

# ***OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA***

## ***1. CELE I ZAKRES OPRACOWANIA***

Niniejsze opracowanie zawiera wymagane dokumenty, które wespół ze sporządzonym Projektem Budowlanym ( Wielobranżowym ), są konieczne do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ( tzw. ZRiD ) - na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych ( tekst jednolity Dz. U. z 2015, poz. 2031 ) - dla zamierzenia inwestycyjnego pod nazwą: „ Budowa nowego połączenia drogi krajowej nr 21 z drogą wojewódzką nr 210 w Słupsku ” – zgodnie z art. 11d ustawy jak wyżej.

Organem wydającym przedmiotową decyzję będzie Prezydent m. Słupsk ( miasto grodzkie - na prawach powiatu ).

W ramach przedmiotowej budowy ulic ( w tym również lokalnej przebudowy z rozbudową - np. ulice Spokojna, Zielona, Rybacka, Leśna, itp. ) przewiduje się między innymi realizację następujących czynności:

1. budowę nawierzchni jezdni ulic o długości łącznej ca 6 km,
2. budowę bądź przebudowę pozostałych elementów ulic, tj.: chodników, zjazdów i dojazdów do posesji zlokalizowanych w obrębie ulic, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, stanowisk parkingowych, terenów zieleni, itp.,
3. budowę nowego mostu przez rzekę Słupia i przebudowę istniejącego obiektu ( tzw. mostu czołgowego ) na kładkę pieszorowerową; budowa i rozbudowa przepustów,
4. budowę ( z rozbudową / przebudową ) systemów grawitacyjnych kanalizacji deszczowej z przyłączami ( wraz z urządzeniami wodnymi: oczyszczalnie, zbiorniki, wyloty, itp. - patrz opis wg pkt 3 ),
5. przebudowę kolizji z sieciami wodociągowymi i kanalizacjami sanitarnymi,
6. przebudowę kolizji z siecią ciepłowniczą ( w tym przebudowa z napowietrznej na doziemną ),
7. budowę z przebudową oświetlenia ulicznego,
8. budowę miejskiego kanału technologicznego,
9. usunięcie kolizji z innymi sieciami uzbrojenia inżynierskiego ( sieci energetyczne, teletechniczne i telewizyjne, gazowe, itp. ),
8. wycięcie drzew i krzewów, kolidujących z uzgodnionym układem drogowym i uwarunkowaniami bezpieczeństwa ruchu drogowego,
9. budowę elementów służących ochronie środowiska naturalnego, wynikających z wydanej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych ( np. przepusty dla płazów, ekrany akustyczne, itp. ),
10. wykonanie robót uzupełniających ( rozbiórek drobnych budowli i ogrodzeń, wykonanie oznakowania, elementów małej architektury, itp. ).

W ramach wyżej wymienionych szczegółowych elementów robót inwestycja ma za zadanie realizację następujących celów podstawowych:

1. wybudowanie bezpiecznego drogowego połączenia między kilkoma słupskimi dzielnicami i osiedlami mieszkaniowymi ( ulica / droga międzydzielnicowa ) z wszelkimi niezbędnymi urządzeniami wyposażenia technicznego dla potrzeb szybkiego skomunikowania i prawidłowego funkcjonowania obszaru miejskiego; ulica stanowi kolejny fragment pierścienia miejskiego ( tzw. IV odcinek RINGU ),
2. czytelne wyodrębnienie funkcji użytkowych, technicznych i eksploatacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem spełnienia warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym pieszego i pieszorowerowego,
3. eliminacja bądź znaczne ograniczenie obecnie występujących niekorzystnych zjawisk związanych z funkcjonowaniem ulic w zakresie obszaru terenu podlegającego przeobrażeniu,
4. uregulowanie stanu prawnego władania w zakresie kilkudziesięciu działek gruntowych, przewidywanych do zajęcia pod projektowany obiekt budowlany - na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych ( tekst jednolity Dz. U. z 2015, poz. 2031 ),
5. podniesienie walorów estetyczno-wizualnych i środowiskowych ulic / dróg oraz pośrednio ich otoczenia w tej części m. Słupsk.

Całość zadania inwestycyjnego obejmuje zagospodarowanie terenu o łącznej powierzchni ca 16 ha.

