
Koncepcja układu komunikacyjnego Kępy Parnickiej i Wyspy Zielonej

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Wytyczne wyjściowe do opracowania
3. Stan istniejący
 - 3.1 Układ drogowy
 - 3.2 Transport publiczny
4. Koncepcja rozwiązań
 - 4.1 Układ drogowy
 - 4.2 Wyposażenie techniczne drogi
 - 4.3 Transport publiczny
 - 4.4 Most przez Odrę zachodnią
 - 4.5 Kładka przez Odrę zachodnią
 - 4.6 Obiekty kolidujące
 - 4.7 Główne sieci uzbrojenia terenu
5. Uwarunkowania realizacyjne
 - 5.1 Stan terenowo – prawny
 - 5.2 Procedura przygotowania do realizacji
 - 5.3 Zakładany harmonogram realizacyjny
6. Etapowanie inwestycji

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|----|---|------------------|
| 01 | Plan sytuacyjny | skala 1 : 750 |
| 02 | Profil podłużny | skala 1 : 75/750 |
| 03 | Przekroje charakterystyczne | skala 1 : 50 |
| 04 | Most przez Odrę Zachodnią (plan, widok) | skala 1 : 250 |
| 05 | Stan władania terenu | skala 1 : 1000 |
| 06 | Kładka przez Odrę Zachodnią (plan, widok) | skala 1 : 250 |
| 07 | Wizualizacje | |

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa z dnia zawarta pomiędzy Szczecińskie Inwestycje Miejskie sp. z o.o. a Pracownią Projektową Dróg i Mostów Ryszard Kowalski.

2. Wytyczne wyjściowe do opracowania

Analiza obejmuje koncepcję przebiegu nowej drogi stanowiącej połączenie ulicy Heyki poprzez wyspę Zieloną, nowy most przez rzekę Odrę oraz ulicę Zapadłą do skrzyżowania z ulicą Kolumba.

Zgodnie z założeniami do Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu planowane połączenie ma być ulicą klasy „L” o dwóch pasach ruchu, z obustronnymi chodnikami oraz ścieżką rowerową. Na odcinku pomiędzy ulicami Maklerską i Składową przewiduje się wykonanie poszerzenia pasa drogowego na potrzeby wykonania przestrzeni publicznej.

W celu skomunikowania Wyspy Zielonej z układem komunikacyjnym miasta zakłada się wykonanie nowego mostu przez rzekę Odrę (zachodnią) na wysokości ulicy Zapadłej. Obiekt powinien spełniać wymagania IV klasy żeglownej zgodnie z Ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Włączenie układu komunikacyjnego w ulicę Kolumba powinno zostać rozwiązane w sposób tymczasowy z uwagi na planowaną docelową lokalizację w tym miejscu węzła drogowego kończącego Obwodnicę Śródmiejską i wykonanie nowej drogi klasy „G” wychodzącej w kierunku południowym do połączenia z ul. Krygiera.

3. Stan istniejący

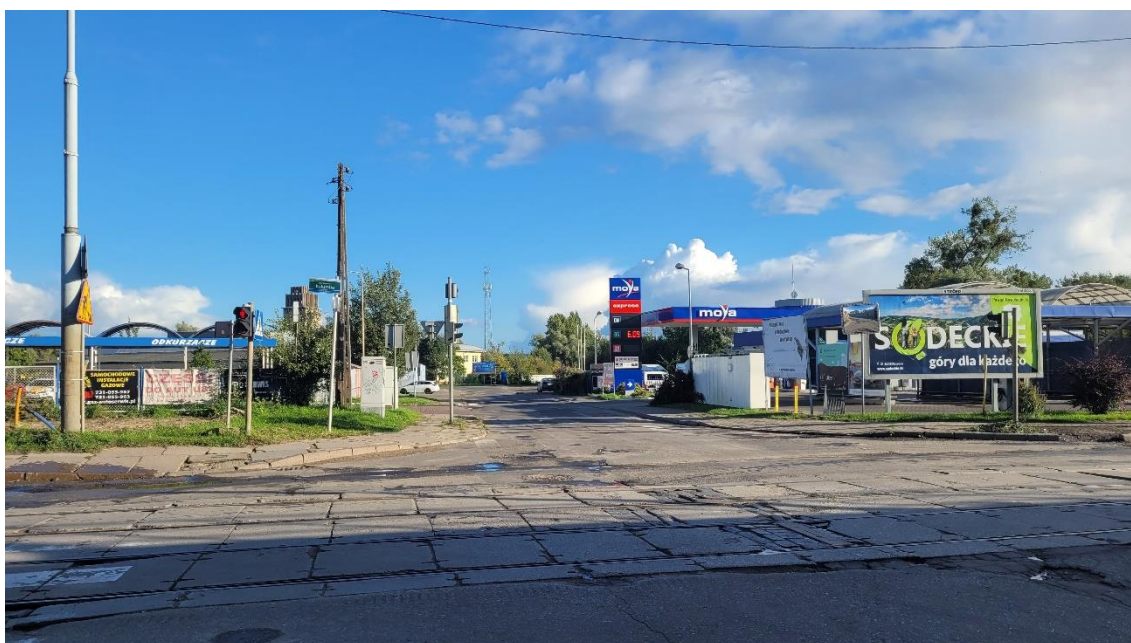
3.1. Układ drogowy

3.1.1. ul. Zapadła (od ul. Kolumba do rz. Odry)

Ulica jest przedłużeniem ulicy Dąbrowskiego łączącej skrzyżowanie Mieszka I – Piastów i Powstańców Wielkopolskich z ul. Kolumba. Ulica jest w stanie zdegradowanym. Jezdnia o nawierzchni na początkowym odcinku bitumicznej, potem brukowana z wstawkami z płyt drogowych. Szerokości jezdni od 6 do 8m. Wydzielone ciągi piesze występują jedynie na początkowym odcinku przy skrzyżowaniu z ul. Kolumba. Ulica jest częściowo oświetlona, nie posiada natomiast kanalizacji deszczowej.



Fot. 1. Widok z ul. Dąbrowskiego w kierunku skrzyżowania ulic Kolumba i Zapadłej



Fot. 2. Widok z ul. Kolumba w ul. Zapadłą



Fot. 3. Ul. Zapadła na wysokości posesji nr 2



Fot. 4. Ul. Zapadła na wysokości posesji nr 8



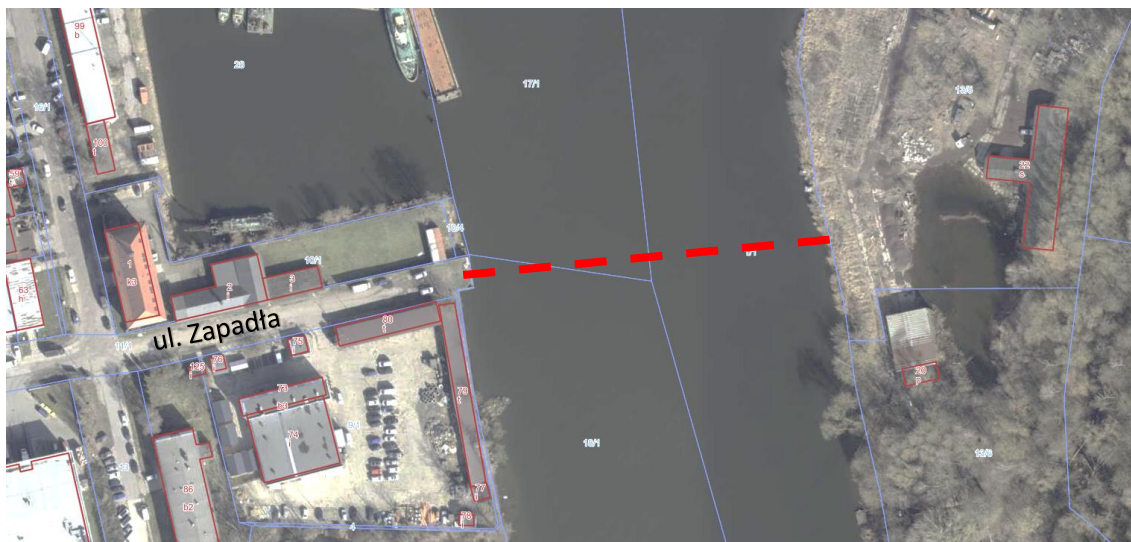
Fot. 5. Ul. Zapadła, widok ze skrzyżowania z ul. Nadodrzańską



Fot. 6. Ul. Zapadła, nabrzeże

3.1.2. Przekroczenie rzeki Odry zachodniej

Planowane przekroczenie rzeki nastąpi w okolicach km 34,50 rzeki Odry Zachodniej. Szerokość nurtu rzeki w miejscu planowanego przekroczenia ma ok. 125m.



Fot. 7. Lokalizacja planowanego mostu (mapa źródło: Geoportal.gov.pl)



Fot. 8. Lokalizacja planowanego mostu

3.1.3. Odcinek od Mostu na Odrze Zachodniej do ul. Maklerskiej

Planowany pas drogowy przebiega przez tereny niezagospodarowane, częściowo zalesione. Dopiero na końcowym odcinku w planowanym śladzie drogi znajduje się utwardzony odcinek z płyt drogowych. Na odcinku pomiędzy groblą łączącą Wyspę Zieloną i Kępę Parnicką znajdują się obiekty kolidujące z planowaną drogą wyszczególnione w pkt. 4.5 niniejszego opracowania.



Fot. 9. Przebieg nowej drogi na odcinku Wyspy Zielonej (mapa źródło: Geoportal.gov.pl)



Fot. 10. Widok ze skrzyżowania Heyki – Maklerska w kierunku wyspy Zielonej

3.1.4. Odcinek od ul. Maklerskiej do mostu na kanale Zielonym (ul. Leona Heyki)

Ulica na tym odcinku ma jezdnię bitumiczną o szerokości ok. 10m, obustronne chodniki, kanalizację deszczową oraz oświetlenie. Szerokość pasa drogowego waha się od 18 do 23m. Przy skrzyżowaniu z ul. Spedytorską zlokalizowana jest pętla autobusowa. Na północnym końcu ulica przechodzi pod wiaduktem linii kolejowej nr 273. Skrajnia obiektu wynosi w tym miejscu 3,4m. Następnie poprzez most nad kanałem zielonym ulica dochodzi do skrzyżowania z ul. Energetyków (Droga Krajowa nr 10). Połączenie to jest jedynym powiązaniem drogowym układu komunikacyjnego wyspy Kępa Parnicka i Wyspa Zielona z układem zewnętrznym miasta. W chwili obecnej trwa przebudowa mostu nad Kanałem Zielonym z uwagi na jego stan techniczny. Poprawa jego parametrów nie zapewni jednak w dalszym ciągu pełnego dostępu do wysp z uwagi na obniżoną skrajnię obiektu kolejowego. Podniesienie niwelety linii kolejowej wiązałoby się z przebudową zarówno układu torowego w obszarze wyspy jak i mostów nad rzeką Odrą i Parnicą. Z kolei obniżenie niwelety drogi w tym miejscu powodowałoby trudności z odwodnieniem tego odcinka z uwagi na zejście z rzędną poniżej poziomu rzeki.



Fot. 11. Ul. Heyki. Widok ze skrzyżowania z ul Maklerska w kierunku północnym



Fot. 12. Ul. Heyki. Widok ze skrzyżowania z ul Spedytorską w kierunku północnym



Fot. 13. Ul. Heyki. Widok na skrzyżowania z ul Targową w kierunku północnym



Fot. 14. Ul. Heyki. Widok na skrzyżowania z ul Wilków Morskich w kierunku północnym



Fot. 15. Ul. Heyki. Widok na skrzyżowania z ul Składową w kierunku północnym



Fot. 16. Ul. Heyki. Widok na wiadukt w ciągu linii kolejowej nr 273 (Szczecin Gł. - Wrocław Gł.)

3.2. Transport publiczny

W stanie istniejącym dostęp do wyspy zapewniony jest jedynie poprzez komunikację autobusową. Na wyspie Kępa Parnicka zlokalizowane są dwa zespoły przystanków: Składowa oraz Heyki. Dojazd na wyspę zapewnia linia autobusowa 76 oferująca 30 kursów w dzień powszedni i 9 kursów w soboty i dni świąteczne. Jednak układ linii powoduje że prosty dojazd jest jedynie od strony Centrum. Przejazd w przeciwnym kierunku odbywa się poprzez pętle Nabrzeże Ewa lub Logistyczna. Najbliższe przystanki tramwajowe znajdują się w ciągu ul. Energetyków (pod Trasą Zamkową) oraz na ul. Wyszyńskiego (przy Moście Długim).

4. Koncepcja rozwiązań

4.1. Układ drogowy

Projektowany układ drogowy w maksymalnym zakresie wykorzystuje istniejące pasy drogowe ulic Heyki oraz Zapadłej. Do zaprojektowania geometrii drogi przyjęto warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Przyjęto następujące parametry:

- ulica Klasy: „L”
- prędkość projektowa: 40km/h

| | |
|-------------------------------------|--------|
| - przekrój: | 1/2 |
| - szerokość pasa ruchu: | 3,25 m |
| - szerokość drogi dla rowerów: | 2,50 m |
| - minimalny promień łuku pionowego: | 1000 m |
| - minimalny promień łuku w planie: | 50m |

Początkowy projektowany odcinek pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Kolumba a nowym mostem nad Odrą Zachodnią, zakłada wykonanie drogi w układzie tymczasowym do czasu realizacji węzła drogowego „Zapadła” kończącego Obwodnicę Śródmiejską. Przebudowany zostanie ciąg ulicy Zapadłej z częściową przebudową ulicy Dąbrowskiego na wlocie do skrzyżowania z ulicą Kolumba. Ulica Kolumba na tym skrzyżowaniu jest aktualnie w przebudowie związanej z przebudową torowiska tramwajowego i po realizacji tej inwestycji będzie miała na tym skrzyżowaniu przekrój jednojezdniowy (1/4) z wbudowanym torowiskiem tramwajowym. Niniejsza koncepcja zakłada wykonanie wlotów ulic Zapadłej oraz Dąbrowskiego jako trzypasowych (dwa pasy na wlocie w układzie : pas do skrętu w lewo i pas do jazdy na wprost i w prawo oraz jedno pas zjazdowy ze skrzyżowania). Taka segregacja ruchu pozwoli w najbardziej wydajny sposób sterować ruchem w takim układzie skrzyżowania. Odcinek pomiędzy skrzyżowaniem a mostem zaprojektowano w układzie dwupasowym, z obustronnymi chodnikami i wydzieloną ścieżką rowerową zlokalizowaną po północnej stronie jezdni. Na tym odcinku odtworzono istniejące skrzyżowanie z ul. Nadodrzańską. Wykonanie tego odcinka jest w kolizji z obiektami wykazanymi w pkt. 44.1-4.4.4 niniejszego opracowania.

Odcinek na moście zaprojektowano w przekroju dwupasowym z jedną o szerokości 6,5m z obustronnym poszerzeniem uwzględniającym lokalizację wpustów (2x0,5m), obustronnymi chodnikami o szerokości 2,5m oraz ścieżką rowerową o szerokości 2,5m.

Na odcinku przebiegającym przez Wyspę Zieloną dostosowano przebieg do podziału terenu wynikającego z projektu Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu. W km. 0+767,23 zaprojektowano rondo jednopasowe o średnicy wyspy wewnętrznej 18m i pasie ruchu szerokości 6m.

Od tego miejsca zaprojektowano rozwiązania uspokajające ruch m.in. odgięcia geometrii, sugerowane przejścia dla pieszych, wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych. na projektowanej ulicy, dostosowujące geometrię do wprowadzenia w docelowej organizacji ruchu wprowadzenie strefy „Tempo 30”.

Odcinek pomiędzy mostem do ronda i dalej do skrzyżowania z ulicą Maklerską przebiega w nowym śladzie, poprzez obszar niezagospodarowany, częściowo zalesiony.

Od skrzyżowania z ulicą Maklerską do końca opracowania ulica wykorzystuje ślad istniejący ulicy Leona Heyki. Na odcinku tym zaprojektowano zgodnie z założeniami MPZP ulicę o przekroju alejowym z wydzieloną jezdnią, ciągami pieszymi, rowerowym oraz nasadzeniami alejowymi.

Pomiędzy ulicą Maklerską i Spedytorską zaprojektowano dodatkową jezdnię umożliwiającą wykonanie pętli autobusowej. Szerokość pasa drogowego na tym odcinku wynosi ok. 52m

Na odcinku pomiędzy ulicami Spedytorską a Składową w pasie o szerokości ok. 36m zaprojektowano jezdnię z obustronnymi chodnikami, zatokami parkingowymi do parkowania prostopadłego po zachodniej stronie ulicy wydzieloną ścieżką rowerową oraz dodatkową ciągami pieszymi po stronie zachodniej przylegającym do przyszłej zabudowy terenów zlokalizowanych w kwartałach pomiędzy ulicą Heyki i rzeką Odrą. Ciąg został odsunięty od granicy pasa drogowego o ok. 5m dając możliwość w zależności od przyszłego zagospodarowania, wytworzenia dodatkowego pasa zieleni bądź przestrzeni na ogródki kawiarniane.

Na odcinku pomiędzy ul. Składową do wiaduktu kolejowego pas drogowy będzie miał szerokość ok. 23m w którym zaprojektowano jezdnię z obustronnymi chodnikami, zatokami parkingowymi do parkowania prostopadłego po zachodniej stronie ulicy wydzieloną ścieżką rowerową. Na całym odcinku przewidziano wykonanie obustronnych nasadzeń szpalerowych. Przy wjeździe na ten odcinek od strony mostu na Kanale Zielonym założono wykonanie odgięcia geometrii pasa ruchu poprzez wykonanie wyspy kanalizującej przez które wykonane będzie przejście dla pieszych oraz zaraz za nim zatoki autobusowej. Rozwiązanie takie w sposób czytelny pokazywać będzie kierującym wjazd w strefę ruchu uspokojonego.

Z uwagi na ukształtowanie terenu niweleta drogi na całym projektowanym odcinku opierać się będzie na spadkach zbliżonych do minimalnych. Wyjątkami są najazdy na most na Odrę gdzie pochylenie podłużne wynosić będzie ok. 4,4% oraz dojazd do mostu na Kanale Zielonym na granicy opracowania. W większości przypadków niweleta będzie przebiegać po terenie istniejącym, jedynie na odcinku pomiędzy nowym mostem a nowym rondem na Wyspie Zielonej zakłada się wykonanie odcinka drogi w nasypie o wysokości ok. 1,2 -2m, z uwagi na obniżenie terenu w tym miejscu do rzędnych 0,5 -0,8 mnpm.

4.2. Wyposażenie techniczne drogi

Na całym projektowanym odcinku przewiduje się wykonanie kanalizacji deszczowej na potrzeby odwodnienia drogi. Jednak w trakcie opracowywania dokumentacji projektowej należy dążyć aby jak najwięcej wód opadowych z powierzchni chodników i ścieżek rowerowych zagospodarowywać w granicach pasa drogowego na terenach zielonych.

Cały projektowany odcinek ulicy powinien zostać wyposażony w oświetlenie uliczne. Oprócz oświetlenia jezdni na odcinku pomiędzy ulicami Maklerską i Składową należy uwzględnić dodatkowe oświetlenie ciągów pieszych, zlokalizowanych w oddaleniu od jezdni.

Zgodnie z art. 39 ust. 6 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga powinna być wyposażona w kanał technologiczny.

Skrzyżowanie ulic Kolumba i Zapadłej/Dąbrowskiego wymagać będzie przebudowy istniejącej sygnalizacji świetlnej. Przebudowa wymagać będzie zarówno rozbudowy osprzętu wynikając z przebudowy wlotów jak i opracowania nowego programu sygnalizacji.

Dodatkowo na charakter ulicy, która tworzyć będzie główną oś intensywnie zabudowującego się obszaru, konieczne będzie indywidualne zaprojektowanie przestrzeni publicznych wytworzonych w pasie drogowym poprzez bogaty program zieleni oraz elementów małej architektury.

4.3. Transport publiczny

Obszar będący przedmiotem opracowania, będzie obsługiwany zasadniczo przez komunikację autobusową, obsługującą zarówno ruch zapewniający dojazd docelowy jak i jako dostęp do węzłów przesiadkowych poza obszarem opracowania.

Na potrzeby funkcjonowania komunikacji autobusowej zaprojektowano 4 zespoły przystankowe:

- w rejonie wiaduktu przy linii kolejowej 273
- w rejonie skrzyżowania z ulicą Spedytorską, gdzie dodatkowo zaprojektowano dodatkową jezdnię umożliwiającą wykonanie pętli autobusowej do zakończenia linii zarówno od strony północnej jak i południowej,
- na Wyspie Zielonej w km. Ok. 0+875 w miejscu przecięcia jezdni przez planowany poprzeczny ciąg pieszy
- przy skrzyżowaniu z ul. Kolumba.

Dodatkowo obszar po wykonaniu całości układu drogowego znajdować się będzie częściowo w strefie wpływu komunikacji tramwajowej. Obszar terenu położony na północ od ul. Składowej będzie znajdował się w odległości do 500m od nowych przystanków tramwajowych wykonywanych w ciągu ul. Energetyków przy skrzyżowaniu z ul. Celną. Częściowo także południowy obszar Wyspy Zielonej będzie posiadał dostęp do przystanków na ul. Kolumba, jednak w tym przypadku minimalna droga dojścia do przystanków przekraczać będzie 500m.

Dodatkowym elementem poprawiającym dostęp do transportu publicznego będzie także wykonywany przystanek Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej „Szczecin Łasztownia” zlokalizowany na linii kolejowej 273 na wyspie Kępa Parnicka przy wiadukcie nad ul. Heyki.

4.4. Most przez Odrę Zachodnią

Planowany most przez Odrę Zachodnią zlokalizowany będzie na odcinku pomiędzy km ok. 0+425 do ok. 0+600. Szerokość nurtu w tym miejscu wynosi ok. 125m. Przeprawa powinna spełniać wymagania stawiane dla IV klasy żeglowności zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dla tej klasy minimalny prześwit obiektu nad poziomem wysokiej wody żeglownej wynosi 5,25m. Minimalna szerokość szlaku żeglugowego wynosić powinna 40m.

Zakłada się wykonanie obiektu trzy przęsłowego posadowionego na podporach zlokalizowanych w nurcie rzeki. Zaproponowano obiekt o długości 147,5 (46,1+55,3+46,1). Na etapie wykonywania dokumentacji projektowej należało będzie dokonać analizy dotyczącej konstrukcji obiektu, uwzględniając zarówno koszty ekonomiczne wykonania konstrukcji jak i wpływu budowy obiektu na funkcjonowanie szlaku żeglugowego.

Konieczność przeprowadzenia i tym samym przystosowania obiektu do przeprowadzenia sieci obcych wynikać będzie z uzgodnień branżowych. Wstępnie zakłada się przygotowanie konstrukcji do przeprowadzenia sieci wodociągowej, gazowej, energetycznej i telekomunikacyjnych.

Przykładowy wygląd obiektu jego lokalizację i parametry charakterystyczne przedstawiono na rysunku 04.

4.5. Kładka przez Odrę Zachodnią

Planowana kładka na wysokości Dworca Głównego pełnić ma rolę połączenia pieszo – rowerowego pomiędzy Kępą Parnicką a zachodnim brzegiem Odry. W niniejszym opracowaniu wskazano ją jako element uzupełniający dla podstawowego układu komunikacyjnego wysp. Także w tym przypadku należy dla obiektu zapewnić IV klasę żeglowności zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Skrajnie żeglowną należy przewidzieć pomiędzy wyspą Przymoście i zachodnim brzegiem Odry. Obiekt przebiegałby w śladzie przedwojennego Mostu Dworcowego. Z uwagi na charakter konstrukcji i rodzaj prowadzonego ruchu, można wykonać go jako jednoprzęsłowy nad każdym z przecinanych nurtów rzeki. W całości z uwagi na przekroczenie dodatkowo ulicy Kolumba obiekt miałby długość 191,3m (17,6+101,3+25,7*+46,7).

* długość pomiędzy przyczółkami na wyspie Przymoście.

Przykładowy wygląd obiektu jego lokalizację i parametry charakterystyczne przedstawiono na rysunku 05.

4.6. Obiekty kolidujące

4.6.1 Budynki magazynowy dz. 15/14 obr. 1051

Zespół obiektów magazynowych, jednokondygnacyjny o powierzchni zabudowy 430m² i 110m²



4.6.2 Budynki magazynowe dz. 15/10 obr. 1051

Zespół obiektów magazynowych, jednokondygnacyjny o powierzchni zabudowy 350m²



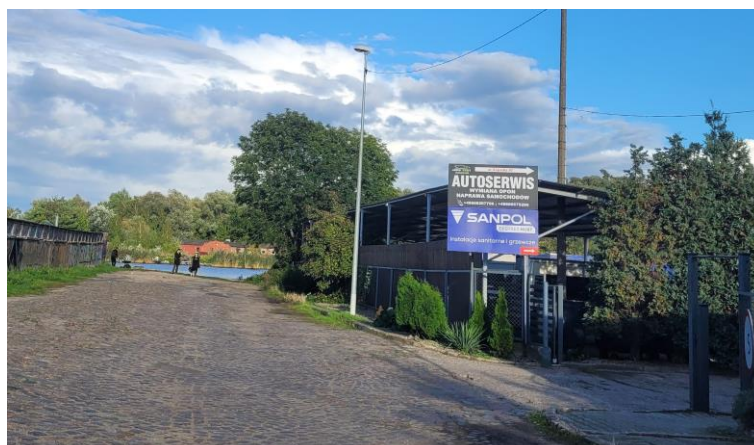
4.6.3 Budynki magazynowe dz. 10/1 obr. 1051

Obiekt magazynowy, jednokondygnacyjny o powierzchni zabudowy 580m²



4.6.4 Zespół obiektów na dz. 9/1 obr. 1051

Wiata o powierzchni zabudowy 260m²



Stróżówka o powierzchni zabudowy 36m²



4.6.5 Zespół obiektów na dz. 47 obr. 1088

Obiekty magazynowe, jednokondygnacyjne o powierzchni zabudowy: 470m², 150m², 95m², 36m²



4.6.6 Zespół obiektów na dz. 2/1 obr. 1088

Obiekty magazynowe, jednokondygnacyjne o powierzchni zabudowy: 17m², 162m² i 82m²



4.6.7 Zespół obiektów na dz. 10 obr. 1088

Obiekt magazynowy, jednokondygnacyjny o powierzchni zabudowy 1310m² i obiekt wartowniczy o powierzchni zabudowy 16m²



4.6.8 Zespół obiektów na dz. 10 obr. 1088

Obiekt magazynowy, jednokondygnacyjny o powierzchni zabudowy 465 m² i obiekt wartowniczy o powierzchni zabudowy 24 m²





4.7. Główne sieci uzbrojenia

Inwestycja wiązać się będzie z całkowitą przebudową istniejących ulic Heyki oraz Zapadłej, oraz budową nowego odcinka ulicy wraz z mostem przez rzekę Odrę. Na potrzeby niniejszej koncepcji wykonano wstępne rozpoznanie potrzeb w zakresie infrastruktury technicznej niezbędnej do zrealizowania w ramach prowadzonych robót.

Usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą jak i regulacja istniejących urządzeń obcych będzie integralną częścią inwestycji. Podobna sytuacja będzie związana z budową kanalizacji deszczowej na potrzeby odwodnienia pasa drogowego oraz sieci oświetlenia ulicznego.

Jednak z uwagi na zakres prowadzonych prac niezbędne będzie w koordynacji z gestorami pozostałych sieci wzajemna koordynacja prac uwzględniająca wykonanie tych sieci w pasie drogowym przed robotami drogowymi, lub zapewnienie możliwości ich późniejszego wykonania bez naruszania wykonanej nowej infrastruktury.

Konieczność spięcia sieci istniejących jak i projektowanych na Wyspach z sieciami w rejonie ul. Kolumba wymaga także zapewnienia miejsca na ich przeprowadzenie po nowym obiekcie mostowym. Wstępne rozpoznanie wskazuje na taką konieczność w przypadku sieci: wodociągowej, gazowej, CO, energetycznej i telekomunikacyjnej.

4.7.1 Kanalizacja sanitarna

Na wyspie Kępa Parnicka jest istniejąca sieć kanalizacji sanitarnej. W ramach inwestycji konieczne będzie na tym odcinku wykonanie regulacji studni oraz ewentualne lokalne usunięcie kolizji z projektowanym układem. Podobnie w ciągu ulicy Zapadłej może zajść konieczność usunięcia lokalnych kolizji z siecią.

W ramach projektowanej inwestycji należy uwzględnić wykonanie nowego odcinka kanalizacji sanitarnej w pasie drogowym na całej długości pomiędzy nowym mostem a ul. Maklerską.

4.7.2 Kanalizacja deszczowa

Kanalizacja deszczowa w stanie istniejącym jest wykonana na odcinku ulicy Heyki pomiędzy ul. Maklerską a wiaduktem kolejowym. W ramach inwestycji konieczna będzie przebudowa i rozbudowa układu odwodnienia ulicy.

Konieczne będzie wykonanie nowej kanalizacji deszczowej na całym odcinku od skrzyżowania z ul. Kolumba do skrzyżowania z ul. Maklerską. Na obszarze wyspy należy dążyć do maksymalnego zagospodarowania wód opadowych na terenach zielonych w ramach pasa drogowego.

4.7.3 Sieć ciepłownicza

Zgodnie z opinią Szczecińskiej Energetyki Ciepłej należy zabezpieczyć miejsce na poprowadzenie nowej sieci ciepłowniczej na całym projektowanym odcinku, od skrzyżowania z ul. Kolumba do wiaduktu kolejowego. Dodatkowo wraz z siecią konieczne będzie wykonanie kabla teletechnicznego na potrzeby obsługi sieci.

4.7.4 Sieć wodociągowa

Zgodnie z opinią ZWIK konieczne będzie wykonanie nowego odcinka sieci wodociągowej spinającego istniejącą sieć wodociągową w ciągu ul. Heyki z siecią wodociągową w ciągu ul. Kolumba. Na istniejącej sieci w rejonie ulicy Heyki oraz Kolumba może zajść potrzeba usunięcia lokalnych kolizji oraz regulacji istniejącej armatury.

Na potrzeby funkcjonowania sieci wodociągowej konieczne będzie także wykonanie światłowodowej sieci teletechnicznej włączonej do sieci znajdującej się w ul. Zapadłej.

4.7.5 Kanalizacja teletechniczna.

Istniejące sieci teletechniczne znajdują się zarówno w ciągu ul. Heyki jak i w ciągu ul. Zapadłej. W ramach inwestycji zajdzie konieczność zarówno regulacji istniejących urządzeń jak i usunięcia lokalnych kolizji z nowoprojektowanym układem.

W ramach inwestycji konieczne będzie wykonanie kanału technologicznego wzdłuż całego projektowanego układu, na potrzeby zarówno operatorów zewnętrznych jak i na potrzeby miejskie (np. monitoring miejski).

4.7.6 Sieć energetyczna

Zgodnie z opinią ENEA Operator, istniejąca sieć energetyczna w chwili obecnej nie jest przewidywana do rozbudowy, jednak w związku z planowanymi inwestycjami może zajść taka konieczność w związku z czym w pasie drogowym należy zapewnić miejsce na ułożenie sieci zarówno niskiego jak i średniego napięcia.

4.7.7 Oświetlenie uliczne

W ramach inwestycji zakłada się wykonanie w całości nowego oświetlenia ulicznego, które stanowić będzie własność Gminy Miasto Szczecin.

5. Uwarunkowania realizacyjne

5.1. Stan terenowo – prawny

Wykaz działek niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia:

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Własność |
|----|---------|--------|-------|---|
| 1 | 79 | dr | 1057 | Gmina |
| 2 | 9/1 | Dr | 1057 | Gmina |
| 3 | 80 | Dr | 1057 | Gmina |
| 4 | 11/1 | Dr | 1052 | Gmina |
| 5 | 1/3 | Bi | 1052 | Osoba fizyczna |
| 6 | 1/11 | R | 1052 | Osoba fizyczna |
| 7 | 3/30 | Dr | 1052 | Gmina |
| 8 | 15/14 | Bi | 1051 | Gmina |
| 9 | 15/10 | Bi | 1051 | Własność: Gmina Użytkowanie wieczyste: Osoba fizyczna |
| 10 | 8/1 | Bi | 1052 | Instytucja |
| 11 | 8/2 | Bi | 1052 | Własność: Gmina Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 12 | 13 | Dr | 1052 | Gmina |
| 13 | 16/1 | Dr | 1052 | Gmina |
| 14 | 10/1 | Bi | 1051 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Osoba fizyczna |
| 15 | 9/20 | Ba | 1052 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 16 | 9/1 | Ba | 1052 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 17 | 17/1 | Wp | 1051 | Skarb Państwa |
| 18 | 18/2 | Wp | 1052 | Skarb Państwa |
| 19 | 1/1 | Wp | 1096 | Skarb Państwa |
| 20 | 13/5 | Ba | 1096 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 21 | 13/6 | Ba | 1096 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Osoba fizyczna |
| 22 | 4/7 | Ls | 1096 | Gmina |
| 23 | 4/5 | Bp | 1096 | Gmina |
| 24 | 13/3 | Ba | 1096 | Własność: Skarb Państwa |

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Własność |
|----|---------|--------|-------|---|
| | | | | Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 25 | 13/4 | Ba | 1096 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Osoba fizyczna |
| 26 | 47 | Ba | 1088 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 27 | 5 | Dr | 1088 | Gmina |
| 28 | 18 | Dr | 1088 | Gmina |
| 29 | 20 | Dr | 1088 | Gmina |
| 30 | 16 | Bp | 1088 | Gmina |
| 31 | 17/2 | Bp | 1088 | Gmina |
| 32 | 11/1 | Dr | 1088 | Gmina |
| 33 | 14/1 | Dr | 1088 | Gmina |
| 34 | 4/1 | Bp | 1088 | Własność: Gmina; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 35 | 2/1 | Ba | 1088 | Gmina |
| 36 | 13 | Dr | 1087 | Gmina |
| 37 | 12 | Dr | 1087 | Gmina |
| 38 | 21 | Dr | 1087 | Gmina |
| 39 | 10 | Bi | 1087 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 40 | 8 | Dr | 1087 | Gmina |
| 41 | 17/2 | Dr | 1087 | Gmina |
| 42 | 4/6 | Tk | 1087 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 43 | 14 | Tk | 1087 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 44 | 20 | Dr | 1086 | Gmina |
| 45 | 9 | Bi | 1086 | Gmina |

Lokalizacja inwestycji wraz uwidocznieniem poszczególnych działek przedstawiono na rysunku 05.

5.2 Procedura przygotowania do realizacji

W chwili obecnej obszar inwestycji w całości objęty jest obowiązującymi Miejscowym Planem Zagospodarowania Terenu „Międzyodrze - Kępa Parnicka - Wyspa Zielona”. W dniu 8 września 2014 r.

Uchwałą NR XLIV/1272/14 Rady Miasta Szczecin, wszczęte zostało opracowanie nowego planu „Międzyodrze - Kępa Parnicka - Wyspa Zielona 2”.

Z uwagi na niezgodność zakładanych rozwiązań z obowiązującym MPZP, jedyną procedurą przeprowadzenia inwestycji jest uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

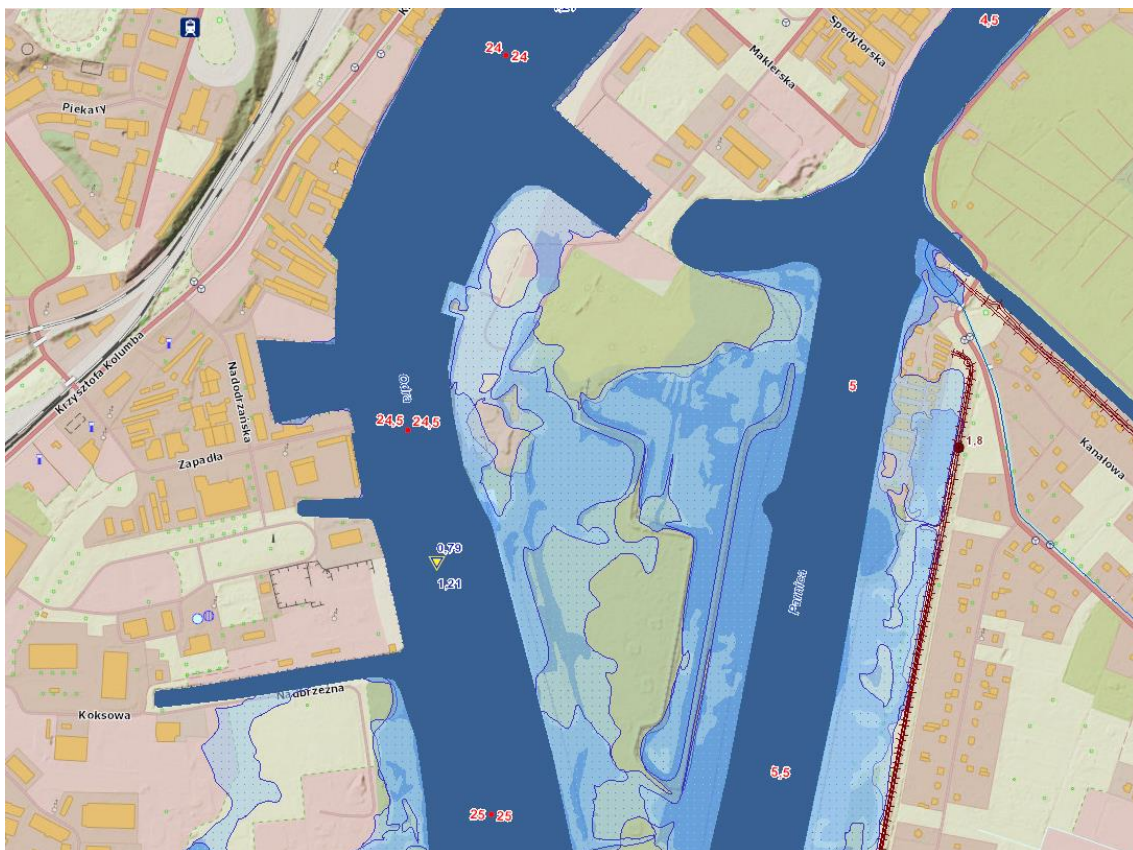
Planowana droga z uwagi na jej charakter w systemie transportowym miasta powinna mieć kategorię drogi powiatowej. Właściwym zarządcą drogi będzie w tym przypadku Prezydent Miasta Szczecina.

Decyzję o Zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawać będzie Prezydent Miasta Szczecina. Zgodnie z Ustawą do wniosku niezbędne będą opinie:

- Zarządu Województwa,
- Prezydenta Miasta,
- Dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,
- Właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Zgodnie z Rozporządzeniem z dnia 26 września 2019 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, niniejsze przedsięwzięcie kwalifikuje się jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z tym dla Inwestycji konieczne będzie uzyskanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach.

Z uwagi na konieczność wykonania nowej przeprawy mostowej wraz z posadowieniem podpór w nurcie rzeki zgodnie z art.389 ust. 9 konieczne będzie uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego. Konieczność ta wynika także dodatkowo w uwagi na lokalizację części inwestycji na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią (Art. 390 ust. 1. Pkt 1 Ustawy).



Mapa zagrożenia powodziowego (Źródło: <https://wody.isok.gov.pl/>)

Zgodnie z procedurą uzyskania Decyzji o Zezwoleniu na realizację Inwestycji drogowej należy określić nieruchomości które znajdą się w pasie nowej drogi, nieruchomości których wykorzystanie zostanie ograniczone lub nastąpi przejście przez nie bez włączania w pas drogowy.

Zestawienie nieruchomości które w całości stanowić będą pas drogowy:

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Własność |
|----|---------|--------|-------|----------|
| 4 | 11/1 | Dr | 1052 | Gmina |
| 24 | 5 | Dr | 1088 | Gmina |
| 25 | 18 | Dr | 1088 | Gmina |
| 30 | 14/1 | Dr | 1088 | Gmina |
| 33 | 13 | Dr | 1087 | Gmina |
| 34 | 12 | Dr | 1087 | Gmina |
| 37 | 8 | Dr | 1087 | Gmina |
| 38 | 17/2 | Dr | 1087 | Gmina |
| 41 | 20 | Dr | 1086 | Gmina |

Zestawienie nieruchomości, które podlegać będą podziałowi i w części stanowiąc będą pas drogowy:

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Powierzchnia do przejęcia / pozostała | Własność |
|----|---------|--------|-------|---------------------------------------|---|
| 1 | 1/3 | Bi | 1052 | 79,6 m² | GMINA |
| | | | | 2 389,4 m ² | Osoba fizyczna |
| 2 | 1/11 | R | 1052 | 10,3 m² | GMINA |
| | | | | 76,7 m ² | Osoba fizyczna |
| 3 | 3/30 | Dr | 1052 | 51,9 m² | GMINA |
| | | | | 17 013,0 m ² | Gmina |
| 4 | 15/14 | Bi | 1051 | 1 230,0 m² | GMINA |
| | | | | 14 657,0 m ² | Gmina |
| 5 | 15/10 | Bi | 1051 | 184,0 m² | GMINA |
| | | | | 681,0 m ² | Własność: Gmina Użytk. Wiecz.: Osoba fizyczna |
| 6 | 8/1 | Bi | 1052 | 70,8 m² | GMINA |
| | | | | 3 371,0 m ² | Instytucja |
| 7 | 8/2 | Bi | 1052 | 141,0 m² | GMINA |
| | | | | 4 785,0 m ² | Własność: Gmina Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 8 | 10/1 | Bi | 1051 | 193,0 m² | GMINA |
| | | | | 3 306,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Osoba fizyczna |
| 9 | 9/20 | Ba | 1052 | 35,5 m² | GMINA |
| | | | | 1 932,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 10 | 9/1 | Ba | 1052 | 996,9 m² | GMINA |
| | | | | 6 565,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 11 | 13/5 | Ba | 1096 | 674,3 m² | GMINA |
| | | | | 16 795,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 12 | 13/6 | Ba | 1096 | 1 814,9 m² | GMINA |
| | | | | 9 465,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Osoba fizyczna |
| 13 | 4/7 | Ls | 1096 | 3 302,5 m² | GMINA |
| | | | | 120 815,0 m ² | Gmina |

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Powierzchnia do przejęcia / pozostała | Własność |
|----|---------|--------|-------|---------------------------------------|---|
| 14 | 4/5 | Bp | 1096 | 5607,0 m² | GMINA |
| | | | | 92 429,0 m ² | Gmina |
| 15 | 13/3 | Ba | 1096 | 3693,3 m² | GMINA |
| | | | | 14 917,0 m ² | Własność: Skarb Państwa Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 16 | 13/4 | Ba | 1096 | 1718,4 m² | GMINA |
| | | | | 22 036,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Osoba fizyczna |
| 17 | 47 | Ba | 1088 | 4795,6 m² | GMINA |
| | | | | 55 864,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 18 | 16 | Bp | 1088 | 807,3 m² | GMINA |
| | | | | 3 162,0 m ² | Gmina |
| 19 | 17/2 | Bp | 1088 | 1 928,0 m² | GMINA |
| | | | | 2 397,0 m ² | Gmina |
| 20 | 4/1 | Bp | 1088 | 378,1 m² | GMINA |
| | | | | 1947,0 m ² | Własność: Gmina; Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 21 | 2/1 | Ba | 1088 | 889,6 m² | GMINA |
| | | | | 8720,0 m ² | Gmina |
| 22 | 10 | Bi | 1087 | 3218,8 m² | GMINA |
| | | | | 23928,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 23 | 9 | Bi | 1086 | 119,6 m² | GMINA |
| | | | | 1 294,0 m ² | Gmina |

Zestawienie działek na których ustanowione zostanie ograniczone użytkownie na potrzeby przebudowy innych dróg publicznych

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Własność |
|----|---------|--------|-------|----------|
| 1 | 79 | dr | 1057 | Gmina |
| 2 | 9/1 | Dr | 1057 | Gmina |
| 3 | 80 | Dr | 1057 | Gmina |
| 4 | 13 | Dr | 1052 | Gmina |

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Własność |
|----|---------|--------|-------|----------|
| 5 | 16/1 | Dr | 1052 | Gmina |
| 6 | 20 | Dr | 1088 | Gmina |
| 7 | 11/1 | Dr | 1088 | Gmina |
| 8 | 21 | Dr | 1087 | Gmina |

Zestawienie działek przeznaczonych pod inwestycję i podlegających zajęciu terenu linii kolejowej oraz wód płynących na czas realizacji inwestycji na podst. art. 20a Ustawy z dn. 10.04.2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych:

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Własność |
|----|---------|--------|-------|---|
| 1 | 4/6 | Tk | 1087 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 2 | 14 | Tk | 1087 | Własność: Skarb Państwa; Użytkowanie wieczyste: Instytucja |
| 3 | 17/1 | Wp | 1051 | Skarb Państwa |
| 4 | 18/2 | Wp | 1052 | Skarb Państwa |
| 5 | 1/1 | Wp | 1096 | Skarb Państwa |

Pozostałe niezbędne opracowania, uzgodnienia i opinie niezbędne do zrealizowania przedsięwzięcia:

- Mapa do celów projektowych
- Mapa do celów projektowych dla kolejowych terenów zamkniętych
- Warunki techniczne dla przebudowywanych sieci uzbrojenia terenu
- Uzgodnienia branżowe przebudowywanych sieci
- Uzgodnienie ZUDP w Miejskim Ośrodku Miejski Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
- Uzgodnienie ZUDP w Wydział Geodezji i Regulacji Stanów Prawnych Polskich Kolei Państwowych S.A. (dla sieci przechodzących przez tereny zamknięte PKP S.A.
- Uzgodnienie projektu zieleni w oparciu o Zarządzenie nr 140/21 w sprawie Standardów utrzymania, ochrony i rozwoju terenów zieleni Miasta Szczecin
- Wykonanie i zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu

- Wykonanie i zatwierdzenie projektu czasowej organizacji ruchu (możliwe do przeniesienia na etap wykonania robót budowlanych)

Zestawienie działek niezbędnych do wykonania kładki pieszej łączącej Dworzec Główny z Kępą Parnicką:

| Lp | Działka | Użytek | Obręb | Powierzchnia do przejęcia / pozostała | Własność |
|----|---------|--------|-------|---------------------------------------|---|
| 1 | 10 | dr | 1087 | 3230,0 m ² | GMINA |
| | | | | 23928,0 m ² | Własność: Skarb Państwa; Użytk. Wiecz.: Instytucja |
| 2 | 11 | dr | 1087 | | GMINA |
| 3 | 1 | Bi | 1087 | | GMINA |
| 4 | 10/2 | Dr | 1039 | | Skarb Państwa |
| 5 | 9/2 | Ti | 1039 | | GMINA |
| 6 | 9/3 | Dr | 1039 | | GMINA |

5.3 Zakładany harmonogram realizacyjny

Na potrzeby niniejszej analizy oszacowano czas niezbędny na przeprowadzenie niniejszej Inwestycji. Harmonogram zakłada realizację inwestycji w systemie tradycyjnym tzn.: W pierwszym etapie opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych umożliwiających realizację inwestycji. W drugim etapie przeprowadzenie robót budowlanych na podstawie wykonanej dokumentacji projektowej.

Z harmonogramu realizacyjnego wynika, że niezbędny czas na realizację etapu I niezbędne jest 20 miesięcy od momentu podpisania umowy, natomiast na realizację etapu II 24 miesiące od momentu podpisania umowy z Wykonawcą.

Szczegółowy harmonogram realizacyjny przedstawiono w poniższej tabeli:

6. Etapowanie inwestycji

ETAP REALIZACYJNY 1

Przebudowa oraz budowa ul. Heyki na odcinku od mostu nad Kanałem Zielonym do km ok. 1+100,00

ETAP REALIZACYJNY 2

Budowa nowej drogi na odcinku od skrzyżowania z ul. Kolumba, budową mostu przez Odrę Zachodnią i odcinka nowej drogi przez Wyspę Zieloną do km ok 1+100

ETAP REALIZACYJNY 3

Budowa Kładki przez rzekę Odrę na wysokości Dworca Głównego wraz z przebudową ulicy Wiatru od Morza.