno-usługowej na mieszkaniowo-usługową.	Uwaga nieuwzględniona. Rozwój funkcji mieszkaniowej na wskazanym terenie nie jest wskazany z uwagi na uciałliwości akustyczne od ul. Trakt św. Wojciecha, linii kolejowej. Ponadto wskazany teren stanowi część większego obszaru, o powierzchni blisko 60 ha, zlokalizowanego pomiędzy Traktem św. Wojciecha a ul. Sandomierską i Mostową, który przewidziany jest - w projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska - pod dominujące przeznaczenie przemysłowo-usługowo-składowe. Teren ten stanowi rezerwę pod rozwój istniejących i realizację nowych miejsc pracy dla mieszkańców południowej części Gdańska. Ponadto wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawą bilans tej funkcji, który musi być spójny, nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalają, na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawowa 30% nadwyżką. Możliwa do realizacji funkcja mieszkaniowa, wynikająca z zapotrzebowania została wyznaczona w obszarach o najdogodniejszych warunkach dla mieszkańców. Rygor wyznaczania nowych terenów rozwojowych tylko zgodnie z zapotrzebowaniem powoduje etapowanie rozwoju miasta - nawet w przypadku większego zapotrzebowania na mieszkaniectwo, pierwszeństwo uzyskałyby być może inne tereny rozwojowe, niekoniecznie wnioskowany. Jednak możliwości wyznaczania kolejnych terenów pod mieszkaniectwo nie ma, mimo przyjętych bardzo wysokich standardów zamieszkiwania i najbardziej optymistycznych założeń rozwoju demograficznego.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
14.3	11.12.2017	(Uchwała RD Orunia-Św. Wojciech-Lipce nr XXII/50/2017 z dnia 29.11.2017)	Rada Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce		Zmiana przeznaczenia terenów położonych na wschód od ulicy Trakt Św. Wojciecha (na odcinku od numeru porządkowego 291 do rejonu planowanego węzła integracyjnego Gdańsk-Lipce - okolice numeru porządkowego 337) do linii kolejowej E-65, z funkcji produkcyjno-usługowej na mieszkaniowo-usługową.	Uwaga nieuwzględniona. Rozwój funkcji mieszkaniowej na wskazanym terenie nie jest wskazany z uwagi na uciążliwości akustyczne od ul. Trakt św. Wojciecha, linii kolejowej. Teren ten stanowi rezerwę pod rozwój istniejących i realizację nowych miejsc pracy dla mieszkańców południowej części Gdańska. Ponadto wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawą bilans tej funkcji, nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalają, na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawową 30% nadwyżką. Możliwa do realizacji funkcja mieszkaniowa, wynikająca z zapotrzebowania została wyznaczona w obszarach o najdogodniejszych warunkach dla mieszkańców. Rygor wyznaczania nowych terenów rozwojowych tylko zgodnie z zapotrzebowaniem powoduje etapowanie rozwoju miasta - nawet w przypadku większego zapotrzebowania na mieszkalnictwo, pierwszeństwo uzyskałyby być może inne tereny rozwojowe, niekoniecznie wnioskowany. Jednak możliwości wyznaczania kolejnych terenów pod mieszkalnictwo nie ma, mimo przyjętych bardzo wysokich standardów zamieszkiwania i najbardziej optymistycznych założeń rozwoju demograficznego.
14.4	11.12.2017	(Uchwała RD Orunia-Św. Wojciech-Lipce nr XXII/50/2017 z dnia 29.11.2017)	Rada Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce		Rezygnacja z przeznaczenia produkcyjnego terenów położonych na wschód od tzw. Nowej Chmielnej na odcinku od ul. Mostowej do tzw. Nowej Sandomierskiej, wprowadzając funkcję mieszkaniowo-usługową.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazany teren stanowi część większego obszaru, o powierzchni blisko 60 ha, zlokalizowanego pomiędzy Traktem św. Wojciecha a ul. Sandomierską i Mostową, który przewidziany jest - w projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska - pod dominujące przeznaczenie przemysłowo-usługowo-składowe. Teren ten stanowi rezerwę pod rozwój istniejących i realizację nowych miejsc pracy dla mieszkańców południowej części Gdańska. Ponadto wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawą bilans tej funkcji, nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalają, na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawową 30% nadwyżką. Możliwa do realizacji funkcja mieszkaniowa, wynikająca z zapotrzebowania została wyznaczona w obszarach o najdogodniejszych warunkach dla mieszkańców. Rygor wyznaczania nowych terenów rozwojowych tylko zgodnie z zapotrzebowaniem powoduje etapowanie rozwoju miasta - nawet w przypadku większego zapotrzebowania na mieszkalnictwo, pierwszeństwo uzyskałyby być może inne tereny rozwojowe, niekoniecznie wnioskowany. Jednak możliwości wyznaczania kolejnych terenów pod mieszkalnictwo nie ma, mimo przyjętych bardzo wysokich standardów zamieszkiwania i najbardziej optymistycznych założeń rozwoju demograficznego.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
14.5	11.12.2017	(Uchwała RD Orunia-Św. Wojciech-Lipce nr XXII/50/2017 z dnia 29.11.2017)	Rada Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce		Zmiana przeznaczenia terenu ograniczonego od południa Optywem Motławy od północy granicą obszaru przekształceń terenu tzw. Czerwonego Mostu, od wschodu tzw. Nową Chmielną od zachodu terenem działki nr 5/1 (obręb 0098) z funkcji produkcyjno-usługowej na mieszkaniowo-usługową.	Uwaga nieuwzględniona. Nie można zidentyfikować obszaru - Optyw Motławy jest południową granicą Śródmieścia Historycznego, gdzie dominuje funkcja mieszkaniowo-usługowa. Prawdopodobnie autorowi chodzi o obszar położony na południe od Optywu Motławy, który stanowi część większego obszaru, o powierzchni blisko 60 ha, zlokalizowanego pomiędzy Traktem św. Wojciecha a ul. Sandomierską i Mostową, który przewidziany jest - w projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska - pod dominujące przeznaczenie przemysłowo-usługowo-składowe. Teren ten stanowi rezerwę pod rozwój istniejących i realizację nowych miejsc pracy dla mieszkańców południowej części Gdańska. Ponadto wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawa bilans tej funkcji, który musi być spójny, nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalają na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawą 30% nadwyżką. Możliwa do realizacji funkcja mieszkaniowa, wynikająca z zapotrzebowania została wyznaczona w obszarach o najdogodniejszych warunkach dla mieszkańców. Rygor wyznaczania nowych terenów rozwojowych tylko zgodnie z zapotrzebowaniem powoduje etapowanie rozwoju miasta - nawet w przypadku większego zapotrzebowania na mieszkaniectwo, pierwszeństwo uzyskałyby być może inne tereny rozwojowe, niekoniecznie wnioskowany. Jednak możliwości wyznaczania kolejnych terenów pod mieszkaniectwo nie ma, mimo przyjętych bardzo wysokich standardów zamieszkiwania i najbardziej optymistycznych zatożeń rozwoju demograficznego.
15	11.12.2017	L.dz. 585/2017	Gdański Ogród Zoologiczny	Karwieńska 3, 80-328 Gdańsk	Na rysunku nr 2 "Kierunki zagospodarowania przestrzennego" na działkach nr 44 i 45 obręb 005 jest oznaczenie graficzne pn. "teren usług ponadpodstawowych" w kolorze czerwonym. Zmienić na "ogrod zoologiczny" w kolorze zielonym.	Uwaga nieuwzględniona. Przeznaczenie w projekcie studium działek nr 44 i 45, obr. 005, na funkcję usług ponadlokalnych umożliwia rozwój na nich ogrodu zoologicznego. W projekcie studium nie przesądu się o stosunkach własnościowych terenów i projekt studium nie tworzy przeszkodeń, aby te działki zostały włączone w granice ogrodu zoologicznego, tym bardziej, że powołane w uwadze studia rozwoju Gdańskiego Ogrodu Zoologicznego, opracowane w latach 2015/2016 i wcześniej, przeznaczają przedmiotowe działki na strefę wejściową ogrodu i centrum obsługi publiczności, tj. np. usługi gastronomiczne, a nie na wybieg dla zwierząt, czyli główną funkcję ogrodu. W obowiązującym planie miejscowym rejonu miejskiego ogrodu zoologicznego "Wybrzeża" z 2005 r. przeznacza się działki nr 44 i 45 na funkcję zabudowy usługowej z zielenią towarzyszącą, a ogród zoologiczny jest jedynie jedną z wylistowanych form zagospodarowania tak jak rekreacja, turystyka, handel, gastronomia związane z działalnością ZOO. Nie może więc być mowy o niezgodności polityki przestrzennej ustalonej w projekcie studium dla przedmiotowych działek z obowiązującymi przepisami prawa miejscowego oraz zmianie polityki miasta odnośnie zamierzeń rozwojowych gdańskiego ZOO jak zarzucono w uwadze.
16	12.12.2017	-	Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. Śródmieścia	-	Uwzględnić dodatkowy Postulowany Park Kulturowy (PPK) na części Pomnika Historii "Gdańsk - miasto w zasięgu obwarowań XVII w.", w zakresie terytorialnym obejmującym w szczególności Główne Miasto i Trakt Królewski. Z uwagi na wymogi ustawowe ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wnosi się o zasygnalizowanie w studium możliwości objęcia części historycznego śródmieścia formą ochrony w postaci parku kulturowego w przyszłości.	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami nie narzuca wymogu uwzględnienia w studium postulowanych parków kulturowych. Park kulturowy można utworzyć nawet w sytuacji, gdy w studium nie zapisano takiego postulatu. Nowo utworzony park będzie uwzględniony w kolejnej edycji studium - jako istniejący. Pomysł parku kulturowego na Głównym Mieście jest stosunkowo świeży, nie był zgłoszony we wnioskach do Studium, nie został wystarczająco przeanalizowany w zakresie skutków i korzyści dla Miasta, aby uwzględnić go nawet w formie postulatu. Trzeba pamiętać, że Główne Miasto nie jest substancją autentyczną w całości, co zresztą było przyczyną wątpliwości na etapie próby wpisu na listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO. Poza tym wartości zabytkowe są i tak chronione poprzez wpis obszaru do rejestru zabytków, wpisy do rejestru zespołów i obiektów na jego obszarze oraz