## ***2. ANALIZA POWIĄZANIA DROGI Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI***

### **2.1. Lokalizacja inwestycji i zmiany w strukturze własności gruntów.**

Planowane przedsięwzięcie infrastrukturalne znajduje się na terenie województwa pomorskiego, w gminie Miasto Słupsk. Lokalizację inwestycji przedstawiono na załącznikach graficznych – planie orientacyjnym oraz na rys. nr 1/1 ÷ 1/9 w skali 1:500 Projekt Zagospodarowania Terenu ( plan realizacyjny - plansza zbiorcza ).

Teren realizacji zamierzenia w części nie jest objęty ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przy czym należy zaznaczyć, iż na przebiegu nowej drogi przez tereny zurbanizowane, a więc najbardziej wrażliwe społecznie, korytarze dla tego rodzaju drogi międzydzielnicowej były rezerwowane w MPZP nawet już w ubiegłym wieku. Planowana inwestycja będzie realizowana zatem w trybie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zgodnie z którą w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ( art. 11i ust. 2 ). Jednakże mimo procedowania w trybie specustawy drogowej podczas projektowania podjęto starania, aby usankcjonować ustalenia wynikające również z istniejących MPZP m. Słupsk.

Zgodnie z przyjętymi planami nowa trasa posiada początek na skrzyżowaniu typu rondo w rejonie ul. Poznańskiej, stanowiącej aktualnie część Drogi Krajowej Nr 21. Po przeprowadzeniu po śladzie istniejącej ul. Słonecznej w obszarze przemysłowym - na wysokości działki nr 253/7 w obrębie 12 (dawny punkt skupu złomu) nastąpi zmiana kierunku i poprowadzenie pasa na wschód. Wzdłuż istniejącej drogi nieutwardzonej, po terenie zajmowanym przez zniszczone boisko droga dotrze do rzeki, gdzie przeprawą mostową przylegającą do istniejącego Mostu Czołgowego i kładki technicznej CO przejdzie na prawy brzeg Słupi. Odcinek położony w granicach nieużytku na prawym skrzydle doliny oraz w lesie miejskim dowiązано do skrzyżowania z ul. Arciszewskiego na wysokości istniejącej ul. Leśnej przy zabudowaniach Akademii Pomorskiej (projektowane rondo). Przyległą pozostałość po nasypie kolejowym wraz z drogą nieutwardzoną w koronie włączono do planowanego pasa drogi z przeznaczeniem na ciąg spacerowy (pieszo-rowerowy). W kontynuacji droga zostanie poprowadzona po trasie ul. Leśnej oraz w terenie pomiędzy kościołem, a Domem Pomocy Społecznej do ronda w ul. Gdyńskiej. Dalszy fragment prostej położony w obrębie Osiedla Akademickiego zakończony zostanie skrzyżowaniem z ul. Hubalczyków. Biegąc wzdłuż południowej granicy Szpitala Wojewódzkiego, trasa przetnie ul. Aluchny Emalianow i poprzez las dotrze do Drogi Wojewódzkiej nr 210 (nowe rondo w ul. Bohaterów Westerplatte stanowiące koniec planowanego odcinka).

Planowane przedsięwzięcie położone jest w m. Słupsk, w obrębach geodezyjnych nr 12, 17, 18, 19 i 20. Docelowo – po przeprowadzeniu procedur regulujących strukturę własnościową wg ZRiD – całość opracowania drogowego znajdować się będzie na działkach tworzących pasy drogowe poszczególnych ulic.

W części inwestycję zaplanowano na działkach stanowiących już w chwili obecnej istniejące pasy techniczne dróg, niemniej w zakresie kilkudziesięciu działek należy uregulować stan prawny ich władania i ustalić linie rozgraniczające planowanej ulicy w celu zrealizowania robót (w oparciu o przepisy „specustawy drogowej”). Niektóre działki będą w całości wcielone do pasa drogowego - brak wówczas potrzeby ich podziału. Ponadto na niektórych działkach zajdzie potrzeba ich czasowego zajęcia w celu wykonania lub „połączenia” sieci infrastrukturalnych bądź robót związanych z drogowymi robotami uzupełniającymi - działki te wówczas nie muszą stanowić pasa technicznego ulic.

