Słupsk

Słupsk, dnia 08.09.2022r.

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1.	*Temat konsultacji*	Projekt zagospodarowania terenu dla przebudowy ulicy Sułkowskiego w Słupsku
2.	*Imię i nazwisko inicjatora (jeżeli dotyczy)*	—
3.	*Wydział/jednostka/podmiot zewnętrzny wraz z danymi kontaktowymi*	Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, ul. Przemysłowa 73, 76-200 Słupsk, tel. 59 841-00-91, fax. 59 848-37-35; e-mail: sekretariat@zimslupsk.pl
4.	*Termin*	od 26 lipca 2022 r. do 16 sierpnia 2022 r.
5.	*Przedmiot*	Celem konsultacji było poznanie opinii oraz zebranie uwag i propozycji mieszkanek i mieszkańców Słupska do opracowanej koncepcji projektu zagospodarowania terenu dla przebudowy ulicy Sułkowskiego w Słupsku.
6.	*Metody*	Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone formach: – udostępnienia dokumentów w formie elektronicznej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego, (http://bip.um.slupsk.pl/), ZIM (http://zimslupsk.pl/) i na stronie www.slupsk.konsultacjejst.pl – możliwości zgłaszania uwag telefonicznie pod nr telefonu: 59 848-37-34, – spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami miasta, które odbyło się w dniu 03.08.2022 r. o godz. 17:00 w sali 211 Urzędu Miejskiego w Słupsku, – dyżurów konsultacyjnych, które odbyły się w 2 sierpnia 2022r. i 9 sierpnia 2022r. w godzinach 08:00-15:00 w siedzibie ZIM, – możliwości zgłaszania uwag na formularzu konsultacyjnym przesłanym w formie elektronicznej na adres konsultacje@zimslupsk.pl.
7.	*Akcja informacyjna*	Akcja informacyjna została przeprowadzona w formach: – udostępnienia informacji wraz z dokumentami w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego, – udostępnienia informacji na stronie www.slupsk.pl, – udostępnienia informacji wraz z dokumentami na stronie ZIM, https://zimslupsk.pl/przebudowa-ulicy-sulkowskiego.html – zamieszczenie informacji w lokalnych mediach, – zamieszczenie informacji wraz z możliwością przekazania uwag na platformie KONSULTACJE SPOŁECZNE https://slupsk.konsultacjejst.pl/ – wysłania informacji e-mail do Biura Rady Miejskiej w Słupsku.
8.	*Spotkanie konsultacyjne (data i miejsce)*	Otwarte spotkanie z mieszkańcami odbyło się 3 sierpnia 2022 r. o godz. 17:00 w sali 211 Urzędu Miejskiego w Słupsku.
9.	*Planowane dalsze działania związane z konsultowanym tematem*	Po wykonaniu kompletnej dokumentacji budowlano – wykonawczej planowane jest uzyskanie niezbędnych decyzji i zezwoleń na realizację projektu będących podstawą do prowadzenia robót budowlanych.
10.	*Liczba osób biorących udział w konsultacjach (liczba osób, które złożyły uwagi na formularzach oraz biorących*	1. Radni Rady Miejskiej w Słupsku – 0 2. Przedstawiciele organizacji pozarządowych – 0 3. Przedstawiciele mediów – 1 4. Inni – 7 osób (ZIM-5 + projektant- 1 + UM WPP -1)

	udział w spotkaniu)	5. Liczba mieszkańców biorących udział w spotkaniu konsultacyjnym - 22 6. Uwagi (liczba formularzy/pism) – 21 7. Uwagi zgłoszone za pomocą portalu www.konsultacjejst.pl - 9

UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI			
Zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem (od zgłaszającego uwagę)	Odpowiedź na uwagę
Mieszkaniec miasta	Likwidacja zapisów „Budowa wyniesionych skrzyżowań ul. Sułkowskiego z ulicami: Krajewskiego, Pułaskiego i Chłapowskiego" (rozdział 1.); „oraz budowa wyniesionych skrzyżowań ul. Sułkowskiego z ulicami: Krajewskiego, Pułaskiego i Chłapowskiego" (rozdział 3) oraz „W ramach inwestycji zakłada się wykonanie wyniesionych skrzyżowań w celu uspokojenia ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku." (rozdział 3.1).	W związku z bardzo niskim natężeniem ruchu pojazdów na ulicy Sułkowskiego i ulicach sąsiednich oraz korzystnymi od 01.06.2021 przepisami ruchu drogowego z punktu widzenia bezpieczeństwa i pierwszeństwa pieszych jestem zdania jestem zdania, iż wprowadzenie wyniesionych skrzyżowań jest zbędnym wydatkiem inwestycyjnym, zwiększającym jej koszty, a niewnoszącym istotnych korzyści dla uczestników ruchu. Co więcej, powoduje ono uszkodzenia zawieszenia przejeżdżających przez nie pojazdów, co generuje kolejne koszty i uciążliwości. Prędkość pojazdów poruszających się przewidzianymi do przebudowy ulicami będzie na tyle niska, iż wyniesione skrzyżowania nie wpłyną w niemal żaden sposób na zmniejszenie prędkości samochodów, a stworzą jedynie szereg niedogodności dla wszystkich uczestników ruchu, szczególnie że planowane wyniesione skrzyżowania znajdują się bardzo blisko siebie oraz w niewielkiej odległości od skrzyżowań z kolejnymi ulicami (Arciszewskiego i Gdyńską). Jako osoba mająca pojęcie o sprawach związanych z polityką przestrzenną i transportową w miastach wnoszę o rezygnację z budowy wyniesionych skrzyżowań.	Uwaga nieuwzględniona. Zaplanowane wyniesione skrzyżowania mają za zadanie uspokojenie ruchu z uwagi na fakt, iż ukształtowanie ul. Sułkowskiego w linii prostej na długim odcinku z jednoczesnym jej pochyleniem od ul. Gdyńskiej stwarza realne zagrożenie nieprzestrzegania dopuszczalnej prędkości poruszających się pojazdów. Ww. sytuacje są zjawiskiem nagminnym obserwowanym szczególnie w wyniku budowy nowej nawierzchni ulic.
	Proszę o odpowiednie dowiązanie planowanego ciągu pieszo-rowerowego do ścieżki rowerowej znajdującej się w ciągu ul. Arciszewskiego oraz do jezdni ul. Gdyńskiej (jako że na niej ruch rowerowych odbywa się na zasadach ogólnych i konieczne jest umożliwienie bezpiecznego	-	Uwaga stała się bezprzedmiotowa w związku z rezygnacją z budowy ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię na zasadach ogólnych.

	i zgodnego z przepisami przejazdu rowerem z ul. Sułkowskiego w ul. Gdyńską i w kierunku przeciwnym). System dróg rowerowych w mieście ma sens tylko wtedy, kiedy składa się z odpowiednio połączonych ze sobą elementów, a nie z niezintegrowanych odcinków.		
Mieszkaniec miasta	1. Strefa tempo 30 i wyniesione skrzyżowania – OK. 2. Na wysokości Sułkowskiego 14-15 zrobić jakieś szykany – które w rzeczywistości wymuszą ograniczenie prędkości do 30 km/h. Bez tego kierowcy będą zapier#alać. 3. Każdy parkować może na swoim terenie. Nie robić miejsc parkingowych - zakaz zatrzymywania po całości. 4. Dlaczego chodnik ma zmienną szerokość – niech ma po całości 1,5 m i wystarczy. Dlaczego chodnik kluczy np. na wysokości Sułkowskiego 9 (Jezdnię udało się zaprojektować jako prostą linię a chodników nie??) Pieszych jest coraz mniej. Więc po co budować szerokie chodniki, które później trzeba remontować, odśnieżać, sprzątać. Lepiej zrobić szersze trawniki – aby wodę wchłaniały. 5. Największy absurd tego projektu – wydzielony ciąg rowerowy !! PO CO? Tu nie ma żadnej głównej trasy rowerowej. Jak rowerzyści będą włączać się do ruchu np. z ulicy Sułkowskiego w ul. Gdyńską – (kierunek ul. Parkowa)?? Skoro ma być uspokojenie ruchu i wyniesione skrzyżowania to rowerzyści niech jeżdżą jezdnią tak jak teraz. Obecnie jest OK - wygodnie i sprawnie można przejechać rowerem bez kluczenia przy pojazdach zaparkowanych na zjazdach pomiędzy pootwieranymi bramami i furtkami, ludźmi wyprowadzającymi psy na smyczy itd. Stworzenie wydzielonej drogi pieszo rowerowej wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Nie wyobrażam sobie, że spokojnie na spacer z córką nie mógłbym wyjść bo musiałbym się cały czas rozglądać czy z tyłu nie jedzie jakiś rowerzysta. Także po tej stronie ulicy powinno się stworzyć 1,5 m szerokości chodnik + zieleń i wszędzie w ul. wysokie krawężniki aby debile trawy nie		2. W ramach projektu stałej organizacji ruchu drogowego przeanalizowana zostanie przez projektanta możliwość lokalizacji wyspowego progu zwalniającego. 3. Na wniosek mieszkańców projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości lokalizacji miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna. 4. Uwaga częściowo uwzględniona. Zaprojektowane zostaną obustronne chodniki o szerokości 1,5 - 2 m. Na wysokości posesji 9a i 10 chodnik został zaprojektowany jako przystający do jezdni z uwagi na występującą tam różnicę wysokości terenu, która nie pozwala na zaprojektowanie prostego odcinka ciągu pieszego o tak dużym spadku. 5. Uwaga uwzględniona. 6. Uwaga nieuwzględniona. W przypadku braku wyznaczonych miejsc parkingowych w obrębie działek pojazdy pozostawiane byłyby na trawniku niszcząc zaprojektowaną zieleń. Nawierzchnia parkingu planowana jest jako wodoprzepuszczalna tj. z ażurowych płyt betonowych obsianych trawą. 7. Uwaga uwzględniona. 8. W ramach modernizacji ul. Sułkowskiego przebudowie będą podlegały sieci zewnętrznych gestorów wyłącznie w przypadku wystąpienia kolizji z projektowaną infrastrukturą drogi.