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
						uznanie go za pomnik historii. Utworzenie parku kulturowego jest poza przedmiotem ustaleń studium - regulują to przepisy odrębne.
17	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-417 Gdańsk	Podtrzymane dotychczasowe żądanie w zakresie sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego działki nr 163 (z treści uwagi nie wynika pod jaką funkcję miałaby być przeznaczona działka nr 163 - prawdopodobnie chodzi o funkcję mieszkaniowo-usługową).	Uwaga nieuwzględniona. Obowiązek sporządzenia planów miejscowych dla niektórych obszarów wynika zarówno z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jak i z przepisów odrębnych i dotyczy obszarów, na których wymagane jest przeprowadzenie scaleń i działań nieruchomości, obszarów przestrzeni publicznej, obszarów, na których utworzono park kulturowy, nowych cmentarzy, pomników zagłady i ich stref ochronnych. Zgodnie z uchwałą Rady Miasta Gdańska, sporządzenia planu miejscowego wymaga również lokalizacja obiektu wysokościowego (OW) powyżej 40 m na obszarach dopuszczonych. Przedmiotowa działka nie jest położona w żadnym z przytoczonych powyżej obszarów i dlatego w projekcie studium nie wskazano wymogu sporządzenia dla niej m.p.z.p. Ponadto w latach poprzednich były podjęte prace nad sporządzeniem m.p.z.p. dla przedmiotowej działki, jednak od prac odstąpiono, gdyż nie udało się uzyskać uzgodnienia PWKZ.
18	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-417 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
19	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-298 Gdańsk	Ujednolicić zapisy dotyczące wielkości działek pod zabudowę "rezydencjalną" (willową) w dzielnicy Gdańsk Zachód. Zabudowa willowa (rezydencjalna) jest rekomendowana w studium na południe od ul. Kartuskiej w Kokoszkach Mieszkaniowych (w Smęgorzynie) oraz w Klukowie-Rębiechowie, ale tylko w Smęgorzynie ma być lokalizowana "na dużych posesjach". Powyższe nie ma racjonalnego uzasadnienia, gdyż osiedle Smęgorzyno bezpośrednio graniczy z intensywną zabudową produkcyjno-magazynową, a zwolennicy posiadania własnych rezydencji nie będą zainteresowani terenami, gdzie bramą wjazdową na osiedle są magazyny i fabryki. Należy zmienić zapis o brzmieniu: "Na południe od ul. Kartuskiej nadal będzie rozwijać się zabudowa jednorodzinna: w Smęgorzynie - zabudowa willowa na dużych posesjach, w Kiełpinie Górnym - nieco bardziej intensywna" na treść o brzmieniu: "Na południe od ul. Kartuskiej nadal będzie rozwijać się zabudowa jednorodzinna: w Smęgorzynie - zabudowa o charakterze podmiejskim, willowym, w Kiełpinie Górnym - nieco bardziej intensywna".	Uwaga nieuwzględniona. Polityka miejska (dotychczasowa jak i obecna) zakłada utrzymanie różnorodnej oferty terenów mieszkaniowych w obrębie miasta. SUiKZP kontynuuje ustalenia obowiązujących planów miejscowych w rejonie Smęgorzyna, w których ustaloną minimalną wielkość działek budowlanych 1200m ² . Zasadne jest zatem podkreślenie, że zabudowa mieszkaniowa istnieje i przewiduje się jej dalszy rozwój na "dużych posesjach". W Klukowie-Rębiechowie sytuacja planistyczna pod względem wyznaczania minimalnej wielkości działek jest bardziej zróżnicowana - wielkość ta (ustalona w planach miejscowych) zwiększa się w miarę oddalania od Portu Lotniczego i zbliżania do granicy z gminą Żukowo.
20.1	12.12.2017	-	Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków Oddział Gdańsk	Św. Trójcy 5, 80-822 Gdańsk	W związku z istnieniem w latach 1380-1455 zabudowy na terenie Młodego Miasta objąć cały zasięg ówczesnej zabudowy tego ośrodka strefą ochrony archeologicznej. Dotyczy to obszaru położonego między Smoluchowskiego, Zwycięstwa, Wałami Piastowskimi, Nowomiejską a brzegiem Martwej Wisły.	Uwaga nieuwzględniona. Ustalenie strefy leży w kompetencjach PWKZ. Organ odpowiedzialny za ochronę zabytków i opiekę nad zabytkami nie złożył w tej sprawie wniosku i nie zakwestionował w tym zakresie projektu Studium, co oznacza, że nie ma podstaw do uwzględnienia tej strefy w Studium.
20.2	12.12.2017	-	Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków Oddział Gdańsk	Św. Trójcy 5, 80-822 Gdańsk	Objąć ochroną archeologiczną pozostałości szańców oblężniczych z 1734 r. położonych na dawnym przedpolu miasta w rejonie Wroniej Górk i skrzyżowania Smoluchowskiego z Cygańską Górą.	Uwaga nieuwzględniona. Ustalenie strefy leży w kompetencjach PWKZ. Organ odpowiedzialny za ochronę zabytków i opiekę nad zabytkami nie złożył w tej sprawie wniosku i nie zakwestionował w tym zakresie projektu Studium, co oznacza, że nie ma podstaw do uwzględnienia tej strefy w Studium.
21	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-298 Banino	Zmienić przebieg OSTAB dla działki nr 208/6, obręb 025, ewentualnie wyłączyć ją z płata OSTAB; rozważyć i zmienić zapis w rozdz. 21.1 określający udział powierzchni biologicznie czynnej 70% dla zabudowy usługowej i zabudowy mieszkaniowej. Zapis ten dla obu typów zabudowy jest niekorzystny i zbyt rygorystyczny względem terenów włączonych do płatów OSTAB. Do tej pory OSTAB regulował te wartości 50% dla zabudowy usługowej i 70% dla zabudowy mieszkaniowej. Skoro w części uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie uchwalenia planu 2609 podano definicję terenu oznaczonego symbolem M/U31, wskazując na możliwość określenia w planie proporcji między funkcją mieszkaniową i usługową to w karcie terenu 010M/U31 też winna być uwzględniona. Dlatego powinno się rozróżnić typy zabudowy i zdefiniować udział powierzchni biologicznie czynnej dla każdego typu osobno, czyli 50% dla zabudowy usługowej i 70% dla zabudowy mieszkaniowej.	Uwaga bezprzedmiotowa: w projekcie studium wyłożonym do publicznego wglądu został zweryfikowany zakres OSTAB i nie obejmuje już działki 208/6, obręb 025.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
22	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 83-004 Pruszcz Gdańsk	Zmienić przebieg OSTAB dla działki nr 208/6, obręb 025, ewentualnie wyłączyć ją z płata OSTAB; rozważyć i zmienić zapis w rozdz. 21.1 określający udział powierzchni biologicznej czynnej 70% dla zabudowy usługowej i zabudowy mieszkaniowej. Zapis ten dla obu typów zabudowy jest niekorzystny i zbyt rygorystyczny względem terenów włączonych do płatów OSTAB. Do tej pory OSTAB regulował te wartości 50% dla zabudowy usługowej i 70% dla zabudowy mieszkaniowej. Skoro w części uchwały rady Miasta Gdańska w sprawie uchwalenia planu 2609 podano definicję terenu oznaczonego symbolem M/U31, wskazując na możliwość określenia w planie proporcji między funkcją mieszkaniową i usługową to w karcie terenu 010M/U31 też winna być uwzględniona. Dlatego powinno się rozróżnić typy zabudowy i zdefiniować udział powierzchni biologicznie czynnej dla każdego typu osobno, czyli 50% dla zabudowy usługowej i 70% dla zabudowy mieszkaniowej.	Uwaga bezprzedmiotowa: w projekcie studium wyłożonym do publicznego wglądu został zweryfikowany zakres OSTAB i nie obejmuje już działki 208/6, obręb 025.
23	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Zmienić przebieg OSTAB dla działki nr 208/6, obręb 025, ewentualnie wyłączyć ją z płata OSTAB; rozważyć i zmienić zapis w rozdz. 21.1 określający udział powierzchni biologicznej czynnej 70% dla zabudowy usługowej i zabudowy mieszkaniowej. Zapis ten dla obu typów zabudowy jest niekorzystny i zbyt rygorystyczny względem terenów włączonych do płatów OSTAB. Do tej pory OSTAB regulował te wartości 50% dla zabudowy usługowej i 70% dla zabudowy mieszkaniowej. Skoro w części uchwały rady Miasta Gdańska w sprawie uchwalenia planu 2609 podano definicję terenu oznaczonego symbolem M/U31, wskazując na możliwość określenia w planie proporcji między funkcją mieszkaniową i usługową to w karcie terenu 010M/U31 też winna być uwzględniona. Dlatego powinno się rozróżnić typy zabudowy i zdefiniować udział powierzchni biologicznie czynnej dla każdego typu osobno, czyli 50% dla zabudowy usługowej i 70% dla zabudowy mieszkaniowej.	Uwaga bezprzedmiotowa: w projekcie studium wyłożonym do publicznego wglądu został zweryfikowany zakres OSTAB i nie obejmuje już działki 208/6, obręb 025.
24	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-536 Gdańsk	Zmienić częściowo przebieg Nowej Wyzwolenia w rejonie działek 35, 36, 37, 38, 125 obręb 046. Dołączono koncepcję rozwiązania drogowego spełniającego oczekiwania autora uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. W studium korytarze transportowe zostały wyznaczone w sposób optymalny uwzględniający m.in.. uwarunkowania lokalne, ponadlokalne oraz regionalne. Dokładna rezerwa terenowa dla przebiegu ul. Nowej Wyzwolenia zostanie uszczegółowiona na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przebieg ulicy Nowej Wyzwolenia ustalony w projekcie studium, na odcinku spornym, jest dwukrotnie krótszy od propozycji składającego uwagę. Zaproponowany przez wnioskodawcę przebieg ul. Nowej Wyzwolenia został zaprojektowany na minimalnych parametrach jak dla ulicy zbiorczej (prędkość projektowa, promień łuków w planie), co nie jest wskazane dla drogi dedykowanej obsłudze Portu. Dodatkowo prowadzenie ul. Nowej Wyzwolenia wzduż terenów kolejowych (zgodnie z załączoną koncepcją) jest nieefektywne, ze względu na jednostronną obsługę nowych terenów inwestycyjnych, co jest rozwiązaniem nieekonomicznym pod względem realizacji i eksploatacji drogi.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
25	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-736 Gdańsk	Powiększyć obszar zabudowy mieszkaniowej z 50 do 100 m (dotyczy ulic Modrej i Łanowej).	Uwaga nieuwzględniona. Uzupełnienia zabudowy dopuszczone zostały jedynie w granicach zwartej i w pełni wykształconej struktury funkcjonalno-przestrzennej - zidentyfikowanej na etapie uwarunkowań i założeń. Jest to uzasadnione polityką miasta ograniczającą wyznaczanie nowych terenów osadniczych ponad potrzeby miasta. Ponadto wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawa bilans tej funkcji, nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalają, na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawowa 30% nadwyżką. Możliwa do realizacji funkcja mieszkaniowa, wynikająca z zapotrzebowania została wyznaczona w obszarach o najdogodniejszych warunkach dla mieszkańców. Rygor wyznaczania nowych terenów rozwojowych tylko zgodnie z zapotrzebowaniem powoduje etapowanie rozwoju miasta - nawet w przypadku większego zapotrzebowania na mieszkaniectwo, pierwszeństwo uzyskałyby być może inne tereny rozwojowe, niekoniecznie wnioskowany. Jednak możliwości wyznaczania kolejnych terenów pod mieszkaniectwo nie ma, mimo przyjętych bardzo wysokich standardów zamieszkiwania i najbardziej optymistycznych założeń rozwoju demograficznego.
26.1	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Dla działki nr 629, obręb 0043 zmienić przeznaczenie z mieszkaniowego wraz z usługami podstawowymi na mieszkaniowo-usługowe.	Uwaga nieuwzględniona. W stanie istniejącym przedmiotowa działka znajduje się w ramach większego zespołu mieszkaniowego w zabudowie jednorodzinnej. Uwaga dotyczy pojedynczej działki i nie jest wskazane, aby dopuścić na niej dowolne usługi, a wśród nich także uciążliwe dla okolicznych mieszkańców. Ustalona w projekcie studium funkcja dominująca mieszkaniowa dopuszcza lokalizację usług podstawowych; o konkretnym przeznaczeniu działki zadecyduje plan miejscowy.
26.2	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Dla działki nr 629, obręb 0043 wyłączyć te tereny z ochrony środowiska kulturowego z uwagi na stan zachowania struktury przestrzennej.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa nieruchomość znajduje się w większym obszarze, charakteryzującym się zachowaną strukturą przestrenną. Nie można punktowo wyłączyć tej działki z obszaru, bo skala zjawiska nie dotyczy pojedynczych działek i nie pozwala na kwalifikację jednostkową. Struktura jest pojęciem szerszym.
26.3	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Remont ul. Dubois.	Teza poza przedmiotem ustaleń Studium, dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
27.1	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: rozszerzenie przeznaczenia terenu o funkcję mieszkaniową.	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na ustawowy wymóg ograniczania przeznaczenia nowych terenów pod zabudowę ponad oszacowane potrzeby miasta - teren znajduje się poza obszarem zwartej struktury funkcjonalno-przestrzennej.
27.2	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: wyłączenia tych terenów z OSTAB.	Uwaga nieuwzględniona. Cały teren Wyspy Sobieszewskiej włączony został do płata strukturalnego OSTAB. Cała wyspa włączona została do regionalnego systemu terenów cennych przyrodniczo, w granice dwóch obszarów chronionego krajobrazu, uznana została przez Radę Miasta za "wyspę ekologiczną". Rozdrabnianie czy fragmentacja płata strukturalnego OSTAB, jakim jest cała wyspa nie będzie służyć zachowaniu jej wysokiego potencjału przyrodniczego. Włączenie wyspy do OSTAB w żaden sposób nie wyklucza możliwości częściowej jej zabudowy zgodnie z zasadami obowiązującymi w OSTAB oraz rozwiązami wskazanymi w projekcie studium.
27.3	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: wyłączenia tych terenów z ochrony środowiska kulturowego z uwagi na stan zachowania struktury przestrzennej.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa nieruchomość znajduje się w większym obszarze Przegaliny (łącznie z Sobieszewską Pastwą) - wsi położonej na polderze, wzdłuż wału Wisły w zespole ruralistycznym wyznaczonym do ochrony, charakteryzującym się zachowaną strukturą przestrenną (Aneks 15 lp. 8). Nie można punktowo wyłączyć tej działki z obszaru, bo skala zjawiska nie dotyczy pojedynczych działek i nie pozwala na kwalifikację jednostkową. Struktura jest pojęciem szerszym.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
27.4	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: wyłączenia tych terenów z zabytkowych obszarów i obiektów o znaczeniu regionalnym i lokalnym.	Uwaga nieuwzględniona. Eliminacja z obszarów o znaczeniu regionalnym i lokalnym jest niemożliwa z takich samych powodów jak wyłączenie z obszarów o zachowanej strukturze przestrzennej. Przedmiotowa nieruchomości znajduje się w większym obszarze, o znaczeniu regionalnym i lokalnym. W tym przypadku dotyczy zespołu krajobrazowego Polderu Sobieszewo i wału przeciwpowodziowego z układem urbanistycznym i zespołem śluз w Przegalinie (Aneks 18 w części C: „Zabytkowe obszary o znaczeniu regionalnym i lokalnym” w lp. 12). Nie można punktowo wyłączyć tej działki z obszaru, bo skala zjawiska nie dotyczy pojedynczych działek i nie pozwala na kwalifikację jednostkową. Obszar w skali Studium jest pojęciem szerszym.
27.5	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: zaplanowanie budowy GPZ w niedalekiej odległości od tych działek.	Uwaga nieuwzględniona. Lokalizacje Głównych Punktów Zasilania (stacji transformatorowych wysokiego napięcia) niezbędne dla zapewnienia możliwości zasilenia w energię elektryczną całego obszaru Gdańskiego zostały wskazane w Studium. Nie przewiduje się budowy GPZ na terenie Wyspy Sobieszewskiej, gdyż obszar ten jest dostatecznie obsługiwany poprzez istniejące GPZ Pleniewo oraz GPZ Cedry. Treść postulatu może wskazywać, iż intencją składającego uwagę jest ustalenie w Studium lokalizacji traforej dla zaopatrzenia wskazanych działek w energię elektryczną. W takim przypadku należy stwierdzić, iż uwaga, ze względu na swoją szczegółowość, wykracza poza przedmiot ustaleń Studium.
27.6	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: rozbudowę sieci wodno-kanalizacyjnej oraz gazowej, które przylegałyby do tych działek.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu.
27.7	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-419 Gdańsk	Przebudowa/remont ulic Dulkowej i Klimatycznej.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
28.1	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-756 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: rozszerzenie przeznaczenia terenu o funkcję mieszkaniową.	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na ustawowy wymóg ograniczania przeznaczenia nowych terenów pod zabudowę ponad oszacowane potrzeby miasta - teren znajduje się poza obszarem zwartej struktury funkcjonalno-przestrzennej.
28.2	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-756 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: wyłączenia tych terenów z OSTAB.	Uwaga nieuwzględniona. Cały teren Wyspy Sobieszewskiej włączony został do płata strukturalnego OSTAB. Cała wyspa włączona została do regionalnego systemu terenów cennych przyrodniczo, w granice dwóch obszarów chronionego krajobrazu, uznana została przez Radę Miasta za "wyspę ekologiczną". Rozdrabnianie czy fragmentacja płata strukturalnego OSTAB, jakim jest cała wyspa nie będzie służyć zachowaniu jej wysokiego potencjału przyrodniczego. Włączenie wyspy do OSTAB w żaden sposób nie wyklucza możliwości częściowej jej zabudowy zgodnie z zasadami obowiązującymi w OSTAB oraz rozwiązaniami wskazanymi w projekcie studium.
28.3	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-756 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: wyłączenia tych terenów z ochrony środowiska kulturowego z uwagi na stan zachowania struktury przestrzennej.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa nieruchomość znajduje się w większym obszarze Przegaliny (łącznie z Sobieszewską Pastwą) - wsi położonej na polderze, wzdłuż wału Wisły w zespole ruralistycznym wyznaczonym do ochrony, charakteryzującym się zachowaną strukturą przestrzenią (Aneks 15 lp. 8). Nie można punktowo wyłączyć tej działki z obszaru, bo skala zjawiska nie dotyczy pojedynczych działek i nie pozwala na kwalifikację jednostkową. Struktura jest pojęciem szerszym.
28.4	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-756 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: wyłączenia tych terenów z zabytkowych obszarów i obiektów o znaczeniu regionalnym i lokalnym.	Uwaga nieuwzględniona. Eliminacja z obszarów o znaczeniu regionalnym i lokalnym jest niemożliwa z takich samych powodów jak wyłączenie z obszarów o zachowanej strukturze przestrzennej. Przedmiotowa nieruchomość znajduje się w większym obszarze, o znaczeniu regionalnym i lokalnym. W tym przypadku dotyczy zespołu krajobrazowego Polderu Sobieszewo i wału przeciwpowodziowego z układem urbanistycznym i zespołem śluз w Przegalinie (Aneks 18 w części C: „Zabytkowe obszary o znaczeniu regionalnym i lokalnym” w lp. 12). Nie można punktowo wyłączyć tej działki z obszaru, bo skala zjawiska nie dotyczy pojedynczych

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
						działek i nie pozwala na kwalifikację jednostkową. Obszar w skali Studium jest pojęciem szerszym.
28.5	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-756 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: zaplanowanie budowy GPZ w niedalekiej odległości od tych działek.	Uwaga nieuwzględniona. Lokalizacje Głównych Punktów Zasilania (stacji transformatorowych wysokiego napięcia) niezbędne dla zapewnienia możliwości zasilenia w energię elektryczną całego obszaru Gdańskiego zostały wskazane w Studium. Nie przewiduje się budowy GPZ na terenie Wyspy Sobieszewskiej, gdyż obszar ten jest dostatecznie obsługiwany poprzez istniejące GPZ Pleniewo oraz GPZ Cedry. Treść postulatu może wskazywać, iż intencją składającego uwagę jest ustalenie w Studium lokalizacji traforeacji dla zaopatrzenia wskazanych działek w energię elektryczną. W takim przypadku należy stwierdzić, iż uwaga, ze względu na swoją szczegółowość, wykracza poza przedmiot ustaleń Studium.
28.6	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-756 Gdańsk	Dla działek 161 i 204 obręb 0141: rozbudowę sieci wodno-kanalizacyjnej oraz gazowej, które przyległyby do tych działek.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu.
28.7	11.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-756 Gdańsk	Przebudowa/remont ulic Dulkowej i Klimatycznej.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
29	12.12.2017	L. dz. 1A/1112/17/ MK	Property 3M Sp. Z o. o. Sp. K.	Hryniewickiego 6c/47, 81-340 Gdynia	dla Działki nr 11/10 obręb 22 zmienić przeznaczenie poprzez dopuszczenie zabudowy mieszkaniowo-usługowej.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa działka znajduje się w Pasie Nadmorskim Zachodnim, na którym przewidziano rozwój funkcji metropolitalnych związanych z turystyką, sportem, rekreacją i zieloną infrastrukturą, co wskazano w rozdz. 25 Główne kierunki rozwoju miasta. W związku z powyższym dla wnioskowanej nieruchomości ustalonej jako dominującą funkcję usług. Ponadto wykonana analiza chłonności terenów mieszkaniowych, maksymalnego zapotrzebowania na nowe tereny i wymagany ustawą bilans tej funkcji, nie pozwala na wyznaczanie kolejnych terenów mieszkaniowych. Wyznaczone tereny mieszkaniowe pozwalały, na zaspokojenie potrzeb prognozowanej liczby mieszkańców z ustawową 30% nadwyżką. Rygor wyznaczania nowych terenów rozwojowych tylko zgodnie z zapotrzebowaniem powoduje etapowanie rozwoju miasta - nawet w przypadku większego zapotrzebowania na mieszkaniectwo, pierwszeństwo uzyskałyby być może inne tereny rozwojowe, niekoniecznie wnioskowany. Jednak możliwości wyznaczania kolejnych terenów pod mieszkaniectwo nie ma, mimo przyjętych bardzo wysokich standardów zamieszkiwania i najbardziej optymistycznych założeń rozwoju demograficznego.
30	12.12.2017	L. dz. 3A/1112/17/ WK	Invest Komfort S.A. Sp. K.	Hryniewickiego 6c/47, 81-340 Gdynia	Zbyt szczegółowe zapisy dotyczące Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB), które to raczej powinny znaleźć miejsce w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.	Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowość ustaleń dotyczących OSTAB wskazanych w projekcie studium jest właściwa, gdyż zapewnia jednolitą politykę w tym zakresie realizowaną w planach miejscowych. W ustalenach projektu studium zapisano, że modyfikacja określonych szczegółowych warunków zagospodarowania i zabudowy terenów włączonych do OSTAB, będzie możliwa w czasie sporządzania planu miejscowego, w którym będą one dostosowane do lokalnych uwarunkowań wynikających z istniejącego zagospodarowania i obowiązującego planu miejscowego (rozdz. 21.1, str. 242).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
31.1	12.12.2017	-	RKD Deveopment Sp. z o. o.	Fryderyka Chopina 6, 81-752	Postulat o utrzymanie obowiązującego układu komunikacyjnego uzgodnionego zgodnie ze Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Miasta Gdańska uchwalonym Uchwałą nr XVIII/431/07 Rady Miasta Gdańska z dnia 20.12.2007 oraz w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w zakresie utrzymania przebiegu linii tramwajowej w ulicy J. Popiełuszki oraz zaniechanie proponowanej linii tramwajowej w ulicy Nowomiejskiej.	Uwaga nieuwzględniona. W trakcie planowania systemu transportowego uwzględniano m.in. uwarunkowania lokalne, ponadlokalne oraz regionalne. Zweryfikowany w stosunku do obowiązującego Studium z 2007 roku kształt systemu tramwajowego jest optymalny ze względu na jego funkcjonalność i sprawność. Ze względu na utrudnione prowadzenie trasy tramwajowej pomiędzy jezdniami ulicy J. Popiełuszki (obie jezdnie na wiaduktach) oraz konieczność podtrzymania funkcjonowania ulicy Narzędziowców, trasę tramwajową przeniesiono w korytarz ul. Nowomiejskiej. Zaproponowane rozwiązań jest korzystniejsze pod względem długości trasy tramwajowej i jej powiązań z istniejącym układem torowym (m.in. pod względem rozwiązań geometrii toru).
31.2	12.12.2017	-	RKD Deveopment Sp. z o. o.	Fryderyka Chopina 6, 81-752	Postulat o realizację planów inwestycyjnych, do których zobowiązało się Miasto Gdańsk, zgodnie z umową o budowie układu komunikacyjnego BPT z Miastem Gdańsk, obejmującą budowę drugiej nitki dwujezdniowej ulicy Popiełuszki z linią tramwajową pomiędzy ulicami.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
32.1	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	[REDACTED] 80-251 Gdańsk	Miasto Gdańsk powinno szczególnie zadbać o długofalowy cel jakim jest lepsza organizacja przestrzeni okolicy skrzyżowania Kołobrzeskiej i Grunwaldzkiej (Centrum CPU), która, zdaniem uwagodawcy, ma charakter międzynarodowy. Konieczne jest zagregowanie obiektów i funkcji i przyznanie im statusu "o zasięgu międzynarodowym", bazując na kryteriach opartych o realizowaną kooperację z różnymi krajami przy udziale pracowników anglo-i obcojęzycznych.	Uwaga bezprzedmiotowa. Rejon skrzyżowania ulicy Kołobrzeskiej i alei Grunwaldzkiej znalazł się w obszarze Centralnego Pasma Usługowego i strefy śródmiejskiej, dla którego w projekcie studium zakłada się rozwój strefy usługowej i poprawę jakości przestrzeni publicznych odpowiadających pełnionym funkcjom metropolitalnym oraz wzrost gęstości (intensywności) i jakości zabudowy jako narzędzie realizacji zasady rozwoju miasta do wewnątrz (str. 222-228, 238). CPU jako główne miejsce koncentracji usług w Gdańsku, już ze względu na pozycję miasta ma charakter międzynarodowy i nie ma potrzeby ani możliwości wyegzekwowania narzędziami planowania przestrzennego dodatkowo nadanego statusu międzynarodowego obiektom tu lokalizowanym, tym bardziej opierając się na kryterium językowym pracowników.
32.2	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	[REDACTED] 80-251 Gdańsk	Miasto powinno zadbać o stworzenie w Centrum CPU zasobu mieszkaniowego dla kilkudziesięciotysięcznej grupy konsumentów i potencjalnych podatników.	Uwaga nieuwzględniona. W obszarze Centralnego Pasma Usługowego i strefy śródmiejskiej dopuszcza się rozwój strefy mieszkaniowo-usługowej oraz wzrost gęstości (intensywności) zabudowy jako narzędzie realizacji zasady rozwoju miasta do wewnątrz. Jednakże ze względu na ukształtowany charakter dzielnicy Oliwa i całego CPU niemożliwa jest tu realizacja nowych kilkudziesięciotysięcznych zespołów mieszkaniowych. Takie zespoły mieszkaniowe są natomiast przewidywane w innych dzielnicach miasta. Realizacja uwagi odbywać się będzie pośrednio poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej do CPU pozostałych dzielnic Gdańsk, która jest możliwa dzięki polityce transportowej proponowanej w studium.
32.3	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	[REDACTED] 80-251 Gdańsk	Miasto powinno kreować funkcje i usługi, których aktualnie brakuje w tym rejonie a zasoby pozwalają na wykreowanie ich w tej przestrzeni [autorowi uwagi chodzi o centrum CPU], np. usług konferencyjnych czy kulturalnych w rejonie kampusu UG na terenie zajmowanym aktualnie przez handel wielkopowierzchniowy.	Uwaga nieuwzględniona. Centralne Pasmo Usługowe jest miejscem koncentracji usług o charakterze metropolitalnym, w tym także handlu. W projekcie studium wskazano, że Uniwersytet Gdańskiego (UG) będzie motorem rozwoju dzielnicy Wiedzy, poprzez rozwój zabudowy wielofunkcyjnej oraz kreację przestrzeni publicznej przyjaznej pieszym i rowerzystom w jego rejonie (str. 302). W ramach dzielnicy Wiedzy będą mogły pojawić się funkcje wskazane w uwadze m.in. usługi konferencyjne i kulturalne, w tym w lokalizacjach obecnie 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 miejscowym obiektów. Ustalenia Studium zaś pozwalają na wprowadzenie wnioskowanych przez uwagodawcę funkcji, co może nastąpić w wyniku przekształceń całego obszaru dzielnicy Wiedzy. Już obecnie w obiektach UG funkcjonują sale konferencyjne oraz odbywają się wydarzenia kulturalne.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
32.4	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	hala Olivia powinna zostać wpisana na listę obiektów o zasięgu międzynarodowym, jako miejsce I Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ "Solidarność".	Uwaga bezprzedmiotowa. Hala Olivia jest wpisana dwukrotnie w aneksie 5 (jako obiekt stricte sportowy i jako miejsce kongresowo-konferencyjne - w obu przypadkach klasyfikowana jako obiekt o zasięgu (znaczeniu) ponad krajowym. Hala Olivia jest też uznana za dobro kultury współczesnej - Aneks 16, pkt 7.
32.5	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Powinno się wykreślić z listy obiektów o zasięgu międzynarodowym obiekty takie jak "Zieleniak", "Organika" oraz obiekty handlowe.	Uwaga nieuwzględniona. Włączenie do listy obiektów o znaczeniu metropolitalnym lub wielkomiejskim następuje arbitralnie na podstawie faktycznego oddziaływanie i pełnionej funkcji oraz na podstawie znaczenia ich dla dziedzictwa kulturowego miasta. Oddziaływanie na poziomie międzynarodowym nie musi świadczyć jedynie o wybitnych walorach architektury czy znaczeniu dla historii miasta, ale o pełnionych funkcjach i powiązaniach - np. obiekt będący docelowym centrum handlowym dla turystów z zagranicy, biurowce odpowiedniej klasy będące siedzibą międzynarodowych korporacji, obiekty będące miejscem realizacji cyklicznych imprez o oddziaływaniu międzynarodowym, krajowym lub regionalnym, itp. Te warunki spełniają kwestionowane obiekty.
32.6	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Integracja torów tramwajowych biegących wzdłuż ul. Wit Stwosza przez centrum CPU z torami tramwajowymi na al. Rzeczypospolitej poprzez budowę chodników automatycznych łączących obie trasy.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
32.7	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Nowoczesne i estetyczne ciągi komunikacyjne dla pieszych, w tym osób niepełnosprawnych, przekraczających ulice Bażyńskiego i Kołobrzeską do Rzeczypospolitej.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
32.8	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Projektowanie bus-pasów wzdłuż nowo projektowanych dróg (np. Nowa Spacerowa) lub istniejących (np. al. Grunwaldzka) zwiększających udział i pierwszeństwo transportu publicznego w ruchu drogowym.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy kwestii organizacji ruchu.
32.9	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Zrealizowanie tunelu pod Pachołkiem i całej Nowej Spacerowej w układzie dwóch jezdni po dwa pasy ruchu.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
32.10	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Poprawienie komunikacji prostopadle do osi miasta w kierunku od dolnego tarasu i w drugim kierunku poprzez przeprojektowanie i przebudowę ul. Kołobrzeskiej z wyznaczeniem bus-pasa oraz ścieżki dla rowerów.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
32.11	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Zwiększenie możliwości przejazdu prostopadle do torów kolejowych poprzez budowę tunelu na przedłużeniu ul. Derdowskiego.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu.
32.12	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Relokacja pętli intermodalnej z przystanku Gdańsk Oliwa do okolic ul. Kołobrzeskiej przy stacji SKM Przymorze-Uniwersytet.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma potrzeby relokacji pętli, ponieważ 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 PZPWP oraz PZPOM Gdańsk Gdynia Sopot bazującą na opracowaniu pn. Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego.
32.13	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Opracowanie koncepcji budowy kolejki linowej z dzielnic górnego tarasu (Piecki-Migowo), z lotniska poprzez tereny TPK do Hali Oliwii.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki organizacji funkcjonowania miasta.
32.14	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Projektowanie tras komunikacji miejskiej (autobusy, tramwaje, trolejbusy,) w oparciu o wspólne torowisko, tak jak zrealizowano to w dzielnicy Piecki-Migowo.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
32.15	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Umożliwienie współużytkowania torów PKM przez pojazdy szynowe PKM oraz tramwaje GAiT.	Uwaga bezprzedmiotowa. W rozdziale 23.3 Infrastruktura transportu zbiorowego (str. 265) pojawiło się ustalenie: "Planuje się także prowadzenie połączenia tramwajowego wzdłuż ul. tzw. Nowej Abrahama od przystanku PKM Brętowo do pętli Strzyża. Ze względu na realizację linii PKM jest ono trudne technicznie i kosztowne. W przypadku zmiany przepisów regulujących ruch kolejowy możliwe będzie prowadzenie na tym odcinku tramwaju szybkiego po torach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej".
32.16	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Budowa drogi rowerowej wzdłuż linii PKM lub torów tramwajowych.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki realizacji inwestycji.
32.17	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Realizacja bezpośredniego połączenia transportem zbiorowym Oliwy i dalej Wrzeszcza z zachodnimi dzielnicami Gdyni.	Uwaga bezprzedmiotowa - w aspekcie przestrzennym takie połączenie istnieje w postaci PKM. W aspekcie organizacyjnym uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż to jest kwestia organizacji ruchu. Nie ma przeszkód, aby zorganizować linię autobusową obsługującą ten kierunek.
32.18	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Budowa estakady nad Grunwaldzką wzdłuż Kołobrzeskiej.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
32.19	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Realizacja drogi Czerwonej jako estakady nad torami SKM.	Uwaga nieuwzględniona. Lokalizacja nowego korytarza transportowego wzdłuż istniejącej linii kolejowej 202 to najbardziej racjonalny sposób rozwiązania problemów transportowych miasta o pasmowym, a nie koncentrycznym układzie śródmiejskich struktur przestrzennych. Ze względu na odległy okres realizacji pozostawia się elastyczność sposobu jej wykorzystania. Realizacja estakady nad torami kolejowymi, w praktyce wiązała by się z ogromnymi trudnościami w kursowaniu pociągów SKM, regionalnych oraz dalekobieżnych. Estakada zawieszona musiała by być powyżej skrajni kolejowej, co w połączeniu z wyniesieniem nasypu kolejowego tworzyłoby ogromną barierę przestrzenną, przedzielającą wizualnie, funkcjonalnie i estetycznie obszar miasta. W celu umożliwienia zjazdów na wnioskowaną estakadę, należałoby zaprojektować łącznice drogowe, stanowiące połączenie z istniejącym układem ulicznym, które w efekcie wymagałyby dużo większej zajętości terenu, a co za tym idzie wyburzeń, niż obecnie analizowane rozwiązania.
32.20	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Budowa nowoczesnej, podświetlanej kładki pieszo-rowerowej w rejonie skrzyżowania ulic Kołobrzeskiej i alei Grunwaldzkiej łączącej OBC i Alchemię oraz przystanek SKM i planowane centrum przesiadkowe z terenem uniwersytetu, Halą Olivena oraz ośrodkami kulturalno-koncertowymi - przykładem może być kładka piesza w Rzeszowie.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
32.21	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Zwiększenie udziału skrzyżowań bezkolizyjnych dla różnych form transportu poprzez budowę tuneli.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
32.22	12.12.2017	1712_MG_studium	[REDACTED]	80-251 Gdańsk	Budowa parkingów publicznych o funkcjach P&R oraz B&R.	Uwaga poza zakresem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
33	12.12.2017	-	[REDACTED] RD Nowy Port	-	Zmienić częściowo przebieg Nowej Wyzwolenia w rejonie działek 35, 36, 37, 38, 125 obręb 046. Dotaczono koncepcję rozwiązania drogowego spełniającego oczekiwania autora uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. W studium korytarze transportowe zostały wyznaczone w sposób optymalny uwzględniający m.in. uwarunkowania lokalne, ponadlokalne oraz regionalne. Dokładna rezerwa terenowa dla przebiegu ul. Nowej Wyzwolenia zostanie uszczegółowiona na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przebieg ulicy Nowej Wyzwolenia ustalony w projekcie studium, na odcinku spornym, jest dwukrotnie krótszy od propozycji składającego uwagę. Zaproponowany przez wnioskodawcę przebieg ul. Nowej Wyzwolenia został zaprojektowany na minimalnych parametrach jak dla ulicy zbiorczej (prędkość projektowa, promień łuków w planie), co nie jest wskazane dla drogi dedykowanej obsłudze Portu. Dodatkowo prowadzenie ul. Nowej Wyzwolenia wzdłuż terenów kolejowych (zgodnie z załączoną koncepcją) jest nieefektywne, ze względu na jednostronną

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
						obsługę nowych terenów inwestycyjnych, co jest rozwiązaniem nieekonomicznym pod względem realizacji i eksploatacji drogi.
34	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-298 Gdańsk [REDACTED]	<p>Ujednolicić zapisy dotyczące wielkości działek pod zabudowę "rezydencjalną" (willową) w dzielnicy Gdańsk Zachód. Zabudowa willowa (rezydencjalna) jest rekomendowana w studium na południe od ul. Kartuskiej w Kokoszkach Mieszkaniowych (w Smęgorzynie) oraz w Klukowie-Rębiechowie, ale tylko w Smęgorzynie ma być lokalizowana "na dużych posesjach". Powyższe nie ma racjonalnego uzasadnienia, gdyż osiedle Smęgorzyno bezpośrednio graniczy z intensywną zabudową produkcyjno-magazynową, a zwolennicy posiadania własnych rezydencji nie będą zainteresowani terenami, gdzie brama wjazdowa na osiedle są magazyny i fabryki. Należy zmienić zapis o brzmieniu: "Na południe od ul. Kartuskiej nadal będzie rozwijać się zabudowa jednorodzinna: w Smęgorzynie - zabudowa willowa na dużych posesjach, w Kiełpinie Górnym - nieco bardziej intensywna" na treść o brzmieniu: "Na południe od ul. Kartuskiej nadal będzie rozwijać się zabudowa jednorodzinna: w Smęgorzynie - zabudowa o charakterze podmiejskim, willowy, w Kiełpinie Górnym - nieco bardziej intensywna".</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Polityka miejska (dotychczasowa jak i obecna) zakłada utrzymanie różnorodnej oferty terenów mieszkaniowych w obrębie miasta. SUiKZP kontynuuje ustalenia obowiązujących planów miejscowych w rejonie Smęgorzyna, w których ustaloną minimalną wielkość działek budowlanych 1200m². Zasadne jest zatem podkreślenie, że zabudowa mieszkaniowa istnieje i przewiduje się jej dalszy rozwój na "dużych posesjach". W Klukowie-Rębiechowie sytuacja planistyczna pod względem wyznaczania minimalnej wielkości działek jest bardziej zróżnicowana - wielkość ta (ustalona w planach miejscowych) zwiększa się w miarę oddalania od Portu Lotniczego i zbliżania do granicy z gminą Żukowo.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
35	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-298 Gdańsk	Ujednolicić zapisy dotyczące wielkości działek pod zabudowę "rezydencjalną" (willową) w dzielnicy Gdańsk Zachód. Zabudowa willowa (rezydencjonalna) jest rekomendowana w studium na południe od ul. Kartuskiej w Kokoszkach Mieszkaniowych (w Smęgorzynie) oraz w Klukowie-Rębiechowie, ale tylko w Smęgorzynie ma być lokalizowana "na dużych posesjach". Powyższe nie ma racjonalnego uzasadnienia, gdyż osiedle Smęgorzyno bezpośrednio graniczy z intensywną zabudową produkcyjno-magazynową, a zwolennicy posiadania własnych rezydencji nie będą zainteresowani terenami, gdzie bramą wjazdową na osiedle są magazyny i fabryki. Należy zmienić zapis o brzmieniu: "Na południe od ul. Kartuskiej nadal będzie rozwijać się zabudowa jednorodzinna: w Smęgorzynie - zabudowa willowa na dużych posesjach, w Kiełpinie Górnym - nieco bardziej intensywna" na treść o brzmieniu: "Na południe od ul. Kartuskiej nadal będzie rozwijać się zabudowa jednorodzinna: w Smęgorzynie - zabudowa o charakterze podmiejskim, willowym, w Kiełpinie Górnym - nieco bardziej intensywna".	Uwaga nieuwzględniona. Polityka miejska (dotychczasowa jak i obecna) zakłada utrzymanie różnorodnej oferty terenów mieszkaniowych w obrębie miasta. SUiKZP kontynuuje ustalenia obowiązujących planów miejscowych w rejonie Smęgorzyna, w których ustalono minimalną wielkość działek budowlanych 1200m ² . Zasadne jest zatem podkreślenie, że zabudowa mieszkaniowa istnieje i przewiduje się jej dalszy rozwój na "dużych posesjach". W Klukowie-Rębiechowie sytuacja planistyczna pod względem wyznaczania minimalnej wielkości działek jest bardziej zróżnicowana - wielkość ta (ustalona w planach miejscowych) zwiększa się w miarę oddalania od Portu Lotniczego i zbliżania do granicy z gminą Żukowo.
36	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-736 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
37	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-736 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
38	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-726 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
39	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-736 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
40	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-736 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
41	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-736 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
42	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-736 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
43	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-064 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
44	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-064 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
45	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-064 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
46	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-064 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
47	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-059 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
48	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-018 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
49	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-018 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
50	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-018 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
51	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-018 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
52	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-001 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
53	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-001 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
54	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-001 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
55	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-018 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
56	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-018 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
57	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] Cedry Wielkie	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
58	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80- 777 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
59	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-018 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
60	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-018 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
61	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-777 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
62	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-777 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
63	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-777 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
64	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-777 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
65	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-777 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
66	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-777 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
67	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-777 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
68	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-736 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
69	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-059 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
70	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-034 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
71	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-059 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
72	12.12.2017	-	IKO Inżynierowie i pasjonaci "Nasza Orunia" Stowarzyszenie "Nasz Gdańsk"	119/121, 80-834 Gdańsk	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).
73	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED]	Umieścić w studium zapis nakazujący na terenie miasta Gdańsk budowę linii energetycznych wszystkich napięć, w tym linii energetycznych o napięciu 110 kV tylko w wykonaniu kablowym.	Uwaga nieuwzględniona. Takie kategoryczne stwierdzenie ingeruje w problematykę realizacji i finansowania inwestycji. Jest to sprzeczne z zadaniem własnym gminy z zakresu zaopatrzenia w energię elektryczną, które polega na stworzeniu przedsiębiorstwom energetycznym możliwości działania. Rodzaj zastosowanej technologii jest każdorazowo analizowany pod kątem czynników technicznych, prawnych i finansowych w celu wyboru rozwiązania możliwego do realizacji i jak najmniej dolegliwego dla zainteresowanych mieszkańców. W projekcie studium znalazło się zalecenie stosowania technologii kablowej w nowych inwestycjach realizowanych na terenach zainwestowania miejskiego (rozdz. 24.6, str. 290).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
74	14.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED]	Zmienić funkcję na terenie dz. Nr 164 obręb 301 z rolniczej na usługowo-przemysłową.	Uwaga nieuwzględniona. Działka położona w obszarze rolniczej przestrzeni produkcyjnej (RPP) o wysokich walorach agroekologicznych gruntów i poza obszarem zwartej struktury funkcjonalno-przestrzennej. Powiększenie planowanych terenów przemysłowo-usługowych jest niemożliwe, gdyż przeczyłoby ustawowemu wymogowi ograniczania przeznaczenia nowych terenów pod zabudowę ponad oszacowane potrzeby miasta. Aby umożliwić właścicielom gruntów rolnych działalność pozarolniczą dopuszczono możliwość lokalizowania farm fotowoltaicznych oraz dopuszczono inną działalność związaną z obsługą rolnictwa.
75	14.12.2017	-	Triforum [REDACTED]	[REDACTED] 80-252 Gdańsk	Wprowadzić na dz. Nr 73/1, 74/1, 74/2, 72/2 obręb 0016 funkcji usługowej wraz z usankcjonowaniem istniejącej zabudowy usługowej. W projekcie studium z czerwca 2017 pojawiła się funkcja usługowa, natomiast w projekcie z października 2017 funkcja usługowa zastąpiona została funkcją transportową.	Uwaga nieuwzględniona. W obowiązującym planie miejscowym teren wskazany w uwadze przeznaczony jest pod ulicę główną tzw. Drogę Czerwoną oraz węzeł integracyjny. Lokalizacja Drogi Czerwonej, jako jednego z najważniejszych elementów układu transportowego Gdańskiego, została w projekcie Studium podtrzymana, więc dopuszczenie w jej granicach wyłącznie usług jest niemożliwe. Natomiast w ramach węzła integracyjnego dopuszcza się realizację funkcji usługowych, przy zachowaniu nadzędnej funkcji komunikacyjnej, tj. niepogarszających warunków przemieszczania się pieszych pasażerów ani utrudniających wykonania przesiadek. Wyłączone są tylko niewielkie, bardzo wyspecjalizowane usługi, wyraźnie sprzeczne z celami węzła integracyjnego: 1) budynki zamieszkania zbiorowego, 2) obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ² . Budynki zamieszkania zbiorowego wyłączono ze względu na możliwe znaczne przekroczenia poziomu hałasu od planowanej Drogi Czerwonej, natomiast wielkopowierzchniowe obiekty handlowe ze względu na politykę miasta limitującą możliwość lokalizacji tego typu obiektów. Projekt studium nie zmienia tego kierunku polityki przestrzennej. Projekt studium kontynuuje tę politykę przestrenną poprzez objęcie części przedmiotowego terenu granicami węzła integracyjnego, w ramach którego jest możliwa również realizacja funkcji usług towarzyszących (str. 274). Ponadto wnioskowany obszar ujęto w granice Centralnego Pasma Usługowego (CPU) co dodatkowo przemawia za rozwojem funkcji usługowych. Projekt studium z października 2017 r. nie zmienił się w zakresie przeznaczenia komunikacyjnego dla przedmiotowego terenu w porównaniu z projektem z czerwca 2017 r. - zarzut postawiony w uwadze nie jest prawdziwy.
76.1	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-175 Gdańsk	Pochwala uwzględnienia w projekcie studium światowego trendu poszanowania ruchu pieszego w mieście oraz przywrócenie pojęcia "ulicy miejskiej".	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w projekcie studium.
76.2	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-175 Gdańsk	Uznanie za słuszne obniżenie klasy Drogi Zielonej do klasy ulicy zbiorczej i nadanie jej charakteru Zielonego Bulwaru z priorytetem ruchu pieszego w poziomie terenu.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w projekcie studium.
76.3	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-175 Gdańsk	Uznanie za poważny błąd wprowadzenie funkcji mieszkaniowej (mieszkaniowo-usługowej) na teren po północnej stronie torów PKM w rejonie przystanku "Jasień". Zainwestowanie kubaturowe tego terenu będzie rażącem naruszeniem deklarowanej w projekcie studium zasady ochrony obszarów cennych przyrodniczo poprzez tworzenie strefy buforowej przy granicy TPK.	Uwaga nieuwzględniona. Dotychczasowa polityka miejska zakładała w tym miejscu dominujące przeznaczenie mieszkaniowe. Po realizacji trasy PKM z przystankiem PKM Jasień w bezpośrednim sąsiedztwie zasadne jest wzmacnianie potencjału przewozowego PKM a nie ograniczanie terenów przeznaczonych pod zabudowę przy przystankach. Strefa buforowa TPK przewidziana jest na zachód od terenu wskazanego w uwadze i m.in. ze względu na jej sąsiedztwo poszerza się dominujące przeznaczenie o usługę, które będą mogły być powiązane ze strefą. Teren jest prywatny i w obowiązującym planie miejscowym przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową - rezygnacja z możliwości zabudowy wiążałaby się z roszczeniami odszkodowawczymi wobec miasta.
76.4	12.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-175 Gdańsk	Odtworzyć dawny dworski park u zbiegu ulic Bulońskiej i Myśliwskiej. Teren idealny na zieleń ogólnodostępna, której na Morenie brakuje w ogromnym stopniu.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji. W projekcie studium jest w tym miejscu ustalony "skwer, zielenic (ponizej 1 ha)" i nie ma przeszkód, aby go zrealizować w formie odtworzenia parku dworskiego.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
76.5	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-175 Gdańsk	Jednoznacznie zapisać w projekcie studium wymóg lokalizowania w pasie nadmorskim jedynie usług związanych ze strefą przemorską i szczególnie takich, które przyczyniają się do wydłużenia sezonu.	Uwaga nieuwzględniona. Unikalność pasa nadmorskiego a także jego niejednorodność wymaga szeroko zróżnicowanej oferty poprzez dopuszczenie różnych form zagospodarowania; w pasie nadmorskim zlokalizowane są również znaczące dla miasta i związane z jego tożsamością funkcje gospodarcze (północna część Nowego Portu i Stogi Portowe). W związku z powyższym niekorzystne byłoby wykluczenie określonych rodzajów usług na poziomie Studium. Dla optymalnego wykorzystania nadmorskiego położenia Gdańskie konieczna jest dywersyfikacja funkcji i możliwości zagospodarowania pasa nadmorskiego, od funkcji przemysłowej i portowej, poprzez mieszkaniową, rekreacyjną, do usługowej ze szczególnym uwzględnieniem obsługi turystyki. Właśnie różnorodność i możliwość wyboru stanowi największą atrakcję Gdańskie. Tak też historycznie ukształtował się kierunek rozwoju strefy przemorskiej. Pas Zachodni to funkcje rekreacyjne, usługowe i mieszkaniowe, centralna część to funkcje portowe i przemysłowo-logistyczne, a część wschodnia z Wyspą Sobieszewską - przewaga funkcji rekreacyjnych i usługowych. Usługi realizowane w pasie nadmorskim to przede wszystkim obsługa turystyki, ale muszą tutaj także występować usługi obsługujące mieszkańców. Wszystkie one mają charakter całoroczny, sezonowe zaś stanowią tylko uzupełnienie tej oferty zaspakajające potrzeby wynikające ze wzrostu natężenia ruchu turystycznego.
77	13.12.2017	-	Stowarzyszenie "Przyjazne Klukowo"	80-298 Gdańsk	Zmienić projektowany w Klukowie przekrój tzw. Nowej Spadochroniarzy z czteropasmowego dwujezdniowego na dwupasmowy jednojezdniowy.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji. Projekt studium nie ustala przekroju ulic.
78	12.12.2017	-	GAZ-SYSTEM S.A.	02-337 Warszawa	Ująć w "planach rozwojowych miasta Gdańsk oraz Zatoki Gdańskiej" budowy terminala FSRU (Floating Storage Regasification Unit) w obszarze Zatoki Gdańskiej.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy terenu położonego poza granicami miasta. W dokumencie zasygnowano plany budowy punktu rozładunku gazu na Zatoce Gdańskiej oraz połączenia rurociągowego z gazową siecią krajową przebiegającego przez teren miasta Gdańsk (rozdz. 24.6. Rozwój systemów energetycznych, str. 288, Infrastruktura energetyczna - schemat ideowy, str. 280, rys. nr 6 Systemy energetyczne i telekomunikacyjne - rysunek informacyjny).
79.1	12.12.2017	-	Stowarzyszenie na rzecz zrównoważonego rozwoju Zaspy Centralnej	80-462 Gdańsk	Ponownie przeanalizować kwestię zapisów dla terenów dz. Nr 71/23, 82/6, 82/9, 82/10, 82/13, 93/6, 93/8 obręb 0033 - rozważenie wprowadzenia/określenia parametrów dla zabudowy usługowej oraz zaznaczenie charakteru zabudowy w postaci zapisu o zabudowie kaskadowej.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu. Jest to element charakterystyczny dla ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
79.2	12.12.2017	-	Stowarzyszenie na rzecz zrównoważonego rozwoju Zaspy Centralnej	80-462 Gdańsk	Wyłączenie z prac nad Studium Piotra Lorensa z uwagi na możliwy konflikt interesów - popełniłby ekspertyzę dla potencjalnego inwestora na tym terenie.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w projekcie studium. Pan prof. Lorens był przewodniczącym Rady Studium, ciąłem doradczym prezydenta miasta jako organu sporządzającego projekt studium. Rada Studium nie była projektantem studium. Zakończyła działalność w lutym 2017 przedstawieniem swojej opinii o projekcie Studium.
80	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-844 Gdańsk	Odstąpić od planów poprowadzenia linii tramwajowej na ul. Podwale Staromiejskie i ul. Grodzkiej i zastąpić ją linią autobusową z wykorzystaniem autobusów elektrycznych oraz bezzałogowych.	Uwaga nieuwzględniona. W trakcie planowania systemu transportowego uwzględniano m.in. uwarunkowania lokalne, ponadlokalne oraz regionalne, wśród nich słabą obsługę transportem zbiorowym Głównego i Starego Miasta (funkcjonuje tylko jedna linia autobusowa 100). Zaproponowany w projekcie studium kształt systemu tramwajowego jest optymalny ze względu m.in. na jego funkcjonalność i sprawność. Planowana linia w ul. Podwale Staromiejskie i Grodzkiej mieści się w istniejącym przekroju drogowym. Projekt studium nie wyklucza też funkcjonowania innych linii autobusowych, także obsługiwanych nowoczesnym taborem. Trasa tramwajowa zaproponowana w ul. Podwale Staromiejskie i ul. Grodzkiej stanowić będzie naturalne połączenie pomiędzy trasą tramwajową w ul. Podwale Grodzkie (w rejonie Huciska) z planowaną trasą tramwajową w ciągu ul. Nowej Wałowej.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
81.1	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Na str. 102 usunąć informację, że procedurę wpisu do rejestru zabytków zespołu zabudowy dawnej Stoczni Cesarskiej zakończono 2 listopada 2016 r. - procedura nadal w toku.	Uwaga nieuwzględniona. Aktualność procedur i danych w Studium przyjęto na koniec grudnia 2016 r. W przypadku terenów postocznioowych, ze względu na zainteresowanie społeczne towarzyszące inwestycjom na Młodym Mieście, dodano w Aneksie 14, str. 427, nr rejestru 1936 informację o ponownym wpisie do rejestru i terminie uprawomocnienia się decyzji. Studium nie jest źródłem wiedzy o aktualności procedur wpisowych, tylko zapisem polityki przestrzennej miasta. Te procedury się toczą swoim trybem niezależnie od zapisów Studium i wniesienia odwołania od decyzji spowodowało, że jest ona nieprawomocna.
81.2	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Na str. 102 usunąć "tereny postoczniove" z listy postulowanych parków kulturowych.	Uwaga bezprzedmiotowa. utworzenie parku kulturowego na terenach postocznioowych to postulat Planu zagospodarowania przestrzennego woj. pomorskiego. W dalszej części tekstu rozdz. 7.2. na str. 102 jest informacja o odstąpieniu przez miasto od tego zamiaru.
81.3	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Na str. 103 usunąć fragment "budynek dyrekcyi oraz pozostałe zachowane elementy Stoczni Cesarskiej".	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż jest to problem regulowany przepisami odrębnymi. W tekście rozdz. 7.2. opisano stan działań miasta w związku ze staraniami o wpis na listę światowego dziedzictwa, które zostały zaniechane. Niewątpliwie wymienione obiekty są nośnikami idei solidarności, są materialnym świadectwem historycznym i nie ma podstaw do zmiany tego zapisu.
81.4	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Na str. 427-428 usunąć informację o wpisie do rejestru zabytków pod numerem 1936 historycznego zespołu budowlanego Stoczni Gdańskiej do 1989 r.	Uwaga nieuwzględniona. Informacja w Aneksie 14, str. 427, dotycząca rejestru zabytków jest precyzyjna na dzień zamknięcia projektu tj. 23.10.2017, przytacza datę uprawomocnienia się decyzji, które miało nastąpić po rozpoczęciu wyłożenia projektu (ale nie nastąpiło ze względu na wniesienie odwołania).
81.5	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Na str. 436 usunąć z części tabeli A w punkcie 3 Aneksu 18 sformułowanie "budynkiem dyrekcyi stoczni".	Uwaga nieuwzględniona. Budynek dyrekcyi stoczni należy niewątpliwie do zespołu Stoczni Gdańskiej, miejsca powstania Solidarności, a ta okoliczność jest przesłanką zaliczenia całego zespołu do grupy zabytkowych obszarów i obiektów o znaczeniu międzynarodowym.
81.6	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED], 80-958 Gdańsk	W związku z powyższymi uwagami szczegółowymi wnosi się o usunięcie z treści projektu studium nieprawidłowo wskazanego wpisu do rejestru zabytków "zabudowy dawnej Stoczni Cesarskiej" jak i wszystkich odnośników graficznych prezentujących tego rodzaju ochronę tych terenów.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie odrzucenia tej uwagi jest zawarte w odpowiedzi na uwagę z lp. 81.1 - 81.5

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
81.7	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Zastąpić zapis na str. 99 zaktualizowaną treścią: "Ważnym problemem jest także realizacja zamierzeń inwestycyjnych na terenach postocznioowych, obecnie przekształcanych w nowoczesną dzielnicę mieszkaniowo-usługową - Młode Miasto, na podstawie uchwalonych w 2004 roku mpzp nr 1125 i 1128. Dotychczasowa polityka miasta w sposób zrównoważony realizuje cele ochronne i rozwojowe dzielnicy w ramach możliwości prawnych i finansowych (grunty stanowią w większości własność prywatną). Z jednej strony w mpzp nr 1128 objęto ochroną konserwatorską nie tylko plac Solidarności, bramę historyczną nr 2 i salę BHP, ale również główne obiekty stoczniowe, takie jak: Dyrekcja, remiza straży pożarnej oraz hale stoczniowe. Z drugiej strony zagwarantowano możliwości realizacji nowych obiektów mieszkaniowych i usługowych oraz niezbędnych dla współczesnego miasta rozwiązań transportowych i infrastrukturalnych. Miasto samodzielnie lub przy współpracy wybudowało obiekt Europejskiego Centrum Solidarności, już uznawany za ikonę architektury współczesnej, odnowiło obiekty postoczniove stanowiące materialne relikty idei Solidarności (bramę nr 2, budynek BHP, pl. Solidarności z Pomnikiem Poległych Stoczniowców), wybudowało Muzeum II Wojny Światowej. Znamienny jest brak inwestycji prywatnych - poza trzema budynkami mieszkaniowymi wznoszonymi na os. Brabank we wschodniej części Młodego Miasta i zespołem mieszkaniowym Bastion Wałowa, mimo upływu ponad 20 lat od zmiany strategii zagospodarowania tych terenów. Jednakże realizacja w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) I etapu ulicy ks. J. Popiełuszki (Nowa Wałowa) i oddanie jej do użytkowania w 2014 roku spowodowała wzrost zainteresowania inwestorów prywatnych, którzy obecnie przystąpili do realizacji swoich zamierzeń inwestycyjnych. Należy wskazać, że procedowane obecnie przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wpisy do rejestru zabytków kolejnych budynków i obiektów stoczniowych i tym samym wprowadzenie kolejnych ograniczeń, wychodzących w sposób rażący ponad ochronę wynikającą z obowiązujących mpzp, stwarzają niekorzystne warunki dla dalszego rozwoju terenów Młodego Miasta oraz ryzyko paraliżu inwestycyjnego."	Uwaga nieuwzględniona. Przeformułowanie wskazanego fragmentu tekstu poprzez dodanie informacji o numerach planów miejscowych i roku ich uchwalenia, a także przeredagowanie zdania dotyczącego form ochrony elementów postocznioowej struktury przestrzennej nic nie wnosi. Ponadto wskazany do zmiany fragment tekstu zawarty jest w części dotyczącej uwarunkowań, a więc przedstawiającej zagospodarowanie i zainwestowanie zgodne ze stanem istniejącym w 2015 r., czyli w chwili przystąpienia do sporządzania studium i nie odnosi się do przyszłych zamierzeń inwestycyjnych.
81.8	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	System ośrodków usługowych, rozdz. 10.2; projekt studium wskazuje, że znaczna część młodego Miasta jest zaliczana do CPU. W rozdz. 15 wyznaczono główne cele przestrzenne, do których zalicza się wzmacnianie i rozwój centrów usługowych. Realizacja takiego celu przez władze gminy w Młodym Mieście będzie pozytywnie przyjęta przez prywatnych inwestorów działających w tej części miasta.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w projekcie studium.
81.9	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	rozdz. 10.8 użytkowanie terenu, str. 167, następujący zapis powinien być zaktualizowany i brzmieć następująco: "...wybudowanie odcinka nowej ul. Ks Jerzego Popiełuszki (kiedyś zwanej Nową Wałową) na Młodym Mieście zgodnie z mpzp nr 1128 umożliwia realizację nowych inwestycji mieszkaniowo-usługowych na terenach postocznioowych..."	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w projekcie studium. Dodanie informacji, że odcinek ul. Ks. J. Popiełuszki został wybudowany zgodnie z mpzp nr 1128 nic nie wnosi.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
81.10	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Uwaga do rys. nr 1 "Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego" - rysunek powinien zawierać aktualne funkcje zgodnie z uchwalonymi mpzp 1128 i 1125, tzn. zamiast oznaczeń "zielień nieurządzona" i "teren przemysłowy" należy oznaczyć jako "teren mieszkaniowo-usługowy" i "teren usługowy".	Uwaga nieuwzględniona. Na rysunku uwarunkowań pokazano zagospodarowanie i zainwestowanie zgodne ze stanem istniejącym w chwili sporządzania mapy. Dominujące przeznaczenie mieszkaniowo-usługowe i usługowe przedstawiono na mapie kierunków.
81.11	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Pozytywnym aspektem projektu studium jest przyjęcie następujących kierunków rozwoju: kontynuacja rozwoju miasta do wewnętrz, intensyfikacja zabudowy i zagospodarowania CPU, ochrona tożsamości miasta.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w projekcie studium.
81.12	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	W Młodym Mieście przewiduje się budowę kilku tysięcy mieszkań, dlatego należy przeanalizować i dodać w rozdz. 19.4 "Oświata" zapisów o lokalizacji na tym terenie żłobków i przedszkoli, których budowa będzie zależna od postępu w oddawaniu mieszkań i od liczby mieszkańców.	Uwaga bezprzedmiotowa. Na obszarze Młodego Miasta możliwa jest swobodna lokalizacja żłobków i przedszkoli, ponieważ dominującą funkcją tego obszaru jest funkcja mieszkaniowo-usługowa. Studium nie wskazuje konkretnych lokalizacji tych usług, a są one uszczegóławiane na etapie planu miejscowego. Tempo realizacji żłobków i przedszkoli jest poza przedmiotem studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
81.13	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Realizacja układu "Drogi do Wolności" w pełnym przebiegu - od placu Solidarności do nabrzeża Martwej Wisły, zakończeniem w rejonie obecnej lokalizacji mostu pontonowego.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
81.14	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Realizacja etapu II ul. Ks. Jerzego Popiełuszki do ul. Siennickiej wraz z linią tramwajową, wg ustaleń obowiązującego mpzp, w tym rozbudowy do dwóch jezdni (dwa pasy ruchu w każdym kierunku). Ewentualna rezygnacja z budowy drugiej nitki powinna być poprzedzona odpowiednimi analizami ruchu.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
81.15	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Obecna stocznia droga technologiczna (mylnie zwana ul. Narzędziowców) powinna być zlikwidowana na działkach budowlanych oraz zastąpiona przez jezdnię (łącznik w pasie drogowym ul. Ks. Jerzego Popiełuszki).	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu.
81.16	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	W celu poszerzenia pasa drogowego ul. Jana z Kolna powinno się rozważyć likwidację peronu SKM wraz torami w kierunku Letnicy i wykorzystać istniejący drugi peron SKM Stocznia jako przystanek dla pociągów jeżdżących w dwóch kierunkach: Wrzeszcz i Letnica.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu.
81.17	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Przebudowa nabrzeży Martwej Wisły łączących Stare i Młode Miasto (na odcinku od granicy z dawną gazownią do zespołu pochylni K3 będącego w gestii spółki Synergia 99) tak, aby uzyskać ciągłość dostępności pieszej od Długiego Pobrzeża wzduł Martwej Wisły i Motławy.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji.
81.18	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Poparcie dla intensyfikacji zagospodarowania Śródmieścia poprzez realizację założeń Studium Lokalizacji Obiektów Wysokościowych.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w projekcie studium.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
81.19	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Propozycje poprawy infrastruktury drogowej oraz transportu zbiorowego na Wyspę Ostrów (załącznik nr 3 do uwagi): 1). Przeanalizować uruchomienie linii autobusowej od SKM Politechnika na Wyspę Ostrów, 2). Zaplanować parkingi wielopoziomowe na Wyspie Ostrów lub na terenie pętli tramwajowej i przystanku autobusowego GSR przy ulicy Okrag, 3). Przewidzieć połączenie torów PKM z SKM, tak aby pociągi PKM zatrzymywaly się na stacji SKM Politechnika, 4). Jezdną ulicy Swojskiej zaprojektować jako ulicę trzypasmową (środkowy pas jako BusPas).	Wszystkie 4 elementy uwagi są poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż: 1) dotyczy kwestii organizacji ruchu, 2), 3) i 4) dotyczą problemów szczegółowych i lokalnych, niemożliwych do rozwiązania w skali dokumentu.
81.20	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Poparcie dla lokalizacji Muzeum Sztuki Współczesnej na terenie Stoczni Cesarskiej.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiązań przyjętych w projekcie studium.
81.21	12.12.2017	-	Edonia Sp. z o. o.	[REDACTED] 80-958 Gdańsk	Uznanie za niefortunną propozycję lokalizacji nowego gmachu opery na zakończeniu Drogi do Wolności - alternatywne propozycje: w obrębie pochylni K3 np. w hali 'Trasernia' nr 3B, na Wyspie Ostrów, lokalizacja na przedłużeniu Drogi do Wolności w pobliżu mostu pontonowego.	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie studium wskazano historyczne obiekty stoczniowe jako odpowiednie dla adaptacji na cele użyteczności publicznej, w tym kultury, bez wskazywania obligatoryjnych lokalizacji i instytucji. Zalecana w projekcie studium lokalizacja opery spełnia ten postulat i ma inne zalety: dobry dostęp do transportu zbiorowego, wzmacnianie roli Bulwaru do Wolności, a także stanie się ważnym elementem kształtującym front wodny Młodego Miasta. Proponowane przez autora uwagi usytuowanie budynku opery na Wyspie Ostrów koliduje z istniejącą i rozwijającą się funkcją produkcyjną.
82.1	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	W rozdz. 12.3 w sposób mylący przedstawiono chłonność nowych i istniejących terenów zabudowy mieszkaniowej. Powierzchnia przyjęta w projekcie Studium jest zawyżona 1,65 raza, czyli o tyle jest zawyżona szacowana powierzchnia potrzebnych mieszkań. Efektem przeszacowań jest uzasadnienie dla rezerwacji pod budownictwo mieszkaniowe ogromnych terenów - wielokrotnie większych niż rzeczywiste potrzeby, co powoduje szereg negatywnych konsekwencji. Kontynuacja takiej polityki ma fatalne skutki dla rozwoju miasta, kosztów transportu i zdrowia mieszkańców. Należy zatem dążyć do znacznego ograniczenia terenów przeznaczanych pod nową zabudowę.	Uwaga nieuwzględniona. Na okres wypełnienia struktur zakłada się następujące standardy zamieszkiwania: 38 m ² powierzchni użytkowej mieszkania (PUM) na 1 mieszkańca w zabudowie wielorodzinnej (MW) i 65 m ² w zabudowie jednorodzinnej oraz 30-procentowy udział zabudowy jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych (MDM). Jako średni standard zamieszkiwania, przy zakładanym zróżnicowaniu na rodzaje zabudowy, przyjęto 43,5 m ² PUM na 1 mieszkańca. Nawiązuje to do standardów osiąganych JUŻ DZISIAJ w rozwiniętych miastach zachodniej Europy, o podobnej do Gdańskiego wielkości i charakterze. W miastach np. niemieckich, skandynawskich wskaźnik ten często znacznie przekracza 40 m ² . Należy się spodziewać, że rozwój Gdańskiego będzie bardzo podobny do miast bardziej rozwiniętych i dzisiaj bogatszych. Założenie, że w Gdańskim ZA 30 LAT osiągniemy standard zamieszkiwania jak obecny w miastach zachodnich można uznać ewentualnie za zbyt pesymistyczne, a nie „horrendalnie wysokie”. W dodatku znaczącą część powierzchni użytkowej mieszkań stanowią mieszkania na wynajem, dla mieszkańców, których często nie obejmuje żadna ewidencja - a ich powierzchnia też podwyższa wskaźnik standardu zamieszkiwania.
82.2	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Profesjonalne prognozy demograficzne dla Gdańskiego stwierdzają, że w najlepszym razie liczba mieszkańców się ustabilizuje. Scenariusz demograficzny nr. III zakładany w studium, nazwany „wyzwaniem miasta”, który określa przewidywaną liczbę mieszkańców w roku 2045 na równe 500 tys. jest całkowicie nierealistyczny i stanowi jedynie niepoważne dywagacje. Jest on nie poparty żadnym modelem matematycznym i stanowi wyraz „chciejstwa” obecnych władz miasta. Można by w tym miejscu zapytać - a dla czego nie milion mieszkańców? A ten nieprawdopodobny scenariusz jest traktowany w studium jako bazowy, czyli najbardziej prawdopodobny.	Uwaga nieuwzględniona. W Projekcie Studium przedstawiono 4 scenariusze rozwoju demograficznego (rozdz. 16, s. 208-209). Spośród nich wybrano scenariusz III - „wyzwania miasta”, jako cel rozwoju Gdańskiego. Scenariusz ten zakłada wzrost liczby mieszkańców do 500 tys. osób. Liczba ta jest założeniem opartym o możliwości i potencjał wynikające z analizy liczby miejsc pracy i wieku ludności. W przypadku zrealizowania scenariusza I lub II do 2045 r. w Gdańskim liczba mieszkańców osiągnie wielkość około 430 tys., a w wyniku starzenia się społeczeństwa wystąpi deficyt osób w wieku produkcyjnym. Jednocześnie rosła będzie liczba miejsc pracy. Już w 2015 r. do Gdańskiego dojeżdża do pracy ponad 45 tys. osób. Aby zapewnić odpowiednie funkcjonowanie miasta w 2045 r. dojeżdżać musiałoby 125 tys. osób aktywnych zawodowo. Polityka miasta zmierza do tego, aby jak największą grupę tych potencjalnych pracowników skłonić do zamieszkania w Gdańskim. Gdyby się to udało możliwe jest, że miasto osiągnie wielkość 500 tys. mieszkańców - i to jest celem. Osiagniecie tej liczby jest tylko kwestią przekonania (lub nie) do meldowania się w Gdańskim osób imigrujących do Gdańskiego. Tak czy inaczej osoby te będą w Gdańskim „z” lub „bez” meldunku. Trzeba jeszcze zauważać, że prognozy demograficzne w części pomigracyjnej, także prognozy GUSowskie, są bardzo zawodne,

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
						bo wychodzą od ekstrapolacji trendów; przekonaliśmy się o tym w ostatnich latach. A projekt studium właśnie zakłada odwrócenie trendu emigracyjnego.
82.3	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Efektem demograficznych przeszacowań jest uzasadnienie dla rezerwacji pod budownictwo mieszkaniowe ogromnych terenów - wielokrotnie większych niż rzeczywiste potrzeby. Powoduje to wiele negatywnych konsekwencji: 1) Ponieważ są to działki w dużej części na obrzeżach miasta, to decyzja ta napędzać będzie suburbanizację.	Uwaga nieuwzględniona. Wyznaczenie znacznych terenów mieszkaniowych i postulat ograniczenia terenów inwestycyjnych na obrzeżach nie ma związku z suburbanizacją, która dotyczy gmin otaczających wielkie miasto. Oferta mieszkaniowa Gdańska ma na celu (w obecnie obowiązującym studium jak i w projekcie nowego) zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych osób o różnej zamożności i różnych preferencjach co do rodzaju i lokalizacji zabudowy. Oferta miasta dotycząca terenów mieszkaniowych ekstensywnych, takich jak w dzielnicy Zachód, może skłonić wielu mieszkańców do wyboru tej lokalizacji zamiast podobnych terenów w gminach osiedlowych.
82.4	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	2) Rezerwacja pod zabudowę działek powoduje możliwość bezkarnego niszczenia obecnie zagospodarowanych terenów - zazwyczaj zielonych (np. w centralnej części byłego poligonu na Jasieniu deweloper urządził, w miejscu łąk porośniętych krzewami Żarnowca i zaganików, wysypisko mas ziemnych i gruzu budowlanego, zasypując nawet historyczny trakt łączący dzielnice).	Uwaga nieuwzględniona. Zabudowa terenu wcześniej niezabudowanego zawsze powoduje istotne zmiany w pokryciu terenu, m.in. likwidację istniejącej szaty roślinnej. Nigdy nie dotyczy to wartościowej zieleni. Był poligon na Jasieniu to grunt prywatny i jego zabudowa jest zgodna z planem miejscowym. W tymże planie enklawy wartościowej zieleni są chronione jako "zieleń do utrzymania lub wprowadzenia", a historyczny trakt jest wydzielony jako ulica tzw. Nowa Jasieńska. Zwałowiska ziemi są przejściowym stanem związanym z budową osiedla.
82.5	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	3) Duże zapotrzebowanie na tereny powoduje, że pod zabudowę przeznacza się wszystkie dostępne działki, a nie tylko te, które potrzeba i te które się do tego najlepiej nadają (np. są dobrze skomunikowane i pokożone blisko infrastruktury miejskiej).	Uwaga nieuwzględniona. Zasada rozwoju miasta do wewnątrz polega właśnie na wykorzystaniu pod zabudowę wszystkich wolnych terenów dobrze skomunikowanych i dobrze obsługiwanych infrastrukturą miejską, za wyjątkiem terenów chronionych. Tereny bez takiej obsługi, np.: tereny rolnicze na Żuławach Gdańskich i w południowej części Wyspy Sobieszewskiej są wyłączone z zabudowy, wbrew postulatom ich właścicieli. Na terenach gorzej obsłużonych planuje się zabudowę o niskiej intensywności, np. Smęgorzyno, Klukowo.
82.6	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	4) Nadpodaż gruntu pod zabudowę powoduje, że deweloperzy budują tam, gdzie okazyjnie kupią teren, a nie tam gdzie byłoby to korzystne dla rozwoju miasta. Następnie koszt budowy niezbędnej infrastruktury przerzucają na miasto.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma nadpodaży gruntów - por. lp. 82.1 i 82.2. Grunty przeznaczone pod zabudowę podlegają legalnemu obrotowi. Są to grunty przeznaczone pod zabudowę zgodnie z mpzp, najlepsze dla rozwoju miasta. Budowa infrastruktury technicznej i transportowej jest zadaniem własnym gminy. W ich budowie partycipują inwestorzy prywatni, zgodnie z przepisami prawa.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.7	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	5) Powstaje chaotyczna zabudowa, brzydka, nieuporządkowana struktura urbanistyczna, gdzie bloki stoją po środku pól uprawnych i nieużytków. Niewypełniona, poszatkowana (prawdopodobnie już na zawsze, bo mamy do czynienia z trwałą nadpodażą gruntów) struktura jest niezwykle kosztowna w budowie infrastruktury i w obsłudze przez komunikację miejską, co generuje dodatkowe koszty dla podatników.	Uwaga nieuwzględniona. Rzeczywiście w okresie budowy nowych struktur urbanistycznych (na tzw. „surowym korzeniu”) obserwowany jest przejściowo stan przemieszania działek zabudowanych i niezabudowanych, co wynika ze zróżnicowanej sprawności i zamożności inwestorów, utrudnień z likwidacją stanów istniejących i innych uwarunkowań prawnych i faktycznych. Z czasem wszystkie działki podlegają zabudowie, a struktura urbanistyczna się wypełnia i jakość życia mieszkańców się poprawia.
82.8	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	6) Mieszkańcy mają niewydolną, rozcięgniętą na duże odległości komunikację miejską i muszą dowozić dzieci do odległych szkół, więc korzystają tylko z własnych samochodów. Komunikacja miejska jest niewykorzystywana i dalej się ją ogranicza - wpadamy w błędne koło suburbanizacji.	Uwaga nieuwzględniona. Istnieją pewne opóźnienia w rozbudowie sieci transportowej w nowych dzielnicach, ale systematycznie są nadrabiane. Natomiast projekt studium przewiduje (i rezerwuje odpowiednie korytarze) pełnostandardową obsługę transportową całego obszaru miasta z priorytetem dla transportu zbiorowego. Trasy transportowe w dużym mieście są oczywiście dłuższe niż w małym; zakładane udogodnienia dla transportu zbiorowego przyczynią się jednak do skrócenia czasu podróży. Trzeba dodać, że postulowane w dalszych uwagach autora ograniczenie programu mieszkaniowego w dzielnicach Zachód i Południe pogorszyłyby ekonomiczność transportu zbiorowego i groziłyby w tym zakresie trwałym substandardem.
82.9	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	7) Nadpodaż terenów pod zabudowę powoduje spekulację gruntami - każdy może kupić działkę rolną i przekwalifikować na budowlaną, co sztucznie zwiększa jej wartość.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma nadpodaży gruntów - por. lp. 82.1 i 82.2. Grunty przeznaczone pod zabudowę podlegają legalnemu obrotowi. Nie można mówić – w granicach miasta - „każdy może kupić działkę rolną i przekwalifikować na budowlaną”, bo w mieście nie ma procedury przekształcania gruntów rolnych na cele nierolnicze. Kwestię budowy na terenach rolniczych w mieście reguluje mpzp. W Gdańsku chroniona jest rolnicza przestrzeń produkcyjna (rozdz. 17.3, str. 221).

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.10	12.12.2017		[REDACTED]		<p>8) Ofiarami nadmiernego przeznaczania pod zabudowę gruntów padają zazwyczaj tereny zielone - tereny OSTAB są ograniczane, korytarze ekologiczne likwidowane, dopuszczana jest zabudowa w Zespołach Przyrodniczo-Krajobrazowych, zabudowa podchodzi pod same granice Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego zwiększać antropopresję. Dodatkowym efektem niszczenia terenów zielonych w obszarze zlewni potoków na górnym tarasie i strefie krawędziowej są coraz częstsze katastrofalne powodzie dolnego tarasu miasta.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. To jest uwaga wyolbrzymiona i przez to nieprawdziwa. Obszar OSTAB został w projekcie studium zweryfikowany, nieliczne tereny zostały zeń wyłączone, gdzie niemożliwa okazała się realizacja celów OSTAB, ale w wielu innych miejscach granice zostały poszerzone i w obecnym projekcie OSTAB ma większą powierzchnię niż w studium obowiązującym. Jednocześnie określono bardziej rygorystyczne i czytelne zasady zabudowy i zagospodarowania dla nowych terenów mieszkaniowych i mieszkaniowo-usługowych przeznaczonych do zabudowy włączonych do OSTAB. Zabudowa w zespołach przyrodniczo-krajobrazowych jest dopuszczona wyjątkowo i zawsze zgodnie z uchwałami RMG je powołującymi. Należy przypomnieć, że zwiększył został obszar Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Potoku Oruńskiego, który został całkowicie wyłączony z zabudowy. Ogólnie w projekcie studium pod nowe tereny wskazane do urządzenia i zagospodarowania pod zieleń wskazano ponad 600 ha, przy obecnej powierzchni zieleni urządzonej w mieście - 470ha. Zabudowa w Oliwie i we Wrzeszczu rzeczywiście podchodzi pod granice TPK (w tych miejscach nie wyznaczono otuliny TPK), ale trudno zakładać wyburzenie Starej Oliwy czy VII Dworu. Od strony górnego tarasu projekt studium uwzględnia wymogi otuliny TPK. Problem antropopresji w niewielkim stopniu jest związany z zabudową bezpośrednio przylegających do terenów TPK, bo korzystają z nich wszyscy mieszkańcy miasta i aglomeracji, i ma to dla nich pozytywne znaczenie. W projekcie studium przewiduje się strefę buforową TPK, która w części skanalizuje i ograniczy presję na lasy TPK. Zabudowa górnego tarasu rzeczywiście zwiększa powierzchnie utwardzone, ale projekt studium (a także bieżące działania miasta) skutecznie ograniczają zagrożenia stąd wynikające. W aktualnym stanie konstruowania systemu zabezpieczeń przeciwpowodziowych, Gdańsk jest przygotowany do bezpiecznego odprowadzenia wód stuletnich, zgodnie z wymogami ustawy Prawo wodne. Należy zwrócić szczególną uwagę na mechanizm występowania katastrofalnych zjawisk w obrębie dolnego tarasu, których przyczyną są opady o charakterze nawalnym, znacznie przekraczające parametry deszczu obliczeniowego. Otóż wody pochodzące z gwaltownych opadów ulewnych zatrzymywane są na terenach naturalnej zieleni jedynie w początkowej fazie deszczu; w dalszym ciągu trwania opadu ich chłonność niemal całkowicie zanika. Zatem istotnym problemem jest objętość opadu, która w krótkim czasie przekracza możliwości retencyjne zlewni. Konieczność podjęcia działań mających na celu kontrolowane odprowadzanie wód opadowych pochodzących z deszczy katastrofalnych została opisana w tekście Studium.</p> <p>W rod. 24.3 wskazano na potrzebę dalszej rozbudowy systemu odprowadzania wód deszczowych w dostosowaniu do potrzeb planowanej zabudowy i zagospodarowania, w szczególności w dzielnicach Południe i Zachód poprzez budowę nowych zbiorników retencyjnych. Równocześnie wskazano na potrzebę intensyfikacji działań związanych z rozbudową systemu lokalnej, małej retencji, między innymi, poprzez utrzymywanie stałych rygorów dotyczących ograniczania odpływu wód opadowych i roztopowych w zlewniach Strzyża, Potoku Siedlickiego i kolektora Kołobrzeska. W rozdz. 24.4. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią i ochrona przeciwpowodziowa, str. 286, wskazano m. in. na potrzebę zwiększenia retencji w obrębie obszarów leśnych oraz poszukiwanie sposobów usprawnienia odpływu w dolnej części zlewni potoku Strzyża.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.11	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Zakazać lokalizowania nowej zabudowy w dzielnicy urbanistycznej Zachód, z wyjątkiem wypełniania pustych struktur w obrębie ulic: Kielnieńska, Barniewicka, Galaktyczna, Orfeusza, Junony, Antygony, Cerery oraz osiedla Karczemki na odcinku ograniczonym od zachodu ulicą Inżynierską.	Uwaga nieuwzględniona. Postulat ograniczenia terenów pod zabudowę jest nierealny. Rodziłoby to skutki finansowe związane z roszczeniami odszkodowawczymi z tytułu utraty praw nabytych na podstawie obowiązujących planów miejscowych. Ograniczenie rozwoju zabudowy do wskazanych obszarów skutkowałoby niedoborem rozwojowych terenów mieszkaniowych i zubożeniem oferty mieszkaniowej Gdańska, zwłaszcza wykluczyłoby dalszy rozwój terenów przewidzianych pod zabudowę rezydencjalną w Smęgorzynie i Klukowie. W efekcie doprowadziłoby to do wzmożenia procesów suburbanizacyjnych i systematycznego zmniejszania liczby ludności Gdańska.
82.12	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Ograniczyć tereny pod zabudowę mieszkaniową w dzielnicy urbanistycznej Zachód o połowę.	Uwaga nieuwzględniona. Postulat ograniczenia terenów pod zabudowę mieszkaniową o połowę jest nierealny. Rodziłoby to olbrzymie skutki finansowe związane z roszczeniami odszkodowawczymi z tytułu utraty praw nabytych na podstawie obowiązujących planów miejscowych. Ograniczenie potencjału rozwojowego Zachodu o połowę skutkowałoby dużym niedoborem rozwojowych terenów mieszkaniowych i zubożeniem oferty mieszkaniowej dla osób o różnej zamożności. W efekcie doprowadziłoby to do wzmożenia procesów suburbanizacyjnych i systematycznego zmniejszania liczby ludności Gdańska.
82.13	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Całkowicie zakazać nowej zabudowy wielorodzinnej w dzielnicy urbanistycznej Południe, na południe i zachód od granicy wyznaczonej przez: Potok Oruński, Potok Szadolski, do ul. Jabłoniowej, ulicę Jabłoniową, Leszczynową, Armii Krajowej, Gronostajową, Myśliorską, Dolne Migowo.	Uwaga nieuwzględniona. Na znacznej większości terenów wskazanych w uwadze obowiązują plany miejscowe, w których m.in. dopuszczona jest zabudowa wielorodzinna o niskiej intensywności. Całkowity zakaz nowej zabudowy wielorodzinnej na terenach prywatnych skutkowałby dużymi roszczeniami odszkodowawczymi w związku ze zmniejszeniem wartości nieruchomości. Polityka miejska wyrażona zarówno w dotychczasowym studium jak i w projekcie zmiany tego dokumentu zakłada zapobieganie suburbanizacji Gdańska czyli ucieczce mieszkańców poza jego granice poprzez stworzenie różnorodnej, przystępnej ekonomicznie oferty dla osób poszukujących mieszkań w dzielnicy Południe. Atrakcyjne walory krajobrazowe, niskie ceny gruntów, uzbrojenie części terenów wskazanych w uwadze oraz niskie parametry ustalone w planach obowiązujących, skutkujące kameralnymi realizacjami, zachęcają do nabywania mieszkań i predysponują ten rejon do rozwoju osadnictwa zarówno jednorodzinnego jak i ekstensywnego, wielorodzinnego. Studium zakłada strefowanie parametrów zabudowy i różnicowanie standardów zabudowy. Na terenach peryferyjnych, mało zainwestowanych i oddalonych od usług (na większość obszaru wskazanego w uwadze) przewiduje się strefę zabudowy ekstensywnej. Jedynymi przesłankami do odstępstwa od tej zasady są: zharmonizowanie form zabudowy z zabudową w bezpośrednim sąsiedztwie w gminach ościennych oraz ustalenia planów już obowiązujących.
82.14	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Na pozostałym obszarze dzielnicy urbanistycznej Południe dopuścić jedynie zabudowę mieszkaniową z niskimi budynkami z wyjątkiem: obszaru osiedla Chełm, centrum jasienia ograniczonego od zachodu ul. Półnicy i Stolema oraz od południa ul. Kartuską, okolic ul. Piekarniczej.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma możliwości ograniczenia wysokości zabudowy w całej dzielnicy Południe do wysokości 12m (budynki niskie zdefiniowane zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie). 81% dzielnicy Południe objęta jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Plany te, zgodnie z dotychczasową polityką miasta wyrażoną w obowiązującym SUiKZP dopuszczają, szczegółowo w części północnej i środkowej, wysokość zabudowy rzędu 20m. Ograniczenie w planach miejscowych, na terenach prywatnych, praw nabytych skutkowałoby skutkami ekonomicznymi w bardzo dużej skali. W dzielnicy Południe wykształciły się struktury mieszkaniowe poza wskazanymi we wniosku obszarami np. na Kiełpinku ("Wiszące Ogrody"), na Oruni Górnnej czy na Ujeściaku. Ustalenie niskich wysokości zabudowy na takich terenach jest niemożliwe. Dzielnica prężnie się rozwija i można zaobserwować tendencję do wypełnienia się struktur zmierzającą do lagodzenia gniazdowej kompozycji osiedli mieszkaniowych. Wysokości nowej, zgodnej z planami, zabudowy są różnicowane i dostosowane do lokalnych uwarunkowań. Zgodnie z przyjętą w projekcie Studium polityką

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
						wysokości zabudowy powinny być ustalane w planach miejscowych z uwzględnieniem wielu kryteriów m. in.: ochrona walorów kulturowych, przyrodniczych, krajobrazowych, względy kompozycyjno- krajobrazowe i ekonomiczne.
82.15	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Ograniczyć tereny pod zabudowę mieszkaniową w dzielnicy urbanistycznej Potulnie o połowę.	Uwaga nieuwzględniona. Postulat ograniczenia terenów pod zabudowę mieszkaniową o połowę jest nierealny. Rodziłoby to olbrzymie skutki finansowe związane z roszczeniami odszkodowawczymi z tytułu utraty praw nabytych na podstawie obowiązujących planów miejscowych. Ograniczenie potencjału rozwojowego Potulnia o połowę skutkowałoby dużym niedoborem rozwojowych terenów mieszkaniowych i zubożeniem oferty mieszkaniowej dla osób o różnej zamożności. W efekcie doprowadziłoby do wzmożenia procesów suburbanizacyjnych i systematycznego zmniejszania liczby ludności Gdańska.
82.16	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Wyłączyć całkowicie na terenie całego miasta możliwość lokalizowania zabudowy wielorodzinnej na terenach pokrytych systemem OSTAB.	Uwaga nieuwzględniona. To są postulaty nadmierne i nierealistyczne. Główną intencją wyznaczenia OSTAB było zachowanie ciągłości przestrzennej i przyrodniczej tej struktury. W wielu miejscach można to było osiągnąć tylko przez włączenie terenów zabudowanych (o ograniczonych parametrach). Alternatywą była rezygnacja z postulatu ciągłości albo wyburzenie zabudowy. Takiego ustalenia rzeczywiście nie ma w projekcie studium i nie może być. W projekcie studium ze struktury OSTAB wydzielono osnowę przyrodniczą, która - w zasadzie - została wyłączona z możliwości zabudowy i zmiany użytkowania terenów w jej granicach.
82.17	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Nie zmieniać granic OSTAB w stosunku do istniejących w aktualnie obowiązującym Studium.	Uwaga nieuwzględniona. Na obszarze osnowy zabudowa jest całkowicie zakazana, a w innych fragmentach bardzo ograniczona, pozwalająca na zachowanie celów OSTAB. Zmiany granic OSTAB w stosunku do studium z 2007 r. są bardzo niewielkie i wprowadzone tylko tam, gdzie faktycznie cele OSTAB nie są możliwe do zachowania lub osiągnięcia.
82.18	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Wyłączyć całkowicie na terenie całego miasta możliwość lokalizowania zabudowy wielorodzinnej oraz innego typu zabudowy, z wyjątkiem jednorodzinnej, na terenach Zespołów Przyrodniczo-Krajobrazowych.	Uwaga nieuwzględniona. Zasady zagospodarowania terenów włączonych w granice zespołów przyrodniczo-krajobrazowych określone zostały w uchwałach Rady Miasta Gdańska i wynikają z przepisów ustawy o ochronie przyrody.
82.19	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Kwestionowanie lokalizacji zabudowy (funkcji) przemysłowej pomiędzy drogami o dużym natężeniu ruchu a zabudową mieszkaniową - postulat zamiany na całym obszarze miasta pasów izolacyjnych dróg o dużym natężeniu ruchu ze strefą przemysłowo-usługowych na strefę zieleni izolacyjnej wysokiej.	Uwaga nieuwzględniona. Postulat zmiany „pasów izolacyjnych dróg o dużym natężeniu ruchu ze strefą przemysłowo-usługowych na strefę zieleni izolacyjnej wysokiej” jest nierealny i niecelowy: wzduż dróg nie ma na ogół terenów niezabudowanych lub nieprzeznaczonych pod zabudowę. Poza tym zabudowa kubaturowa lepiej izoluje od hałasu drogowego niż pas zieleni, chyba, że miałby co najmniej 30 m szerokości. Realizacja postulowanych pasów zieleni w niewielkim stopniu zwiększyłaby statystyki dotyczące ogólnej powierzchni terenów zielonych w mieście, byłaby to zieleń nie przydatna dla rekreacji i wypoczynku mieszkańców, jak Wielka Aleja Lipowa wzduż alei Zwycięstwa. Tereny położone wzduż dróg bardziej nadają się pod funkcje niechronione akustycznie, czyli np. produkcyjno-usługowe tworzące miejsca pracy i dające przychody do budżetu miasta.
82.20	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Wycofać rozwój funkcji mieszkaniowej na tzw. zatorzu na Oruni Dolnej (rejon ul. Przy Torze/Głucej/Równej).	Uwaga nieuwzględniona. Dominujące przeznaczenie mieszkaniowo-usługowe pomiędzy ulicami Przy Torze, Głucej i Równą zostało ustalone na obszarze objętym granicami Gminnego Programu Rewitalizacji, gdzie w najbliższych latach będą prowadzone działania inwestycyjne i społeczne, które przyczynią się do poprawy warunków zamieszkania, prowadzenia działalności gospodarczej, a także wizerunku terenów znajdujących się obecnie w złym stanie technicznym, gospodarczym i społecznym.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.21	12.12.2017	-	[REDACTED]		Ograniczenie rozwoju nowej zabudowy na Biskupiej Górcie jedynie do najniżej położonych działek na skraju dzielnicy, ewentualnie z umożliwieniem zabudowy działek po wyburzonych starych kamienicach oraz zakazanie nowej zabudowy na terenie jednostki policji oraz terenie po Gdańskiej Szkole Humanistycznej.	Uwaga nieuwzględniona. Wszystkie obszary o dominującym przeznaczeniu mieszkaniowo-usługowym wyznaczone na Biskupiej Górcie położone są w granicach Gminnego Programu Rewitalizacji, gdzie w najbliższych latach będą prowadzone działania inwestycyjne i społeczne, które przyczynią się do poprawy warunków zamieszkania, prowadzenia działalności gospodarczej, a także wizerunku terenów znajdujących się obecnie w złym stanie technicznym, gospodarczym i społecznym i dlatego nielogiczne byłoby wprowadzenie tu zakazu zabudowy. Jednak możliwości inwestycyjne na Biskupiej Górcie są niewielkie: w części wschodniej przewidziane jest uzupełnienie istniejącej funkcji mieszkaniowo-usługowej i nie planuje się rozszerzenia obszarów zabudowy w stosunku do obowiązującego studium. Nowym terenem pod rozwój funkcji mieszkaniowo-usługowej jest rejon ulicy Kolonia Postęp - w części zachodniej, który w dotychczasowym studium przeznaczony jest pod zieleń, a gdzie istnieje zabudowa mieszkaniowa o niskim standardzie - wymagająca przekształceń. Kwestia, czy na danym terenie (np. policja, czy GSH) dominujące przeznaczenie będzie realizowane w istniejących obiektach, czy w nowych jest poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu - o zakazie zabudowy decyduje się na poziomie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
82.22	12.12.2017	-	[REDACTED]		Zakazać lokalizowania zabudowy mieszkaniowej na północ od ulicy Popiełuszki, tzw. Nowej Wałowej.	Uwaga nieuwzględniona. Tereny postocznio położone na północ od ul. Ks. J. Popiełuszki o atrakcyjnym nadwodnym położeniu, w bezpośrednim sąsiedztwie historycznego centrum stanowią duży potencjał dla rozwoju nowoczesnej dzielnicy mieszkaniowo-usługowej.
82.23	12.12.2017	-	[REDACTED]		Wykreślenie ze studium linii tramwajowej wzdłuż ul. Ks. J. Popiełuszki i ewentualnie jedynie pozostawienie dla niej rezerwy terenowej.	Uwaga nieuwzględniona. Trasa tramwajowa w ciągu ul. Ks. J. Popiełuszki stanowi bardzo ważny element w obsłudze transportowej terenów Młodego Miasta, Głównego i Starego Miasta, a także Przeróbki i Stogów. Działając zgodnie z najnowszymi trendami w sposobie planowania transportu w mieście, trasa tramwajowa stanowić będzie podstawę obsługi Młodego Miasta transportem zbiorowym. Dzięki jej realizacji możliwe będzie połączenie z trasą tramwajową prowadzoną przez obszar Głównego i Starego miasta, co zasadniczo poprawi dostępność transportową ścisłego Śródmieścia miasta. Trasa w ciągu ul. Ks. J. Popiełuszki to także poprawa jakości i skrócenie czasu podróży do centrum dla mieszkańców Przeróbki i Stogów, którzy dzięki połączeniu przez tunel pod Motławą uzyskają znacząco lepsze połączenie.
82.24	12.12.2017	-	[REDACTED]		Wyłączyć dzielnicę Niedźwiednik z lokalizowania nowej zabudowy mieszkaniowej.	Uwaga nieuwzględniona. Dzielnica Niedźwiednik zlokalizowana jest w zasięgu bardzo dobrej obsługi środkami komunikacji zbiorowej (autobusowej i PKM, a w przyszłości również tramwajowej). Ponadto charakteryzuje się dobrym nasyceniem infrastrukturą społeczną. M.in. w związku z tym została objęta granicami ZiWS. Wprowadzenie zakazu lokalizacji nowej zabudowy było by w sprzeczności z polityką miasta zawartą w Studium - rozwojem miasta do wewnątrz.
82.25	12.12.2017	-	[REDACTED]		Catkowe wyłączenie z zabudowy obszaru Rodzinnych Ogrodów Działkowych Niedźwiednik.	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie ustalono jako dominującą funkcję mieszkaniowo-usługową ze względu na korzystne położenie względem walorów przyrodniczych i istniejących usług oraz dobrą obsługę przez PKM. Włączenie przedmiotowego rodzinnego ogrodu działkowego do obszaru o dominującej funkcji mieszkaniowej nie ogranicza, w żaden sposób, możliwości dalszego funkcjonowania ogrodu, w tym jako ogrodu otwartego, aż do czasu jego likwidacji. Zasady i warunki zmiany rodzinnego ogrodu działkowego na inne cele zostały ściśle określone w ustawie o rodzinnych ogrodach działkowych.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.26	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Wyłączenie terenu Matemblewa i Brętowa (na północ od ulicy Potokowej) z nowej zabudowy wielorodzinnej (1), a na terenach objętych Ogólnomiejskim Systemem Terenów Aktywnych Biologicznie wszelkiej nowej zabudowy (2).	Uwaga nieuwzględniona. (1) Wprowadzenie całkowitego zakazu lokalizacji zabudowy wielorodzinnej w Matemblewie i Brętowie stoi w sprzeczności z już zrealizowanymi inwestycjami oraz wiązałoby się ze skutkami ekonomicznymi (szeregiem roszczeń finansowych) na terenach, dla których w obowiązujących planach taką zabudowę już dopuszczone. Ponadto należy zaznaczyć, że w Studium wskazano dominującą funkcję, a nie formę zabudowy. Ta jest z założenia przedmiotem analiz i decyzji podejmowanych przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. (2) Na północ od ul. Potokowej OSTAB obejmuje niezabudowane fragmenty terenu usługowego, we wschodniej części oraz zabudowane i niezabudowane fragmenty terenu mieszkaniowego w części zachodniej. Na terenach usługowych planowana jest realizacja Centrum Czasu Wolnego (CCW) - rozdz. 25, str. 299-300. Fragmenty tego terenu zostały objęte granicami OSTAB ze względu na potrzebę zachowania ciągłości przestrzennej systemu i znalazły się w nim tereny o trudnych warunkach dla zabudowy (głównie hipsometrycznych), które jednak nie mogą być całkowicie wyłączone z zabudowy, aby nie wprowadzać dodatkowych ograniczeń dla projektowania realizacyjnego. Jednak ustalenie OSTAB będzie dla tego projektowania wytyczną kształtuowania zagospodarowania z uwzględnieniem celów OSTAB. Fragmenty terenów mieszkaniowych zostały włączone do OSTAB także ze względu na jego kształtuowanie w formie struktury ciągłej przestrzennie. Są to tereny w znacznej części prywatne. W obowiązujących planach miejscowych w większości przeznaczone są pod zieleń, (co spełnia postulat uwagi), a tylko niewielkie fragmenty, dogodne do zabudowy, przeznaczone są pod mieszkaniówkę. Wyłączenie ich z zabudowy naraziłoby miasto na skutki odszkodowawcze. Na rysunku studium dla całego tego obszaru ustalone funkcję dominującą mieszkaniową ze względu na uogólnienie wynikające ze skali rysunku.
82.27	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Wyłączenie z możliwości wszelkiej zabudowy terenu zielonego pomiędzy osiedlami Nowiec i Brętowo a trasą Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.	Uwaga nieuwzględniona. W obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego jest możliwość realizacji nieznacznej ilości zabudowy (poza doliną Strzyży). Wprowadzenie zakazu zabudowy dla całego obszaru skutkowałoby szeregiem roszczeń finansowych.
82.28	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Zakaz wszelkiej zabudowy mieszkaniowej w rejonie parkingu na końcu ulicy Hallera i rejonie Parku im. Haffnera (dawnego ośrodka wczasowego [chodzi o b. wojskowy ośrodek wypoczynkowy niedaleko mola w Brzeźnie - przyp. BRG]), i dopuszczenie jedynie ekstensywnej niskiej zabudowy usługowej niewymagającej wycinki drzew w tym obszarze.	Uwaga nieuwzględniona. W obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ustalone możliwość realizacji zabudowy usługowej. Projekt kontynuuje takie przeznaczenie ustalając dla przedmiotowego obszaru dominującą funkcję usługową, a nie jak zasugerowano w uwadze mieszkaniową. Podobnie w przypadku Parku Brzeźnieńskiego im. J. J. Haffnera w Studium wskazano jako dominującą funkcję park leśny, a nie funkcję mieszkaniową, jak w zasugerowano w uwadze. Wprowadzenie całkowitego zakazu zabudowy lub obniżenie dopuszczonej w mpzp wysokości zabudowy skutkowałoby szeregiem roszczeń finansowych.
82.29	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Wykreślenie ze studium linii tramwajowej wzduł ul. Wileńskiej i jedynie pozostawienie projektowanej linii wzduł ulicy Schuberta.	Uwaga nieuwzględniona. Na zlecenie miasta powstała dokumentacja dotycząca połączenia transportem zbiorowym dzielnicy Południe z Wrzeszczem, nazywana trasą GPW. W ramach dokumentacji przebadano 16 wariantów prowadzenia trasy tramwajowej - do wniosku o decyzję środowiskową wybrana została trasa wzduł ul. Jaśkowa Dolina, Wileńska, Nowa Politechniczna i alternatywnie ul. Bohaterów Getta Warszawskiego i ul. Do Studzienki, jako odpowiedź na bieżące zapotrzebowanie na przewozy transportem zbiorowym pomiędzy ww. dzielnicami miasta. W ramach wielokryterialnej analizy przebieg trasy tramwajowej w śladzie ul. Nowej Politechnicznej wskazywany był jako wariant możliwy do realizacji w dalszej perspektywie czasowej, jako element uzupełniający sieć tramwajową.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.30	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Wyłączyć z realizacji nowej zabudowy wielorodzinnej Jelitkowo w bezpośredniej strefie Pasa Nadmorskiego, w rejonie ulic Wypoczynkowej, Kaplicznej i Jelitkowskiej.	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie studium tereny wskazane w uwadze przeznaczone są pod dominującą funkcję mieszkaniowo-usługową z preferencją rozwoju rekreacji związanej z wodą. Dopuszcza się realizację zabudowy mieszkaniowej w niewielkim zakresie jako uzupełnienie funkcji usługowo-rekreacyjnej (str. 302). Nie ma uzasadnienia dla zakazu realizacji zabudowy wielorodzinnej w rejonie, w którym już istnieje taka forma zabudowy mieszkaniowej. W obszarze wskazanym w uwadze przeważającą formą własności terenów inwestycyjnych jest własność prywatna lub spółek prawa handlowego, w tym w formie użytkowania wieczystego działek gminnych i Skarbu Państwa. Dopuszczona w obowiązujących planach miejscowych funkcja mieszkaniowa może być realizowana w formie zabudowy wielorodzinnej - całkowity zakaz lokalizacji nowej zabudowy wielorodzinnej skutkowałby koniecznością zmiany obowiązujących planów miejscowych i wyплатą odszkodowań właścicielom działek za obniżenie wartości nieruchomości. Zresztą mala ilość wolnych od zabudowy gruntów i atrakcyjność realizacji tu zabudowy hotelowej i pensjonatowej każą przypuszczać, że skala przyrostu zabudowy wielorodzinnej będzie niewielka.
82.31	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Pozostawienie Doliny Czystej Wody w charakterze ogólnodostępnej łąki śródlądowej i nie przeznaczanie tego terenu dla Ogrodu Zoologicznego.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin uwzględnia się potrzeby funkcjonowania i rozwoju istniejących ogrodów zoologicznych, które ustanawia się za tereny przyrody chronionej. W projekcie studium w Dolinie Czystej Wody i Dolinie Radości zaznaczono tereny należące do gdańskiego ZOO. Są one wykorzystywane do pozyskiwania trawy dla zwierząt i w przyszłości nie mają zostać przeznaczone pod wybierki dla zwierząt, co wynika ze studiów rozwoju Gdańskiego Ogrodu Zoologicznego opracowanych w latach 2015/2016 i wcześniej oraz obowiązujących planów miejscowych. Tereny gdańskiego ZOO w dolinach Czystej Wody i Radości zachowają więc charakter terenów otwartych i łąk śródlądowych.
82.32	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Wyłączyć całkowicie z zabudowy Polanę Rynarzewo, wnętrza Doliny Radości oraz obszar powyżej dolnej krawędzi wysoczyzny przy zachodniej granicy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (szczególnie w rejonie Dworów przy ulicy Polanki).	Uwaga nieuwzględniona. Ustalone w projekcie studium tereny o przeznaczeniu inwestycyjnym (mieszkaniowe, mieszkaniowo-usługowe, itd.) odwzorowują przede wszystkim stan istniejący użytkowania gruntów. Nie przesąduje to jednoznacznie o możliwości zabudowy na całym obszarze objętym danym przeznaczeniem. Ustalone w projekcie studium tereny pod zabudowę w obszarach wskazanych w uwadze obejmują teren już zainwestowane, a ewentualna przyszła zabudowa będzie miała tam charakter uzupełniający. Nowe tereny inwestycyjne są tam minimalne, niemożliwe do określenia w skali studium. Doprecyzowanie obszarów i form zabudowy nastąpi na etapie sporządzania planów miejscowych dla konkretnych terenów. Na tym etapie wzięte zostaną pod uwagę uwarunkowania ograniczające zabudowę i jej intensywność, m.in. na obszarach OSTAB, na których projekt studium narzuca zachowanie na działkach budowlanych znaczącej powierzchni biologicznie czynnej oraz uwarunkowania konserwatorskie w związku z położeniem tych terenów w obszarach wpisanych do rejestru zabytków lub wskazanych w studium do objęcia ochroną ze względu na stan zachowania struktury przestrzennej. Również na etapie sporządzania planu miejscowego zostanie skonkretyzowany przebieg dolnej krawędzi wysoczyzny, która w projekcie studium została wyznaczona schematycznie jako informacja o istotnej formie krajobrazowej charakterystycznej dla Gdańska. Ponadto należy stwierdzić, że wyłączenie z zabudowy terenów inwestycyjnych wskazanych w obowiązującym SUiKZP miasta Gdańska oraz obowiązujących planach miejscowych (np. wzdłuż ulicy Polanki) mogłyby się wiązać ze znacznymi roszczeniami odszkodowawczymi dla właścicieli gruntów tam występujących.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.33	12.12.2017		[REDACTED]		Przywrócenie w projekcie Studium ulicę Nową Opacką jako alternatywę dla tunelu pod Pachotkiem i umożliwienie rozbudowy ulicy Spacerowej do 2 pasów na odcinku od Oliwy do Polany Rynarzewo.	Uwaga nieuwzględniona. Ulica Nowa Opacka została ujęta na rysunku Kierunków zagospodarowania przestrzennego jako ulica lokalna, równoległa do istniejącej ul. Opackiej, trasowana między zabudową ośrodka TV i gruntami AWFIS. Nie będzie ona pełniła roli ponadzielnicowej z uwagi m.in. na brak możliwości poszerzenia i usprawnienia przejazdu w ciągu ul. Czyżewskiego. Zadaniem ulicy Nowej Opackiej jest obsługa terenów przyległych, a także odciążenie z ruchu istniejącej ul. Opackiej. W studium nie określa się ponadto przekrojów poszczególnych ulic, wyznaczając jedynie ich klasę techniczną oraz korytarz. W przypadku Nowej Spacerowej wykonane Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowe wskazało za konieczne rozbudowę ul. Spacerowej, z czym SUiKZP jest zgodne.
82.34	12.12.2017		[REDACTED]		Całkowicie wyłączyć obszar Szadótek z zabudowy mieszkaniowej jako szczególnie narażony na negatywny wpływ Zakładu Utylizacyjnego z powodu niekorzystnego dominującego kierunku wiatrów. Zamienne wnioskuje się o przeznaczenia tam pasa terenu równoległego do Obwodnicy Trójmiasta na zieleń izolacyjną w formie lasu. Pas izolacyjny powinien być ciągły i łączyć się z naturalnymi zadrzewieniami okalającymi jezioro Jasień.	Uwaga nieuwzględniona. Wyłączenie całego obszaru Szadótek z zabudowy mieszkaniowej jest niemożliwe. Szadółki w znacznym stopniu zostały zabudowane i wyłączenie ich całego obszaru z zabudowy mieszkaniowej jest nerealne. W obecnej sytuacji prawnej nie ma możliwości określania granicy ograniczonego użytkowania ze względu na uciążliwości odorowe Zakładu Utylizacyjnego. Projekt Studium uniemożliwia realizację zabudowy mieszkaniowej w ponad półkilometrowej odległości od granic zakładu. Ustalenie ograniczeń o większym zasięgu nie tylko nie ma podstaw prawnych ale również odbierałoby właścicielom gruntów już nabycie (w obowiązujących planach) prawa do zagospodarowania ich gruntów, co rodziłoby znaczne skutki finansowe dla Miasta. Działania takie byłyby tym bardziej nieuprawnione wobec faktu modernizacji Zakładu Utylizacyjnego z planowanym, docelowym zredukowaniem uciążliwości zapachowych. Zalesienie pasa terenu wzduż obwodnicy na wysokość Zakładu Utylizacyjnego jest niemożliwe, gdyż teren ten jest już zainwestowany (OBI, salon mebli Agata). Ustalenie ciągłego, zalesionego pasa wzduż obwodnicy, na północ od ZUT, w kierunku jeziora Jasień skutkowałoby również roszczeniami odszkodowawczymi właścicielami terenów położonych wzduż obwodnicy, które w obowiązujących planach miejscowych przewidziane zostały pod funkcje produkcyjno-usługowe a także wiązałoby się z likwidacją części ogrodów działkowych (przewidzianych w studiu do zachowania). Wskazanie w studium terenów wzduż obwodnicy do zalesienia przyniosłoby niewspółmierne do ewentualnych korzyści obciążenie finansowe dla Miasta, zwłaszcza, że izolowanie uciążliwości odorowych pasami zieleni nie jest stosowaną praktyką, a obiekty usługowe i produkcyjne, które same nie są chronione akustycznie dobrze pełnią rolę ekranującą i są prawidłowym wykorzystaniem terenów miejskich położonych w sąsiedztwie uciążliwych tras drogowych.
82.35	12.12.2017		[REDACTED]		Dekoncentracja zabudowy w rejonie ulicy Wielkopolskiej oraz Niepołomickiej i przeznaczenie tego terenu na zabudowę jednorodzinną, bez kosztownych inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona. W rejonie ulicy Wielkopolskiej i Niepołomickiej zarówno w obowiązującym Studium jak i projekcie tego dokumentu zakłada się powstanie ośrodka usługowego wspomagającego ośrodek dzielnicowy. W jego obrębie oraz w sąsiedztwie wskazane jest sytuowanie intensywniejszych form zabudowy a nie zabudowy jednorodzinnej. Prawie wszystkie tereny w rejonie ulic Niepołomickiej i Wielkopolskiej są prywatne i obowiązują na nich plany miejscowe. Obniżenie możliwości inwestycyjnych tych terenów rodziłoby skutki ekonomiczne dla miasta. Nie wiadomo o jakie "kosztowne inwestycje" chodzi autorowi uwagi. Planowane w sąsiedztwie ulice: Nowa Świętokrzyska i Nowa Niepołomicka wynikają z przesłanek ogólnomiejskich i są bez związku z rodzajem zabudowy w rejonie Wielkopolskiej i Niepołomickiej. Z kolei budowa sieci rozdzielczych jest konieczna przy każdym rodzaju zainwestowania miejskiego i rodzaj zabudowy nie powoduje istotnego zróżnicowania kosztów.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.36	12.12.2017		[REDACTED]		Utrzymanie ROD "Jasień", ponieważ brak jest przesłanek urbanistycznych za ich likwidację (1). Dodatkowo powinien zostać utrzymany i poszerzony korytarz ekologiczny wzdłuż potoku Jasień łączący Jezioro Jasień z nowymi terenami rekreacyjnymi przy zbiorniku retencyjnym Jasień oraz planowaną zabudową rekreacyjną wejścia do TPK (2). Wzdłuż tego korytarza ekologicznego powinno się utworzyć rekreacyjny ciąg pieszo-rowerowy łączący Lasy Oliwskie z Jeziorem Jasień (3).	(1) Uwaga nieuwzględniona: ROD "Jasień" w projekcie studium, podobnie jak w obowiązującym studium, zostały przeznaczone pod dominujące przeznaczenie mieszkaniowe. Ogrody te zatraciły swój pierwotny charakter i przekształciły się w teren quasi mieszkaniowy - część altan została przekształcona na domy całoroczne, a brak kanalizacji sanitarnej powoduje, że są one bardzo poważnym zagrożeniem dla wód podziemnych i wód jeziora Jasień. Kierunek przekształcenia istniejącej substandardowej struktury ROD Jasień, o charakterze głównie mieszkaniowym, w zabudowę mieszkaniową o niskiej intensywności i odpowiednim standardzie jest zasadny i zgodny z oczekiwaniami dużej części użytkowników, na stale zamieszkających ROD Jasień. 2) Uwaga bezprzedmiotowa: korytarz ekologiczny łączący jezioro Jasień z terenami przy zbiorniku retencyjnym Jasień doliną potoku Jasień jest w projekcie studium utrzymany. Ogrody działkowe, faktycznie, nie są położone w dolinie potoku Jasień uważanej za lokalny korytarz ekologiczny łączący lasy TPK z lasami Otomínskimi jednak cały teren ROD "Jasień" włączony został do OSTAB, co przy przyjętych w projekcie studium, zasadach zagospodarowania nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową daje gwarancję zachowania ciągłości przyrodniczej i przestrzennej korytarza ekologicznego wzdłuż potoku Jasień. Takie rozwiązanie pozwoli na utrzymanie szerokiego korytarza ekologicznego bez konieczności wydatkowania przez Miasto środków odszkodowawczych związanych z likwidacją ogrodów działkowych. 3) Trasowanie ciągu pieszo-rowerowego jest poza przedmiotem ustaleń studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu. Ciąg taki jest ustalony w obowiązujących planach miejscowych.
82.37	12.12.2017		[REDACTED]		Wyłączenie spod zabudowy terenów po dawnym poligonie na Jasieniu objętych systemem OSTAB oraz zalesionych i porośniętych zagajnikami.	Uwaga nieuwzględniona. Wyłączenie spod zabudowy terenów dawnego poligonu wojskowego w Jasieniu włączonych do OSTAB nie jest możliwe, gdyż idea OSTAB polega na zachowaniu ciągłości systemu, między innymi poprzez zachowanie określonego udziału powierzchni biologicznie czynnej, w tym zadrzewień i lasów. Wyłączenie z możliwości zabudowy określone zostało dla terenów tworzących osnowę przyrodniczą miasta. Należy dodać, że na większości terenów dawnego poligonu obowiązują plany miejscowe, w których wskazano tereny możliwe do zabudowy, a dla części sporządzany jest plan miejscowości przeznaczający je na cele zieleni ogólnodostępnej w ramach zagospodarowania strefy buforowej lasów TPK. Najcenniejsze przyrodniczo obszary zostały w planach miejscowych wyłączone z zabudowy poprzez ustalenie na nich terenów zieleni urządzonej bądź krajobrazowej oraz zieleni do utrzymania i wprowadzenia.
82.38	12.12.2017		[REDACTED]		Wyłączenie spod zabudowy terenu po byłym poligonie na Jasieniu objętego terenem Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Dolina Potoków Strzyża i Jasień oraz otuliną TPK, położone na północ od przystanku PKM Jasień z powodu jego bardzo wysokich walorów przyrodniczo-krajobrazowych, konieczności karczowania lasu w przypadku zabudowy oraz dla tego, że jest on bezpośrednim przedłużeniem nowych terenów rekreacyjnych wykonanych przy zbiorniku retencyjnym Jasień.	Uwaga nieuwzględniona. Dotychczasowa polityka miejska zakładała w tym miejscu dominujące przeznaczenie mieszkaniowe. Po realizacji trasy PKM z przystankiem PKM Jasień w bezpośrednim sąsiedztwie zasadne jest wzmacnianie potencjału przewozowego PKM a nie ograniczanie terenów przeznaczonych pod zabudowę przy przystankach. Strefa buforowa TPK przewidziana jest na zachód od terenu wskazanego w uwadze i m.in. ze względu na jej sąsiedztwo poszerza się dominujące przeznaczenie o usługi, które będą mogły być powiązane ze strefą. Teren jest prywatny i w obowiązującym planie miejscowości przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową - rezygnacja z możliwości zabudowy wiązałaby się z roszczeniami odszkodowawczymi wobec miasta.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
82.39	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Studium przeznacza pod zabudowę cenne przyrodniczo i krajobrazowo tereny po byłym PGR Kiełpinek objęte otuliną TPK oraz otuliną rezerwatu przyrody „Dolina Strzyży” położone na północny zachód od przystanku PKM Kiełpinek. Należy wyłączyć spod zabudowy teren otuliny Rezerwatu Przyrody z powodu jego bardzo wysokich walorów przyrodniczo-krajobrazowych.	Uwaga nieuwzględniona. Lokalizacja przystanku PKM Kiełpinek predysponuje jego otoczenie do intensyfikacji zabudowy. Obszar wskazany w uwadze był szczegółowo analizowany w trakcie opracowywania "Studium programowo-przestrzenne Kiełpinaka" (2012r.). Ze względu na fakt, iż obszar położony po północnej stronie trasy PKM leży w otulinie TPK oraz otulinie rezerwatu przyrody „Dolina Strzyży” założono ograniczenie zainwestowania w tym obszarze w stosunku do terenów położonych po południowej stronie trasy TPK. Studium Kiełpinaka przewidywało w części zachodniej rozwój nieuchäßliwych usług związanych z miejscami pracy (biurowce), które są pojadane w sąsiedztwie przystanku PKM i mogłyby stanowić bufor od obwodnicy. W części wschodniej wskazane jest umożliwienie powstania zabudowy mieszkaniowej o bardzo niskiej intensywności i usług z zielenią towarzyszącą, co pozwoliłoby na zachowanie najcenniejszych walorów przyrodniczych. Projekt Studium, który w tym miejscu kontynuuje dotychczasową politykę przestrzenną miasta wyrażoną w obowiązującym SUiKZP, umożliwia realizację powyższych idei, jednak szczegółowe zasady zagospodarowania określi dopiero plan miejscowości. Przeznaczenie przedmiotowych terenów pod dominujące funkcje mieszkaniowo-usługowe nie narusza przepisów ustawy o ochronie przyrody oraz nie pozostaje w sprzeczności z przepisami o ustanowieniu rezerwatu przyrody „Dolina Strzyży” oraz Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Dla obu przytoczonych form ochrony przyrody nie określono zakazów, nakazów bądź ograniczeń związanych z ich zagospodarowaniem lub wykorzystaniem.
82.40	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Dekoncentracja planowanej zabudowy w Klukowie i Smęgorzynie oraz w rejonie Bysewia i przeznaczenie tego terenu na zabudowę jednorodzną z towarzyszącymi terenami zielonymi, bez kosztownych inwestycji.	Uwaga bezprzedmiotowa. Projekt studium realizuje postulaty w zakresie przeznaczenia terenów pod zabudowę jednorodzną we wskazanych rejonach miasta (rozdz. 25, str. 307, pkt 3) oraz ich wyposażenia w tereny zielone (rozdz. 25, str.308, pkt 6). Projekt studium ustala (w Smęgorzynie, Klukowie i Bysewie) zabudowę jednorodzną, w tym rezydencjalną (na dużych działkach) w Smęgorzynie i Klukowie. Tereny rekreacyjne, w ramach zieleni miejskiej i OSTAB, wyróżnione w studium w Klukowie w rejonie ul. Radarowej i w rejonie zbiorników retencyjnych oraz w Smęgorzynie wzdłuż Potoku Smęgorzyńskiego, u zbiegu ulic Kartuskiej i Smęgorzyńskiej i na zachód od lasu w centralnej części Kokoszek Mieszkaniowych. Powyższy program nie wymaga żadnych kosztownych inwestycji tylko typowego uzbrojenia terenów w sieci rozdzielcze. Rozbudowa ul. Kartuskiej do przekroju dwujezdniowego wynika z przestanek ogólnomiejskich i metropolitalnych i nie ma związku z rodzajem zabudowy w Klukowie i Smęgorzynie.
82.41	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Klukowo powinno zostać odseparowane od Obwodnicy Trójmiasta pasem zieleni izolacyjnej.	Uwaga nieuwzględniona. W przypadku tras komunikacyjnych skuteczność izolacyjna pasa zieleni wymaga, aby jego szerokość była nie mniejsza niż 30m. Na terenach wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta obowiązuje szereg planów miejscowości, w których tereny bezpośrednio przyległe do niej przeznaczone zostały pod usługi. Obiekty usługowe, które same nie są chronione akustycznie, pełnią znacznie lepszą rolę ekranującą niż pasy zieleni i są prawidłowym wykorzystaniem terenów miejskich położonych w sąsiedztwie uciążliwych tras drogowych.
82.42	12.12.2017	-	[REDACTED]	-	Zakaz lokalizowania przemysłu uciążliwego lub niebezpiecznego w strefie „zachodniej” przy lotnisku, a także zakaz lokalizacji wszystkich dużych zakładów produkcyjnych. W tej strefie należy dopuścić tylko warsztaty, usługi, logistykę i składy oraz ewentualnie niewielkie, nieuchäßliwe zakłady produkcyjne.	Uwaga bezprzedmiotowa. Projekt studium generalnie realizuje postulaty zawarte w uwadze. Projekt studium ustala na północ od lotniska strefę tzw. "Doliny Krzemowej", czyli produkcji wysokich technologii, na pozostałych terenach wokół lotniska (Klukowo, Firoga, Matarnia i Kokoszki Przemysłowe) zabudowę produkcyjno-usługową. Szczegółowe dyspozycje funkcjonalne są zapisane w mpzp (tereny te są pokryte w całości obowiązującymi mpzp) i w tym zakresie uwaga jest poza przedmiotem ustaleń studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego. W mpzp ww. obszary przeznaczone są pod zabudowę produkcyjno-usługową P/U41 (która z definicji wyklucza lokalizację przemysłu uciążliwego bądź niebezpiecznego), za wyjątkiem niedoszłego pola

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
						golfowego - dla tego terenu ustalenia planistyczne będą określane z uwzględnieniem warunków wynikających z planów sąsiadujących.
82.43	12.12.2017	-	[REDACTED]		Studium zezwala na dalszą dezintegrację korytarza ekologicznego łączącego Trójmiejski Park Krajobrazowy i Lasy Otomińskie, poprzez planowaną zabudowę przerywającą jego ciągłość w rejonie na zachód od Kiełpina Górnego i w rejonie Kokoszek.	Uwaga nieuwzględniona, bo nieprawdziwa. W projekcie studium zachowano korytarz łączy Lasy Otomińskie z lasami Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego: poprzez dolinę potoku Jasień, która łączy wskazane w projekcie studium rozległe tereny zieleni dawnego poligonu wojskowego planowane do zagospodarowania rekreacyjno-wypoczynkowo-edukacyjnego w ramach Koncepcji zrównoważonego zagospodarowania strefy buforowej lasów TPK (Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Potoków Strzyża i Jasień), planowane tereny zieleni ogólnodostępnej w rejonie ulicy Kartuskiej i Trasy W-Z do jeziora Jasień i poprzez rodzinne ogrody działkowe łączą się w rejonie Otomina z Lasami Otomińskimi. Pod trasami drogowymi przecinającymi korytarz ekologiczny doliny potoku Jasień wybudowano przejścia dla zwierzyń zachowując trasy jej migracji pomiędzy wspomnianymi kompleksami leśnymi. Zachowanie korytarza ekologicznego doliny potoku Jasień zostało zapisane w ustaleniach obowiązujących planów miejscowych.
82.44	12.12.2017	-	[REDACTED]		Całkowite wyłączenie obszaru składowiska popiołów w dawnym jeziorze Zaspa, objęcie tego terenu rekultywacją i pozostawienie jako teren zielony.	Uwaga nieuwzględniona. Studium włącza ten teren w przeznaczenie usługowo-mieszkaniowe, co nie wyklucza w przyszłości zagospodarowania (w całości lub części) na cele zieleni miejskiej - będzie to głównie zależało od możliwości ekonomicznych, technicznych i środowiskowych przyjętych do realizacji zagospodarowania.
82.45	12.12.2017	-	[REDACTED]		Całkowite wyłączenie obszaru północnego obszaru strefy przemysłowej „Port”, a przynajmniej obszaru na północ od Twierdzy Wisłoujście z wszelkiej produkcji uciążliwej/niebezpiecznej.	Uwaga nieuwzględniona. Część wskazanych terenów przeznaczona jest na cele portowo-przemysłowe, które stanowią znaczący element tożsamości gospodarczej miasta wzmacniany przez zakładany rozwoju funkcji portowej (budowa tzw. Portu Centralnego) w tym rejonie; studium utrzymuje przeznaczenie przemysłowo-portowe tak jak w obowiązujących mpzp.
83	18.12.2017	-	MEDI System Sp. z o. o.	Prosta 69, 00-838 Warszawa	Wyłączyć dz. nr 1243/5 oraz 1242/1 obręb 044 z obszaru do objęcia ochroną ze względu na stan zachowania struktury przestrzennej.	Uwaga nieuwzględniona. Ochrona ze względu na stan zachowania struktury przestrzennej dotyczy całości danego zespołu urbanistycznego (nie tylko zabudowy) tworzącego zabytkową strukturę przestrenną. W tym przypadku dotyczy zabytkowego zespołu urbanistycznego Wrzeszcza Dolnego z eklektyczną i modernistyczną zabudową, który jest wymieniony w Aneksie 15 lp. 6. Wyłączenie pojedynczych nieruchomości z ochrony stoi w sprzeczności z ideą ochrony struktury jako określonej całości.
84	18.12.2017	-	[REDACTED]	Gdańsk	Przywrócić przebieg Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie na taki, jaki jest w obowiązującym Studium (dotyczy dz. nr 368/11, 372/1).	Uwaga nieuwzględniona. Przebieg OSTAB na działkach 368/11 i 372/1 był szczegółowo analizowany w trakcie prac nad projektem mpzp Jasień rejon ulicy Źródłanej w mieście Gdańsk. Korekty przebiegu OSTAB dokonano ze względu na ochronę naturalnego ukształtowania terenu, zabezpieczenie stateczności zbocza i zabezpieczenie zabudowy znajdującej się u jego podnóża przed negatywnymi skutkami nagłych i intensywnych opadów deszczu. Wysoki udział powierzchni biologicznie czynnej w obszarze OSTAB pozwoli na zwiększenie retencji naturalnej terenu, co jest zgodne z rekomendacjami I Panelu Obywatelskiego „Jak lepiej przygotować Gdańsk na wystąpienie ulewnych opadów deszczu w ramach adaptacji miasta do zmian klimatu”.
85	18.12.2017	-	[REDACTED]	Gdańsk	Studium nie deklaruje rewitalizacji linii kolejowej 234 oraz nie daje gwarancji powstania tak potrzebnego przystanku Karczemki. Przewiduje jedynie taką możliwość. Ustalenia studium w tym zakresie są zbyt ogólnikowe. Przystanek Karczemki mógłby powstać w ramach obecnej linii PKM - 248 a dokument Studium powinien przewidywać w przyszłości połączenie tej linii z linią 234.	Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki finansowania i realizacji inwestycji. Studium nie gwarantuje powstania żadnej inwestycji, gdyż dokument ten będąc aktem kierownictwa wewnętrznego wyznacza jedynie kierunki zagospodarowania przestrzennego. Zatem słusznie w ustaleniach studium wskazano możliwość zarówno rewitalizacji niektórych linii kolejowych, jak i powstania wnioskowanego przystanku Karczemki.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
86	07.12.2017	-	[REDACTED]	[REDACTED] 80-711 Gdańsk	Przewidzieć możliwość zabudowy mieszkaniowej w rejonie ul. Płońskiej [REDACTED]	Uwaga nieuwzględniona. Teren między ulicą Płońską a Martwą Wisłą z uwagi na bezpośrednie położenie nad akwenem żeglownym i sąsiedztwo terenów przemysłowych przeznaczony został na cele przemysłowo-usługowo-składowe umożliwiając tym samym rozwój funkcji gospodarczych w tym rejonie; z uwagi na sąsiedztwo przemysłowe, brak zaplecza infrastruktury społecznej i dogodnych powiązań miejskich rozwój funkcji mieszkaniowej jest w tym rejonie niewskazany.
87.1	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	Ze względu na historyczny charakter (i krajobraz) dzielnicę powinno się wyłączyć Aniołki z planów intensyfikacji zabudowy przewidzianych dla strefy śródmiejskiej.	Uwaga nieuwzględniona. Obowiązujące przepisy budowlane jedynie w strefie śródmiejskiej pozwalają na realizację zabudowy w relacjach wynikających z historycznego charakteru dzielnic Aniołki (rozumianej jako jednostka pomocnicza samorządu terytorialnego). Wyłączenie ich ze strefy zabudowy śródmiejskiej uniemożliwiłoby jej rozwój zgodny z historycznym charakterem.
87.2	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	str. 144 jest: "Ponadto do przestrzeni publicznych najwyższej rangi zalicza się (...) tereny zielone przyległe do al. Zwycięstwa". Postuluje się zmianę na "Ponadto do przestrzeni publicznych najwyższej rangi zalicza się (...) tereny zielone przyległe do al. Zwycięstwa (Wielkiej Alei)".	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiazań przyjętych w studium.
87.3	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 179 jest: "Węzły nowe, które powstały na terenach rolnicznych (Osowa, Wysoka, Klukowo, Smęgorzyno, Piecki, Migowo, Diabełkowo, Aniołki, Zakoniczyn, Łostowice, Jasień, Kiełpino i inne), poza nazwą nie stanowią elementu tożsamości miasta" - wykreślić Aniołki lub wskazać, że chodzi jedynie o fragment dzielnicę.	Uwaga nieuwzględniona. Ocena genezy węzłów struktury policentrycznej miasta jest subiektywna i zależy od przyjętych założeń, w szczególności porównywanego okresu wyjściowego.
87.4	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 207 jest: "Kształtowanie >>3 dzielnic wiedzy<<: we Wrzeszczu Górnym, w Oliwie, w Klukowie-Rębiechowie (tzw. Dolina Krzemowa) - po słowach "Wrzeszczu Górnym" dodać Aniołki - patrz s. 31 projektu Prognozy oddziaływania na środowisko.	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny.
87.5	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 220 jest: We Wrzeszczu, w sąsiedztwie politechniki i uniwersytetu medycznego oraz w Oliwie między uniwersytetem a AWFis-em wykształcają się dzielnice wiedzy." Zmienić na "We Wrzeszczu Górnym i Aniołkach (...)" - patrz s. 31 projektu Prognozy oddziaływania na środowisko.	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny.
87.6	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 293 [tu chodzi o str. 294 - przyp. BRG] jest: "rozwoju badań, nauk, i innowacji (dzielnic wiedzy) we Wrzeszczu Górnym i na Siedlcach (...)" zmienić na "(...) we Wrzeszczu Górnym i Aniołkach" - patrz s. 31 projektu Prognozy oddziaływania na środowisko.	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny, natomiast Siedlce są odrębną jednostką urbanistyczną; w granicach tej jednostki położony jest Gdańsk Park Naukowo-Technologiczny.
87.7	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 296 p. 5) [chodzi o str. 297 - przyp. BRG] jest: "Pozostałe jednostki urbanistyczne Śródmieścia nie ulegną znaczącym przekształceniom funkcjonalno-przestrzennym. Nowe obiekty mieszkaniowe i usługowe powstaną głównie na Siedlcach, na terenach dotychczasowych kolonii mieszkaniowych (kolonia Jordana, Przybyszewskiego i Ochota)" - Siedlce zamienić na Aniołki.	Uwaga nieuwzględniona. Kolonia Jordana, Przybyszewskiego i Ochota położone są w granicach jednostki urbanistycznej Siedlce wg podziału miasta dla celów planistycznych, który nie pokrywa się z podziałem na jednostki pomocnicze.
87.8	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 299 jest: "Kontynuacja rozbudowy dzielnic wiedzy we Wrzeszczu Górnym" zmienić na "Kontynuacja rozbudowy dzielnic wiedzy we Wrzeszczu Górnym i Aniołkach". - patrz s. 31 projektu Prognozy oddziaływania na środowisko.	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
87.9	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 299 rysunek - brak wskazania rozwoju rekreacji związanej z zielenią w Aniołkach - uzupełnić o tereny zielone w dzielnicy Aniołki, tj.: park Zielony, park Steffensa, Wronią Górkę i las miejski za skrzyżowaniem ul. Hoene-Wrońskiego i ul. Dębinki.	Uwaga nieuwzględniona. Wymienione parki i tereny leśne wskazane zostały na załączniku informacyjnym nr 3 Środowisko, który jest integralną częścią studium. Na rycinie na str. 299 zobrazowano w sposób schematyczny kierunki rozwoju dzielnicy urbanistycznej Wrzeszcz, w tym wskazano tereny zielone o potencjalnie większym oddziaływaniu niż lokalne.
87.10	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s 300 jest: "rehabilitacja Kolonii Żeńcy i Uroda we Wrzeszczu Dolnym (...) uzupełnić o Kolonie znajdujące się w dzielnicy Aniołki, tj. Kolonię Ochota, Kolonię Jordana, Kolonię Przybyszewskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Kolonia Jordana, Przybyszewskiego i Ochota położone są w granicach jednostki urbanistycznej Siedlce wg podziału miasta dla celów planistycznych, który nie pokrywa się z podziałem na jednostki pomocnicze. Wzmianka o tych koloniach znajduje się w części dot. Śródmieścia, str. 297.
87.11	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 300 jest: "Dzielnica urbanistyczna Wrzeszcz jest jednym z ważniejszych i większych zespołów mieszkaniowo- usługowych w mieście mieszczącym ośrodek usługowy o randze metropolitalnej. Funkcje dzielnicy nie ulegną zasadniczym zmianom (...) 3) Rozwój Wrzeszczu będzie miał głównie charakter jakościowy i będzie polegał na następujących przekształceniach istniejącego zainwestowania: poprawie zabudowy substandardowej i zekapitalizowanej, lecz o znaczących walorach kulturowych we Wrzeszczu Dolnym i Górnym oraz w Brzeźnie (...)" - uzupełnić o Aniołki.	Uwaga nieuwzględniona. Aniołki są częścią jednostki urbanistycznej Wrzeszcz Górnny.
87.12	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 78, 384 i inne jest: park Steffensów, park im. Steffensa, park Steffensa - ujednolicić na Park Steffensa. Patrz uchwała nr XXIX/786/16 RMG z dnia 29 września 2016 r.w sprawie przyjęcia Gminnego Programu Opieki nad Zabytkami Miasta Gdańsk na lata 2016-201(??), s. 49.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiazań przyjętych w studium; ujednolicono nazewnictwo - park Steffensów - tę nazwę potwierdza Encyklopedia Gdańska.
87.13	04.12.2017	(Uchwała nr XX/53/2017 RD Aniołki)	Rada Dzielnicy Aniołki	-	s. 436 [tu chodzi o str. 437 - MPi] jest: "Zespół urbanistyczny w rejonie Wielkiej Alei z zespołem Politechniki Gdańskiej, akademii medycznej i parków poświęconych" - zmienić nazwę z "akademia medyczna" na Gdańsk Uniwersytet Medyczny".	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje rozwiazań przyjętych w studium. Poprawiono nazwę uczelni.
88	12.12.2017	-	[REDACTED]	80-628 Gdańsk	Zmienić funkcję przemysłową fragmentu terenu przyplązowego według zat. Nr 4 (dołączonego do uwagi) i określić go jako naturalne elementy przyrodnicze.	Uwaga nieuwzględniona. Rejon Stogów Portowych to obszar gdzie kontynuowana jest koncentracja ważnej gospodarczo i społecznie (miejsc pracy) funkcji portowo-przemysłowo-usługowej; rozwój ten z założenia może być prowadzony w granicach administracyjnych portu.
89.1	12.12.2017 (uzup. o podpisy 15.01.2018)	-	Radni dzielnicy Chełm: [REDACTED]	-	Sporządzić podstawową analizę kongestii ruchu na sieci drogowej w rejonie Cieszyńskiego, Armii Krajowej, Małomiejskiej i Havla.	To nie jest uwaga, bo nie kwestionuje żadnego z ustaleń projektu studium. Wymóg sporządzenia analizy jest poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problematyki organizacji funkcjonowania miasta.

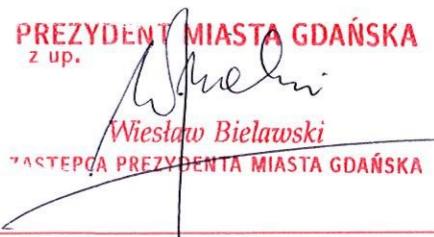
Lp.	Data wpłynięcia uwagi	Sygnatura pisma	Instytucja/osoba fizyczna	Adres autora uwagi	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi
89.2	12.12.2017 (uzup. O podpisy 15.01.2018)	-	Radni dzielnicy Chełm: [REDACTED]	-	Zsynchronizować liczbę szkół podstawowych i średnich z planowanym wzrostem liczby mieszkańców dzielnicy (1), przy założeniu do 500 dzieci w jednostce (2) w systemie jednozmianowym (3).	(1) Terminy budowy szkół są poza przedmiotem studium i wiążą się z finansowaniem realizacji inwestycji. Kolejność budowania poszczególnych szkół i wielkość obiektów dostosowywana jest do potrzeb. Należy pamiętać, że studium obejmuje długi horyzont czasowy, a budowa szkół musi być dostosowana do potrzeb w danym czasie i konkretnym obszarze. (2) Uwaga nieuwzględniona. W rozdz. 19.4 SUIKZP, pkt "Oświaty" podano założenia systemu oświaty oraz zasady szczegółowego wyliczenia potrzeb w zakresie bazy oświatowej. Potrzeby określone są liczbą potrzebnych pomieszczeń do nauki. Do obliczeń przyjęto optymalną i standardową wielkość szkóły - 24 oddziały po 25 uczniów/oddział, jednak w praktyce projekty budowlane szkół różnią się liczbą pomieszczeń, podobnie jak szkoły istniejące. Studium nie wyznacza dokładnej wielkości obiektu - jego wielkość dostosowuje się na etapie projektu budowlanego do konkretnych warunków danej lokalizacji. Jeżeli w studium podano, że np. wielkość potrzeb na dany okres wynosi 46 pomieszczeń to można zrealizować dwa obiekty - np. w jednym będzie 20 pomieszczeń dla 500 dzieci, w drugim 26 pomieszczeń dla 650 dzieci; budowa w takiej sytuacji dwóch szkół po 20 pomieszczeń (jak proponują wnioskodawcy) będzie za mała w stosunku do potrzeb. (3) Uwaga bezprzedmiotowa. Potrzeby w zakresie bazy oświatowej wyliczono wariantowo - dla zmianowości 1.0 do 1.3 i wydają się one realne do możliwości finansowych i przestrzennych gminy z równoczesnym zapewnieniem dobrych warunków nauczania. Ważne jest, że gmina ma tereny na realizację szkół w dzielnicach, gdzie potrzeby są i będą największe (np. w dzielnicy Potudnie jest 6 lokalizacji, które pozwolą na naukę przy zmianowości 1.0).
89.3	12.12.2017 (uzup. O podpisy 15.01.2018)	-	Radni dzielnicy Chełm: [REDACTED]	-	(1) Nie wliczać tzw. "zielonych parkingów" (z GEOKARTY itp.) i zieleni dachowej do procentowego minimum powierzchni biologicznie czynnej w ramach przyjętych proporcji 70% OSTAB. (2) Ustalić na poziomie 100 m ² minimalną powierzchnię zaliczaną do zieleni [chodzi o zieleń rekreacyjną dla mieszkańców- przyp. - BRG] w osiedlach wg współczynnika 0,3 m ² zieleni na 1 m ² mieszkańców.	(1) Uwaga nieuwzględniona. Definicja terenu biologicznie czynnego zawarta została w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Została on precyzyjnie określona i projekt studium nie może jej zmienić. (2) Uwaga poza przedmiotem ustaleń Studium, gdyż dotyczy problemu szczegółowego i lokalnego, niemożliwego do rozwiązania w skali dokumentu. Zieleń rekreacyjna dla mieszkańców to inna kategoria niż powierzchnia biologicznie czynna, służąca celom rekreacji przydomowej. Projekt studium określa tylko jej wskaźnik wynikający z powierzchni użytkowej mieszkań (rozdz. 18, str. 222). Natomiast w mpzp wymogi dotyczące zieleni rekreacyjnej dla mieszkańców są konkretyzowane i rutynowo ustalany jest wymóg minimalnej powierzchni tej zieleni (w jednym kawałku) właśnie w wysokości 100 m ² .
89.4	12.12.2017(uzup. O podpisy 15.01.2018)	-	Radni dzielnicy Chełm: [REDACTED]	-	Zaliczyć tereny zieleni w Jarze Wilanowskim i tereny zalesione Biskupiej Górką (plan 1123) do przestrzeni ogólnodostępnych (1) z wykluczeniem ich komercjalizacji (2) i uznać teren zalesiony w obrębie planu 1123 na Biskupiej Górkę za użytek ekologiczny.	(1) Uwaga bezprzedmiotowa. Tereny przeznaczone w obowiązujących planach miejscowych pod zieleń urządzoną są tym samym terenami zieleni ogólnodostępnej. (2) Kwestia komercjalizacji gruntów jest w ogóle poza przedmiotem planowania przestrzennego, gdyż dotyczy problematyki organizacji funkcjonowania miasta.(3) Uwaga nieuwzględniona. Aktualnie brak jest kompleksowych badań przyrodniczych wskazujących na potrzebę, bądź konieczność ustanowienia użytku ekologicznego na Biskupiej Górkę. Ustanowienie form ochrony przyrody następuje na podstawie, między innymi, przepisów ustawy o ochronie przyrody, niezależnie od przeznaczeń terenów wskazanych w studium czy w planie miejscowym.

Na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku o ochronie danych osobowych (tekst jednolity DZ. U. z 2016 r. poz. 922 ze zm.) informujemy, że: 1. Administratorem danych osobowych jest Biuro Rozwoju Gdańskiego z siedzibą 80-855 Gdańsk ul. Wały Piastowskie 24. 2. Celem przetwarzania danych jest współpraca i dialog z organami gminy. 3. Podstawą przetwarzania danych są przepisy prawa. 4. Każda osoba, której dane dotyczą ma prawo wglądu i poprawiania swoich danych.

DYREKTOR
BIURA ROZWROU GDAŃSKA


Edyta Damszel-Turek

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.


Wiesław Bielawski

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA GDAŃSKA