## **2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.**

### **2.2.a. Nawierzchnie drogowe.**

Analizowany w niniejszym projekcie pas / obszar terenu przeznaczony pod zlokalizowanie planowanej drogi międzydzielnicowej w znakomitej większości nie posiada nawierzchni utwardzonych – wyjątki stanowią ulica Słoneczna i część ulicy Leśnej oraz fragmenty ulic krzyżujących się z przebiegiem drogi to jest ul: Zielona, Arciszewskiego, Gdyńska, Hubalczyków, Boh. Westerplatte i niewielkie fragmenty innych ulic na połączeniach z drogą. Istniejące pozostałe elementy zagospodarowania pasów drogowych typu chodniki, zjazdy, ścieżki rowerowe, itp. również funkcjonują jedynie w ramach ww. ulic „przyległych” do rozpatrywanego przebiegu IV odcinka Ringu.

W PB zaplanowano zatem budowę bitumicznych nawierzchni jezdni ulic w pełnych konstrukcjach (z rozbiórkami ww. odcinków istniejących ulic z dwoma wyjątkami), uporządkowanie i budowę nowych ciągów pieszych i pieszorowerowych z kostki betonowej, lokalną budowę zjazdów do posesji z wymianą / budową tych nawierzchni z kostki betonowej, parkingu z kostki betonowej, budowę ścieżek rowerowych w technologii opartej na nawierzchniach bitumicznych oraz realizację zatok autobusowych, wyokrąglenia łuków na skrzyżowaniach, wysepek najazdowych i pierścieni rond z wierzchnią warstwą z brukowca kamiennego (lub kostki kamiennej).

### **2.2.b. Infrastruktura techniczna.**

W pasach istniejących odcinków ulic omówionych powyżej jak również w części po terenie nie będącym ulicami / drogami przebiegają sieci infrastrukturalne w postaci: kanalizacji sanitarnych i deszczowych, sieci wodociągowych, gazowych, CO, teletechnicznych i telewizyjnych, energetycznych SN i nn wraz z oświetleniem, itp. Istniejąca infrastruktura zostanie zmodernizowana / zbudowana / przebudowana wg warunków wydanych przez poszczególnych gestorów tychże sieci ( patrz pkt 3 ).

### **2.2.c. Obiekty mostowe.**

Na przebiegu planowanej drogi przez rzekę Słupię istnieje obiekt mostowy ( tzw. most czołgowy ), który w ramach inwestycji zostanie przebudowany i wykorzystany do przeprowadzenia przez przeszkodę rzeczną ruchu pieszorowerowego ( kładka ). Dla jezdni wybudowany zostanie nowy obiekt – klasa obciążenia A wg normy PN-85/S-10030. Planuje się również przebudowę i budowę przepustów, w tym obiektów dla zwierząt / płazów.

### **2.2.d. Istniejąca zieleń.**

W związku z faktem, iż projektowane roboty przebiegają w nieuporządkowanych dotychczas ( a planowanych pod zabudowę infrastrukturą drogową ) pasach technicznych dróg / ulic zlokalizowana tutaj zieleń wysoka i niska jest w większości zaniedbana z wyjątkiem obszarów parkowo-leśnych i części z pasów istniejących ulic.

Niemniej w trakcie projektowania dużą pieczę objęto kwestię możliwie najmniejszej ingerencji planowanymi robotami w istniejącą zieleń. Niestety z racji zakresu projektowanej inwestycji „ wejście ” z planowanymi robotami budowlano-montażowymi w tereny istniejącej zieleni okazało się konieczne i nieuniknione, co poskutkowało koniecznością wycięcia dużej ilości rosnących drzew i krzewów.

Zgodnie z brzmieniem art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych ( tekst jednolity Dz. U. z 2015, poz. 2031 ): „ Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych ”.

Przedstawiony powyżej istniejący stan terenu oraz fragmentów ulic wraz z infrastrukturą inżynierską wskazuje na celowość wykonania przedmiotowej budowy / rozbudowy. Konieczność usprawnienia transportu kołowego w obrębach miast staje się jednym z najistotniejszych problemów komunikacyjnych do rozwiązania we współczesnej Polsce – nie inaczej jest również w mieście Słupsk, stąd Władze Miejskie podjęły starania zmierzające do wybudowania pierścienia komunikacyjnego wokół miasta, którego zadaniem będzie eliminacja zatorów tworzących się okresowo na sieci drogowej w mieście ( ze szczególnym uwzględnieniem śródmieścia ); częścią tegoż pierścienia ( ringu ) jest inwestycja omawiana w niniejszym opracowaniu.

Dodatkowym celem wydanej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ( oprócz usankcjonowania planowanych robót budowlano-montażowych ) będzie również uregulowanie stanu władania działkami gruntowymi, zajętymi pod projektowany obiekt budowlany ( w tym właściwe wyznaczenie / poszerzenie pasów drogowych ) oraz wydanie zgody na usunięcie drzew i krzewów.

## 2.3. Analiza komunikacyjna.

Opracowaniem projektowym objęto budowę / rozbudowę sieci ulic gminnych oraz ulicę powiatową ( ul. Arciszewskiego ), ulicę wojewódzką ( ul. Boh. Westerplatte ) i ulicę krajową ( ul. Poznańska ) o długości łącznej około 6 km. Ulice zbudowane zostaną na całych zaplanowanych odcinkach w nowych konstrukcjach ( z wyjątkiem nawierzchni jezdni ulic Boh. Westerplatte i ul. Hubalczyków ( które są w dobrym stanie technicznym i zalecono je w projekcie wykonawczym do zmodernizowania poprzez wykonanie nowych nakładek bitumicznych - wiążącą i ścieralną ) przystosowanych do zakładanych funkcji i parametrów techniczno-użytkowych. Również w nowych konstrukcjach zostaną zbudowane pozostałe elementy pasów drogowych, to jest: chodniki, zjazdy / dojazdy, zatoki autobusowe, parking, ścieżki rowerowe, wysepki, pierścienie rond, itp.

### *Numeracja, kategorie i klasy dróg / ulic objętych opracowaniem:*

- ul. Poznańska kategorii krajowej klasy G i Z – nr 21
- ul. Słoneczna kategorii gminnej klasy G i Z – nr 116215
- ul. Zielona kategorii gminnej klasy Z – nr 116277
- ul. Szymanowskiego kategorii gminnej klasy Z – nr 116304
- ul. Rybacka kategorii gminnej klasy Z ( i G ) – nr 116206
- ul. Arciszewskiego kategorii powiatowej klasy Z – nr 1019
- ul. Spokojna kategorii gminnej klasy L – nr 116225
- ul. Spacerowa kategorii gminnej klasy L – nr 116224
- ul. Sosnowa kategorii gminnej klasy D – nr 116222
- ul. Leśna kategorii gminnej klasy G – nr 116121
- ul. Pogodna kategorii gminnej klasy L – nr 116183
- ul. Gdyńska kategorii gminnej klasy Z – nr 116301
- ul. Modrzewiowa kategorii gminnej klasy L – nr 116147
- ul. Hubalczyków kategorii gminnej klasy Z – nr 116072
- ul. Jodłowa kategorii gminnej klasy D – nr 116085
- ul. Aluchny Emalianow kategorii gminnej klasy L – nr 116002
- ul. Sucharskiego kategorii gminnej klasy D – nr 116231
- ul. Bohaterów Westerplatte kategorii wojewódzkiej klasy G – nr 210.

Nowowybudowany odcinek Ringu posiadać będzie kategorię drogi / ulicy powiatowej.

### *Podstawowe kryteria ( założenia ) projektowe.*

Parametry techniczne, wyszczególnione poniżej, dla budowanych odcinków ulic zostały określone na podstawie:

- 1) rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ( Dz. U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r., poz. 430 ze zmianami ),
- 2) wytycznych projektowania skrzyżowań drogowych – cz. I i II, wprowadzonych do stosowania Zarządzeniem nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 12.06.2001 r.

Ulice wybudowane zostaną jako jednoprzestrzenne, dwukierunkowe, wykorzystywane do przeprowadzenia ruchu kołowego ( w tym ciężarowego i autobusowego ) oraz pieszego i rowerowego. W szczególności:

1. planowane odcinki Ringu zaprojektowane zostały jak dla ulic klasy G, z przyjętym obciążeniem ruchu KR4, z następującymi przekrojami jezdni:
  - G2/2 na odcinku 0+000 - 2+000 ( pomiędzy ul. Poznańską-Słoneczną, a ul. Arciszewskiego ) - droga dwujezdniowa z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku,
  - G1/4 droga jednojezdniowa z czterema pasami ruchu ( po dwa w każdym kierunku ), na odcinku 2+000 - 2+260 ( krótki przejściowy odcinek pomiędzy skrzyżowaniem ul. Arciszewskiego i Leśnej, a skrzyżowaniem ul. Leśnej z ul. Spacerową / Sosnową ),
  - G1/3 na odcinku 2+260- 3+180 ( pomiędzy ul. Leśną od skrzyżowania z ul. Spacerową i Sosnową do skrzyżowania z ul. Hubalczyków ) - droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu w kierunku E i jednym w kierunku W,
  - G1/2 na odcinku od 3+180 – 4+568 ( pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Hubalczyków, a włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 210 ul. Boh. Westerplatte - droga jednojezdniowa ( po jednym pasie ruchu dla każdego kierunku ),
2. zaplanowano budowę i przebudowę skrzyżowań projektowanego odcinka Ringu z ulicami bocznymi: 8 rond typu średniego ( z ulicami: ul. Słoneczną, ul. Zieloną, ul. Rybacką, ul. Arciszewskiego, ul. Gdyńską, ul. Hubalczyków, ul. A. Emalianow i ul. Bohaterów Westerplatte ) dla ulicy klasy G z przyjętymi obciążeniami ruchu KR4 oraz skrzyżowań prostych opartych na prawoskrętach ( np. ul. Słoneczna od nr 16, ul. Spacerowa, ul. Pogodna / Leśna ); działania obejmują również przebudowę lub wzmocnienie istniejących bitumicznych nawierzchni jezdni bocznych w obrębie ww. skrzyżowań do KR4 na odcinkach min. 20 m. Na dalszych odcinkach tychże ulic bocznych parametry ulic ustalono wg odpowiadającego im obciążenia ruchem kołowym ( od KR2 do KR3 ),
3. budowa obiektów inżynierskich - mostu przez rzekę Słupię z czterema pasami ruchu kołowego (G 2/2) dla klasy obciążeń A; adaptacja istniejącego mostu (Mostu Czołgowego) do przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego oraz rozbudowa przepustów na rowach. Projekt przewiduje również budowę rozwiązań zapewniających drożność biologiczną ( np.: przepustów pod drogą, elementów komunikacyjnych zintegrowanych z mostem, itp. ) oraz wygrodzeń naprowadzających,
4. budowa i przebudowa chodników i ścieżek rowerowych ( o nawierzchni bitumicznej i z brukowej kostki betonowej ), wysp kanalizujących ruch, parkingów, zatok autobusowych, zjazdów, itp.; budowa, adaptacja i renowacja terenów zieleni przyległych do elementów drogi / ulicy,
5. budowa, rozbudowa lub przebudowa oświetlenia ulicznego, kanalizacji deszczowych z urządzeniami i pozostałych urządzeń wyposażenia technicznego dróg, w tym np.: budowa ekranów akustycznych, oznakowania, itp.,
6. przebudowa innych sieci infrastruktury technicznej jak w pkt 3.

Inwestycja zagwarantuje wprowadzenie należytej funkcjonalności pasów drogowych, poprzez czytelne wyodrębnienie funkcji użytkowych, technicznych i eksploatacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym ruchu rowerowego i pieszego.

Konstrukcje nawierzchni ulic zostały dostosowane do prognozowanej struktury rodzajowej pojazdów, uczestniczących w ruchu drogowym. Nowa droga główna ( Ring ) zostanie wykonana zgodnie z parametrami:

- klasa ulicy G, prędkość projektowa ( miarodajna ) 60 km/h ( oraz lokalnie 80 km/h ),
- szerokość jezdni poza skrzyżowaniami do 14 m z pasami ruchu o szer. zazwyczaj 3,5 m w przekrojach: 2x2, 1x4, 1x3 i 1x2; krawężnik kamienny o wym. 15x30 cm ( wyniesiony do 12 cm ) i 15x22 cm ( wtopiony i częściowo wtopiony wyniesiony do 4 cm ), ułożony na ławie betonowej z betonu C12/15;
- przekrój poprzeczny - pochylenie jednostronne i daszkowe; zazwyczaj o wielkości 2%,
- przekrój podłużny w dowiązaniu do istniejących istotnych elementów terenowo-przestrzennych, w tym zjazdów, skrzyżowań i ulic,
- nawierzchnia docelowa w warstwach górnych: beton asfaltowy z w-wą ścieralną typu SMA,
- szerokość chodnika min. 2,0 m (1,5 m);
- szerokość ścieżek rowerowych: min. 2,0 m dla dwukierunkowej; min. 1,5 m dla jednokierunkowej.