	niszczyły. Przy ruchu rowerowym na zasadach ogólnych rowerzyści łatwo mogą wjechać/zjechać zarówno z ul. Arciszewskiego jak i Gdyńskiej na /z Sułkowskiego. 6. Nie tworzyć parkingu przed ogródkami działkowymi (teren przy działce 160) - niech działkowcy na swoim terenie stworzą miejsca postojowe. Czy miasto nie ma obowiązku tworzyć ze środków publicznych parkingi? No chyba, że nie ma ważniejszych wydatków a chodniki w całym mieście są w ekstra wysokim standardzie a pieniędzy z utrzymania (sprzątania, odśnieżania) co roku zostaje i można je spokojnie przeznaczyć na kolejne powierzchnie utwardzone. Wówczas OK - twórzmy kolejne parkingi ale z powierzchni utwardzonych wodoprzepuszczalnych. 7. Dlaczego trawniki są zaprojektowane tylko pomiędzy chodnikiem a jezdnią. Trzeba je wykonać w całej szerokości drogi. 8. Mam nadzieje że wszystkie kable, które wiszą wzdłuż ulicy będą wciągnięte pod ziemie.		
Mieszkańcy miasta	1. W związku z tym że planowany jest remont ulicy Sułkowskiego i w specyfikacji robót do wykonania jest nowy projekt instalacji deszczowej i odwodnień bardzo prosimy zwrócić uwagę na teren położony przy posesji nr 14 i 15 . W czasie opadów woda z uwagi na spadek terenu spływa z chodnika w kierunku posesji 14 i 15. Jest tak za każdym razem podczas większych opadów. Mamy przygotowane worki z piaskiem aby kiedy tylko jesteśmy to blokujemy przepływ. Na przestrzeni kilku lat co najmniej 3 razy zalało nam mieszkanie i piwnicę na wys. ok 1,2 m. Prosimy tak ułożyć ścieżkę rowerową i chodnik aby spadek był wykonany od bramy wjazdowej z posesji 14 i 15 w kierunku osi ulicy. Jednocześnie proszę zadbać o odwodnienia z terenu powyżej posesji 14 i 15. Teren po byłej jednostce wojskowej jest zabetonowany na przeważającej części, brak odwodnień , studzienki są zasypane. Po intensywnych opadach deszczu na tym terenie tworzy się jezioro i nadmiar wody	-	1. Uwaga częściowo uwzględniona. W ramach projektu planuje się przebudowę kanalizacji deszczowej zakładając skuteczne odprowadzanie wód opadowych z terenu pasa drogowego za pomocą nowych wpustów deszczowych. Prawidłowe odwodnienie działki nr 980 leży w gestii jej właściciela. Wskazany teren nie należy do zasobów miejskich. 2. Uwaga stała się bezprzedmiotowa w związku z rezygnacją z budowy ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię na zasadach ogólnych. W ramach projektu stałej organizacji ruchu drogowego zostanie przeanalizowana przez projektanta lokalizacja wyspowego progu zwalniającego. 3. Uwaga uwzględniona. Ruch rowerowy zostanie przewidziany w jezdni na zasadach ogólnych.

	przelewa się chodnikiem w stronę naszych posesji. Aby zapobiec tej sytuacji potrzebne będą odwodnienia na pewnej długości ścieżki rowerowej i skierowania opadów na ulicę - w załączniku zdjęcia poglądowe po opadach deszczu na wysokości posesji 14 i 15. 2. Kolejna sprawa to temat bezpieczeństwa. Z uwagi na przebieg ścieżki rowerowej w dół w kierunku od ul. Gdyńskiej do Arciszewskiego i prędkość rowerzystów w pobliżu posesji, zachodzi realne niebezpieczeństwo kolizji lub wypadku. Ok 5 lat temu zdarzyła się bardzo poważna kolizja z udziałem pojazdu wyjeżdżającego z posesji a rowerzystą. Prosimy mieć na uwadze żeby zadbać o ten aspekt (znaki, wyniesienia itp., które ograniczą prędkość rowerzystów) Jesteśmy za dodatkowym wyniesieniem pomiędzy ul. skrzyżowanie Chłapowskiego a skrzyżowanie Pułaskiego np. powyżej posesji 14. 3. Może warto rozważyć propozycję przeniesienia ścieżki rowerowej na całą długość ulicy z wyraźnym oznaczeniem poziomym i znakami. Takie rozwiązania są w trudnych lokalizacjach (mało miejsca, duże przewyższenia terenu). Będzie to dodatkowy czynnik zmniejszający prędkość pojazdów na ulicy. Zrezygnować z planowanego rozwiązania poprowadzenia ścieżki rowerowej w bezpośredniej bliskości wyjazdów z każdej posesji. Szczególne niefortunne usytuowanie ulicy i chodnika Sułkowskiego teraz stwarza zagrożenie dla pieszych i rowerzystów i jadących na el. hulajnogach. Jeśli w przyszłości wyremontuje się ulicę i stworzy komfortowy oddzielny pas ścieżki rowerowej w bezpośredniej bliskości posesji można założyć że bezpieczeństwo będzie bardziej zagrożone przez prędkość jednośladów. Jesteśmy za tym żeby szlak rowerowy był uwzględniony i może uda się wypracować kompromis - w załączniku zdjęcia.		

Pomorski Konserwator Zabytków	Treść uwag w załączniku do raportu.	-	1. Uwaga uwzględniona. 2. Uwaga nieuwzględniona. Zachowanie kasztanowców kolidujących ze zjazdami na posesje uniemożliwi wykonanie bezpiecznych zjazdów z drogi. 3. Uwaga uwzględniona.
Wydział Polityki Przestrzennej UM Słupsk	W związku z konsultacjami społecznymi dot. projektu przebudowy ul. Sułkowskiego, Wydział Polityki Przestrzennej prosi o zwrócenie szczególnej uwagi na następujące kwestie: 1. wskazanie zakresu opracowania (brak informacji na rysunku); 2. jak wskazano w opisie koncepcji zagospodarowania: „inwestycja zlokalizowana jest na obszarze Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (Uchwała Nr LXII/843/06 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 27 września 2006 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Sułkowskiego"), zgodnie z którym teren ul. Sułkowskiego położony jest na karcie terenu 35.KDL – tereny dróg publicznych lokalnych. Nie wskazano natomiast na zapisy mpzp, zgodnie z którymi: • zadrzewienia przyuliczne stanowią część osnowy ekologicznej obszaru mpzp, • wymaga się ochrony wszystkich elementów osnowy ekologicznej oraz wzmocnienia ich funkcji ekologicznej • przy przebudowie ulicy maksymalnie chronić istniejący, zdrowy drzewostan; 3. istniejąca wzdłuż ul. Sułkowskiego aleja kasztanowców jest szczególnie cenna i należy dołożyć wszelkich starań, aby podczas przebudowy wycinkę ograniczyć do minimum; 4. rysunek koncepcji i jego legenda nie zawierają prawidłowo i czytelnie oznakowanych drzew wchodzących w skład ww. alei, nie ma również prawidłowo oznaczonych drzew, które faktycznie będą wymagały wycinki w wyniku przebudowy wykonanej w proponowanym kształcie (brak		1., 2. Zakres opracowania oraz zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zostaną wskazane w kompletnym projekcie budowlano – wykonawczym. 3. Uwaga uwzględniona. 4. Uwaga uwzględniona. 5. Przedstawiona w ramach konsultacji społecznych koncepcja zawiera jedynie wstępne założenia projektowe w zakresie układu drogowego. Ostateczne i kompletne opracowanie będzie uwzględniało również projekt branży elektrycznej.

	jakichkolwiek wyjaśnień w legendzie dot. drzew); należy ponownie przeanalizować projekt pod kątem zieleni i zaproponować inne rozwiązanie, które zapewni ochronę cennych drzew; 5. brak czytelnego oznakowania oświetlenia po przebudowie – wskazano kilka latarni jako „przeznaczone do relokacji", bez wskazania miejsca w które mają zostać relokowane.		
Mieszkaniec miasta	Brak zatok lub miejsc parkingowych na wys. budynków: Mierosławskiego 8, Sułkowskiego 31, Sułkowskiego 30.	Są to budynki wielorodzinne gdzie np. tylko pod nr. 31 mieszkańcy posiadają 5 samochodów. Nie mamy podwórka, garaży ani innych miejsc gdzie można zaparkować samochód. Teraz parkujemy na trawniku przed domem. Gdzie mamy parkować po przebudowie ulicy??? