



## RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1.	<b>Temat konsultacji</b>	<b>Rozbudowa ulicy Szpilewskiego</b>
2.	<b>Imię i nazwisko inicjatora (jeżeli dotyczy)</b>	—
3.	<b>Wydział/jednostka/podmiot zewnętrzny wraz z danymi kontaktowymi</b>	<b>Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku</b> , ul. Przemysłowa 73, 76-200 Słupsk, tel. 59 841 00 91, fax. 59 848 37 35; e-mail: sekretariat@zimslupsk.pl
4.	<b>Termin</b>	od 06 lipca 2022r. do 27 lipca 2022r.
5.	<b>Przedmiot</b>	Celem konsultacji było poznanie opinii oraz zebranie uwag i propozycji mieszkanek i mieszkańców Słupska do opracowanej koncepcji projektu zagospodarowania terenu dla rozbudowy ulicy Szpilewskiego.
6.	<b>Metody</b>	Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone formach: <ul style="list-style-type: none"><li>– udostępnienia dokumentów w formie elektronicznej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego, (<a href="http://bip.um.slupsk.pl/">http://bip.um.slupsk.pl/</a>), ZIM (<a href="http://zimslupsk.pl/">http://zimslupsk.pl/</a>) i na stronie <a href="http://www.slupsk.konsultacjejst.pl">www.slupsk.konsultacjejst.pl</a></li><li>– możliwości zgłaszania uwag telefonicznie pod nr telefonu: 59 848-37-34,</li><li>– spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami miasta, które odbyło się w dniu 12.07.2022 r. o godz. 16:00 w sali 211 Urzędu Miejskiego w Słupsku,</li><li>– dyżurów konsultacyjnych, które odbyły się w 08 lipca 2022r. i 19 lipca 2022r. w godzinach 08:00-15:00 w siedzibie ZIM,</li><li>– możliwości zgłaszania uwag na formularzu konsultacyjnym przesłanym w formie elektronicznej na adres <a href="mailto:konsultacje@zimslupsk.pl">konsultacje@zimslupsk.pl</a>.</li></ul>
7.	<b>Akcja informacyjna</b>	Akcja informacyjna została przeprowadzona w formach: <ul style="list-style-type: none"><li>– udostępnienia informacji wraz z dokumentami w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego,</li><li>– udostępnienia informacji na stronie <a href="http://www.slupsk.pl">www.slupsk.pl</a>,</li><li>– udostępnienia informacji wraz z dokumentami na stronie ZIM, <a href="https://zimslupsk.pl/rozbudowa-ulicy-szpilewskiego.html">https://zimslupsk.pl/rozbudowa-ulicy-szpilewskiego.html</a></li><li>– zamieszczenie informacji w lokalnych mediach,</li><li>– zamieszczenie informacji wraz z możliwością przekazania uwag na platformie KONSULTACJE SPOŁECZNE <a href="https://slupsk.konsultacjejst.pl/">https://slupsk.konsultacjejst.pl/</a></li><li>– wysłania informacji e-mail do Biura Rady Miejskiej w Słupsku.</li></ul>
8.	<b>Spotkanie konsultacyjne (data i miejsce)</b>	Otwarte spotkanie z mieszkańcami odbyło się 12 lipca 2022r. o godz. 16:00 w sali 211 Urzędu Miejskiego w Słupsku.
9.	<b>Planowane dalsze działania związane z konsultowanym tematem</b>	Po wykonaniu pełnej dokumentacji budowlano - wykonawczej, uzyskaniu niezbędnych decyzji i zezwoleń realizacja projektu planowana jest na rok 2024 - 2025.

10. Liczba osób biorących udział w konsultacjach (liczba osób, które złożyły uwagi na formularzach oraz biorących udział w spotkaniu)	1. Radni Rady Miejskiej w Słupsku – 1 2. Przedstawiciele organizacji pozarządowych – 0 3. Przedstawiciele mediów – 0 4. Inni – 5 osób (3 (ZIM) + 2 (projektant)) 5. Liczba mieszkańców/przedsiębiorców biorących udział w spotkaniu konsultacyjnym - 2 6. Uwagi (liczba formularzy) - 4
---	--

UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI			
Zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem (od zgłaszającego uwagę)	Odpowiedź na uwagę
Przedsiębiorca	Korekta skrzyżowania z Legionów Polskich poprzez przeprojektowanie zjazdu w ul. Szpilewskiego zbliżając go do kąta prostego.	Ułatwienie ruchu po rondzie, zmniejszenie kosztów „wykupu” gruntów.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> – nie dotyczy zakresu konsultacji. Skrzyżowanie o ruchu okrężnym na styku ulic Legionów Polskich, Szpilewskiego, Riedla realizowane jest wg oddzielnego zamierzenia inwestycyjnego.
	Zbliżenie drogi do planowanej w MPZP linii pasa drogowego od strony wschodniej.	Zmniejszenie kosztów „wykupu” gruntów.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
	Zmniejszenie rozmiarów skrzyżowania na wysokości działki nr 874/3.	Ruch na tym skrzyżowaniu będzie niewielki, zmniejszenie kosztów „wykupu” gruntów.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
	Zmiana proponowanej linii podziału zaznaczonej kolorem czerwonym poprzez przesunięcie jej do linii podziału określonej w MPZP.	Proponowany podział ingeruje w prawomocne pozwolenia na budowę, zmniejszenie kosztów „wykupu” gruntów.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
	Zwężenie pasa drogowego do niezbędnego minimum poprzez przesunięcie zachodniej linii podziału – pasy ruchu szerokości 12,0 m, projektowany pas drogowy szerokości 25-30 m.	Zmniejszenie kosztów „wykupu” gruntów, zmniejszenie kosztów utrzymania pasa drogowego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Planowane podziały nieruchomości będą maksymalnie zbliżone do zapisów MPZP przewidujących pasy drogowe o szerokości 25 metrów.
Mieszkaniec miasta	Zmiana brzmienia zapisu „Na ulicy Szpilewskiego (...) zaprojektowano jednostronne przystanki autobusowe bez zatok z oznakowaniem P-17 wraz z wiatą przystankową.” na „Na ulicy Szpilewskiego (...) zaprojektowano jednostronne przystanki autobusowe z zatokami z oznakowaniem poziomym P-17	Jako, że ulica Szpilewskiego będzie jednym z najważniejszych ciągów komunikacyjnych Osiedla Zachód, o stosunkowo wysokim natężeniu ruchu, zasadne jest utworzenie zatok przystankowych przy planowanych przystankach autobusowych w celu zapobieżenia powstawania kongestii w ruchu samochodowym, które to zjawisko występuje podczas	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Przyjęte rozwiązanie, zakładające zatrzymanie autobusów na jezdni jest rozwiązaniem optymalnym. Jest to rozwiązanie poprawiające

	wraz z wiatą przystankową.”.	kilkudziesięcioszekundowego postoju autobusu na przystanku. Przyjęte w projekcie rozwiązanie, zakładające zatrzymywanie autobusów na jezdni, nie jest rozwiązaniem optymalnym. Jako, że w sąsiedztwie planowanego przebiegu ulicy nie znajdują się żadne zabudowane nieruchomości, a pas drogowy będzie miał wystarczającą szerokość, możliwe jest zastosowanie zatok przystankowych, jako że nie będą one wiązały się z koniecznością wywłaszczenia terenu pod poszerzenie pasa drogowego. Zjazd autobusu do zatoki autobusowej, a następnie włączenie się do ruchu, nie powinno być czynnikiem opóźniającym w transporcie zbiorowym, gdyż, zgodnie z przepisami ruchu drogowego, autobus włączający się do ruchu z zatoki autobusowej w obrębie terenu zabudowanego, powinien mieć ten wyjazd umożliwiony przez pozostałych uczestników ruchu. Przepustowość drogi poprzez zatrzymanie autobusu na jezdni spada, gdyż wiąże się z zablokowaniem ruchu innych pojazdów, które zmuszone są oczekiwać za autobusem lub wykonać potencjalnie niebezpieczny dla wszystkich uczestników ruchu manewr omijania autobusu. Niezwykle istotna jest też kwestia postojów wyrównawczych autobusów na przystankach, tj. jeśli przyjedzie on przed czasem na dany przystanek, zmuszony jest on do oczekiwania na planowaną godzinę odjazdu – wówczas jego postój jest dłuższy względem standardowej wymiany pasażerskiej na przystankach, a dla tego celu odpowiednia jest zatoka autobusowa, gdyż umożliwi ona nieograniczony czasowo postój autobusu nie utrudniający ruchu pozostałym uczestnikom ruchu drogowego.	<p><b>bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego poprzez uspokojenie ruchu i likwidację manewru włączania do ruchu autobusu, nie powodujące konieczności ewentualnych wywłaszczeń terenu pod poszerzenie pasa drogowego w celu budowy zatoki, a także poprawiające przepustowość drogi. Zjazd do zatoki autobusowej, a następnie włączenie do ruchu jest czynnikiem opóźniającym w komunikacji zbiorowej. Z uwagi na fakt, że autobus może przewozić kilku lub kilkunastokrotnie większą liczbę pasażerów niż pojazd osobowy poprawa warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej przyczynia się do zwiększenia przepustowości drogi.</b></p>
	Zmiana brzmienia zapisu „Na ulicy Szpilewskiego w kilometrażu 0+383, 0+413, 0+766, 0+799, 1+255, 1+443, oraz na odcinku buspas w kilometrażu 0+162, 0+168 zaprojektowano jednostronne przystanki autobusowe bez zatok z oznakowaniem poziomym P-17 wraz z wiatą przystankową”.	Korzystając z okazji, jaką jest budowa zupełnie nowej ulicy, gdzie na ten moment nic nie ma i nie przeszkadza dowolnemu rozplanowaniu infrastruktury, wnoszę o lokalizację przystanków autobusowych zgodnie ze sztuką tworzenia zespołów przystankowych. Moim zdaniem wszystkie planowane przystanki należy przesunąć, aby były one wzdłuż ul. Szpilewskiego na wylocie ze skrzyżowań z Dywizjonu 303, z Korfantego i z drogą prowadzącą do	<p><b>Uwaga nieuwzględniona. Usytuowanie przystanków zostało na etapie projektowym dostosowane do planowanej obsługi komunikacyjnej z zachowaniem przewidzianych relacji tworzenia węzłów przesiadkowych w ramach jednego</b></p>

		<p>Lasku Zachodniego (i dalej do Zębowa). Dla konsekwencji należałoby również dodać przystanek na wlocie skrzyżowania z Legionów Polskich, w kierunku skrzyżowania z Dywizjonu 303. W ten sposób położenie przystanków będzie czytelne oraz będzie umożliwiało w przyszłości trasowanie linii w sposób dowolny (gdyby miały skręcać ze Szpilewskiego właśnie w Dywizjonu 303, Korfantego i tej trzeciej drogi) przy dostosowaniu przystanków na pozostałych wylotach tych skrzyżowań. O takich przyszłościowych rozwiązaniach należy myśleć już teraz, gdy jest ku temu odpowiednia okazja. Zastosowanie czytelnych zespołów przystankowych, na wylotach ze skrzyżowań podobnie jak w przypadku zespołów „Os. Niepodległości”, „Piłsudskiego – kościół”, „Os. Akademickie”, „Dworzec kolejowy i autobusowy” oraz „Hala Gryfia”, jest powszechnie stosowaną praktyką w organizowaniu transportu publicznego i ułatwia orientację przestrzenną pasażerom. Takie rozwiązanie byłoby odpowiednie nawet gdyby nigdy w przyszłości nie doszło do wprowadzenia komunikacji miejskiej na ulice Dywizjonu 303, Korfantego i w kierunku Lasku Zachodniego. W razie potrzeby konsultacji tej zmiany z chęcią posłużę pomocą.</p>	<p>przystanku. Z tego powodu zaplanowano usytuowanie jednego wspólnego przystanku przed skrzyżowaniem z ul. Korfantego, zamiast na jego wylocie. Z uwagi na możliwość późniejszej relokacji przystanków jedynie przez zmianę Stałej Organizacji Ruchu w przypadku ewentualnych zmian koncepcyjnych układu komunikacyjnego w tej części miasta możliwe będzie w przyszłości ich przeniesienie. Analogicznie przystanek w okolicach ul. Legionów Polskich planowany jest na ul. Riedla jako wspólny dla relacji Riedla - Legionów Polskich oraz Riedla - Szpilewskiego. Rozbicie jego na dwa osobne (na Szpilewskiego oraz Legionów Polskich) jest niezgodne z logiką węzłów przesiadkowych.</p>
<p>Mieszkaniec miasta</p>	<p>W opisie technicznym określono krawężniki, obrzeża, a nawet ławy betonowe z oporem, ale nie znajduje konstrukcji podbudowy i nawierzchni.</p>	<p>Czy były wykonane badania geologiczne i gruntu podłoża oraz obliczenia konstrukcji poszczególnych warstw podbudowy i nawierzchni w stosunku do przewidzianych obciążeń? Czy będzie to przedmiotem odrębnego opracowania i kiedy?</p>	<p>Konsultacje społeczne dotyczą koncepcji rozwiązań projektowych – szczegółowe badania i obliczenia obecnie są w opracowaniu jednostki projektowej. Konstrukcja zostanie dobrana odpowiednio do warunków gruntowych oraz prognozowanego natężenia ruchu.</p>
	<p>Oś ulicy Szpilewskiego na ostatnich ponad 100 m przed skrzyżowaniem z ulicą Legionów Polskich odchyła się w lewo (na zachód). Uważam, że należy ją wyprostować by oś drogi weszła w oś ronda i ulicy Riedla. Skręcającym w prawo z Bierkowa (docelowo to też kiedyś</p>	<p>Nie wiem czym kierował się projektant tego odcinka ulicy Legionów Polskich (też nasze przeoczenie?!), że skrzyżowanie to jest niesymetryczne w kierunku południowym. Dopóki firma Krężel nie podjęła robót uważam, że jest to do poprawienia. Podobny błąd popełnił projektant i niestety</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Oś drogi została zaprojektowana w celu dołączenia do wlotu ronda budowanego w ramach trwającej</p>

<p>Słupsk) będzie to znaczącym utrudnieniem, tym bardziej że w ich trójkącie widoczności znajdzie się też podwójny szpaler starych drzew. Być może, że chodzi o ograniczenie wycinki starych drzew z sąsiedniej alei, ale nie można tego ocenić z braku inwentaryzacji.</p>	<p>zrealizowano to przy zjeździe z ulicy Piłsudskiego w ulicę Legionów, co utrudnia wjazd autobusom i innym dłuższym pojazdom. Dyrektor Tomasz Orłowski już dwukrotnie obiecał przy okazji złagodzić ten promień skrętu, ale cierpliwie czekamy, może teraz Krężel?! Tańsza i łatwiejsza jest korekta w dokumentacji niż potem w terenie.</p>	<p>obecnie inwestycji polegającej na rozbudowie ulicy Legionów Polskich.</p>
<p>Skrzyżowanie z ulicami Korfantego i Dywizjonu 303 są zbyt bogate – o rondo. Ronda ze swojej natury stosowało się gdy ruch w obu, w tym przypadku przecinających się kierunkach miał zbliżone natężenie, co tutaj z pewnością nie będzie miało miejsca, ponieważ ruch poprzeczny na tym odcinku będzie niewielki. Moim zdaniem wystarczą zwykłe skrzyżowania bez rond, podobnie jak w kilometrażu 1+674.</p>	<p>Takie małe kompaktowe ronda jak na skrzyżowaniu Armii Krajowej – Obrońców Wybrzeża i Kaszubska – Św. Piotra lub 3 maja – Chrobrego żadnych problemów nie rozwiązują, a raczej są pośmiewiskiem nie tylko wśród kierowców. Oczywiście można projektować „na bogato” ale szkoda terenu i pieniędzy.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazane skrzyżowania będą stanowić przecięcie głównych dróg obsługujących planowane duże osiedle zabudowy mieszkaniowej. Ulice w ciągach ulic Korfantego i Dywizjonu 303 będą głównymi drogami prowadzącymi ruch z terenów położonych przy zachodniej granicy Miasta. Dlatego też zasadnym jest budowa docelowych skrzyżowań o ruchu okrężnym.</p>
<p>Ponieważ wydzielony pas drogowy na wielu odcinkach pozwala można by dać szerszy pas zieleni pomiędzy jezdnią a chodnikiem.</p>	<p>Można wtedy posadzić szpaler drzew bez narażania niszczenia przez korzenie krawężników i obrzeży. Waleńców zieleni w pasach drogowych nie da się przecenić.</p>	<p>Szerokość pasów zieleni została przyjęta w taki sposób, aby możliwe było nasadzenie zieleni wysokiej zarówno między jezdnią a chodnikiem i drogą rowerową, a także po zewnętrznej stronie tych elementów drogi.</p>
<p>Ulica jest dość długa i wymagać będzie sporych nakładów, a środków na razie brak. Trzeba będzie zapewne realizować odcinkami. Oczywiście jest realizacja w pierwszym etapie odcinka ulicy Korfantego do Legionów Polskich, czyli tam gdzie już istnieje zabudowa i kontynuowane są kolejne budynki, a nie gdzie jest „czyste pole” a projektowana droga w formie docelowej mogłaby być dewastowana w trakcie przyszłej realizacji na tym odcinku budownictwa kubaturowego.</p>	<p>-</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Miasto w 2019 uzyskało dofinansowanie na realizację odcinka ulicy Szpilewskiego od ulicy Szczecińskiej do ulicy Korfantego, czyli terenów gdzie w bezpośrednim sąsiedztwie drogi powstała lub powstaje zabudowa mieszkaniowa. I ten odcinek zostanie</p>

			zrealizowany do 2024 roku. W przypadku dalszego, projektowanego etapu od ulicy Korfantego, który przebiega terenem niezagospodarowanym realizacja będzie miała miejsce w przypadku pozyskania dofinansowania, o które Miasto będzie się starało.
Słupskie Porozumienie Obywatelskie SPO	Włączenie do ul. Szczecińskiej poprzez wybudowanie skrzyżowania typu rondo wraz z porządnym połączeniem chodników, dróg rowerowych oraz włączeniem ul. Dmowskiego.	Przedstawione rozwiązanie włączenia ul. Szpilewskiego do ul. Szczecińskiej jest nie do przyjęcia, takie rozwiązanie spowoduje, iż powstanie kolejne miejsce powodujące zator na ul. Szczecińskiej.	<b>Uwaga</b> nieuwzględniona. Ruch na skrzyżowaniu ulic Szczecińskiej, Kołobrzeskiej i Szpilewskiego sterowany jest przez sygnalizację świetlną. Rozwiązanie to jest optymalne z uwagi na objęcie całego odcinka ulicy Szczecińskiej od granicy Miasta do skrzyżowania z ulicą 11 Listopada i Koszalińską zespołem trzech sygnalizacji świetlnych.
	Od strony północnej wykonać bitumiczny 3,5 m ciąg pieszo-rowerowy (po starym śladzie ul. Szpilewskiego).	Wykonanie zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.	<b>Uwaga</b> nieuwzględniona – poza zakresem projektu.
	Należy rozważyć zmianę następujących założeń: 1) droga rowerowa szerokości 2,5 m 2) od strony północnej na całym przebiegu zamiast chodnika bitumiczny ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3 m.	Drogi rowerowe powinny mieć szerokość 2,5 m, zważywszy na fakt wdrożenia przez miasto rowerów typu Cargo oraz w przyszłości rozwój rowerów elektrycznych i hulajnóg. Mając do dyspozycji szeroki pas drogowy warto od strony północnej zaprojektować i wbudować bitumiczny ciąg pieszo-rowerowy.	1. <b>Uwaga</b> uwzględniona.  2. <b>Uwaga</b> nieuwzględniona. W przypadku zaprojektowania wydzielonej drogi rowerowej wzdłuż projektowanej drogi zasadne jest zapewnienie separacji ruchu rowerowego i pieszego.
	Na całości opracowania łuki na skrętach dróg rowerowych, priorytet drogi rowerowej, przejazdy na 0 cm, przed	Standardy rowerowe.	<b>Uwaga</b> uwzględniona w zakresie łuków na skrętach dróg rowerowych,

przejściami przez drogę rowerową kostki z wypustkami.		priorytetu nawierzchni drogi rowerowej i przejazdów na 0 cm. Nie uwzględniono przed przejściami przez drogę rowerową kostki z wypustkami.
Na rondach przy skrzyżowaniach z ulicami Korfantego oraz Dywizjonu 303 drogę rowerową poprowadzić dookoła ronda wraz z wyprowadzeniem w każdym kierunku.	Funkcjonalność i dostępność ruchu rowerowego w każdym kierunku.	Uwaga uwzględniona.
W miejscu skrzyżowań z ciągiem CPJ również wprowadzić i przeprowadzić przez jezdnię przejazd rowerowy na 0 cm.	Spójność ciągów.	Uwaga uwzględniona.
Brak jednego wyprowadzenia KDL, w miejscach wyprowadzeń dróg KDL również wyprowadzić i przeprowadzić przez jezdnię przejazd rowerowy na 0 cm.	Zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, spójność ciągów.	Uwaga nieuwzględniona – z uwagi na potrzeby komunikacyjne nie przewidujemy budowy jednego ze wskazanych skrzyżowań. W przypadku zaprojektowanego skrzyżowania, z uwagi na niezagospodarowanie terenu przyległego przejście i przejazd rowerowy zostaną wykonane w przypadku budowy drogi przewidzianej w MPZP po stronie zachodniej projektowanego połączenia.
Wykonać włączenia bitumicznych ciągów z parku Zachodniego do drogi rowerowej wzdłuż ul. Szpilewskiego na 0 cm w 4 miejscach.	Spójność i komfort przemieszczania się.	Uwaga częściowo uwzględniona. Planuje się wykonanie dwóch bitumicznych połączeń ciągów.

**PREZYDENT  
MIASTA SŁUPSKA**  
*Krzysztof Danilecki-Wojewódzka*