Poszczególne rozwiązania konstrukcyjne ulic tworzących podstawowy przebieg Ringu oraz pozostałych odcinków ulic dostosowano do aktualnej charakterystyki w zakresie obciążenia ruchem drogowym tychże odcinków. Ponadto zaprojektowano ekrany akustyczne - w miejscach wynikających z wydanej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.

Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych przedstawia branżowy projekt drogowy.

Głównym założeniem projektowanego IV etapu Ringu miejskiego i uzupełniającej sieci drogowej ( wraz z organizacją ruchu drogowego dla planowanych ulic ) jest połączenie dotychczas funkcjonujących układów dróg ciężących komunikacyjnie na głównej arterii komunikacyjnej miasta to jest na starym przebiegu drogi krajowej nr 6 przez miasto - skierowanie generowanego tam ruchu ( przede wszystkim wewnętrzmiejskiego ) obrzeżami miasta, po jego południowej i południowo-zachodniej stronie, pozwoli na znaczne odciążenie z ruchu kołowego centralnej części miasta. Po wybudowaniu tego odcinka Ringu możliwe stanie się przemieszczanie od węzła Głębino drogi S6 ( kierunki z trójmiasta i z Bytowa / Miastka ) do drogi nr 21 w kierunku do Ustki z pominięciem zasadniczych / centralnych fragmentów Słupska. Wyprowadzenie znacznej części ruchu kołowego z centrum miasta, stworzenie alternatywy przemieszczania się przez rzekę Słupię ( obiekt mostowy ) oraz skrócenie czasu przejazdu na kierunku północ – południe – południowy wschód stanowią główne atuty planowanej drogi. Wybudowana sieć ulic będzie mieć ponadto zasadnicze znaczenie dla miasta w kontekście leczenia / ochrony życia i zdrowia ludzkiego, bowiem planowany ciąg ulic Portowa – Szczecińska – Poznańska - Hubalczyków stanowi sprawne i szybkie połączenie z nowowzbudowanymi obiektami Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Słupsku.

Przedmiotowe przedsięwzięcie uzyskało decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr RDOŚ-Gd-WOO.4210.48.2013.AT.MCZ.27 z dnia 15.07.2015 r., wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku.

### **3. ZMIANY W DOTYCHCZASOWEJ INFRASTRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Zmiany w istniejącym zagospodarowaniu terenu z punktu widzenia drogowego, mostowego i istniejącej zieleni wysokiej i niskiej oraz planowany zakres robót w tym zakresie omówiono w rozdziale nr 2.

Administratorem (zarządcą) wybudowanych odcinków ulic wraz z obiektami mostowymi i elementami zieleni będzie Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku (drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe), działający w imieniu Gminy Miasto Słupsk.

W ramach prac projektowych wykonany został projekt budowlany wielobranżowy uwzględniający, oprócz robót drogowych jak omówiono wcześniej, również:

1. budowę układu kanalizacji deszczowej dla w/w ulic, wraz z urządzeniami dodatkowymi w postaci: zbiorników rozsączających, zbiorników retencyjno-rozsączających, zbiorników retencyjnych, urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe, wylotów wód deszczowych do rzeki i rowów, itp.,
2. przebudowę kolizji z sieciami wodociągowymi i kanalizacją sanitarną (grawitacyjną i tłoczną),
3. przebudowę sieci ciepłowniczej (w tym odcinek z napowietrznej na doziemną),
4. budowę z przebudową oświetlenia ulicznego,
5. budowę miejskiego kanału technologicznego,
6. usunięcie kolizji z innymi sieciami uzbrojenia inżynieryjnego (sieci energetyczne, teletechniczne i telewizyjne, gazowe, itp.).

Planowane roboty w zakresie budowy lub przebudowy sieci infrastruktury technicznej zostaną zrealizowane ściśle wg warunków ich dotychczasowych względnie przyszłych (oświetlenie, kanał technologiczny) eksploataatorów sieci.

W wyniku wykonania zaprojektowanych robót nie powinny zatem nastąpić zmiany w zakresie podmiotów, które dotychczas zajmują się eksploatacją wyżej wymienionych sieci infrastruktury technicznej uzbrojenia inżynieryjnego terenu.

Nowowytbudowane oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz kanalizacja deszczowa wraz z urządzeniami będzie w administracji Inwestora, to jest Zarządu Infrastruktury Miejskiej w Słupsku.

***Sporządził:***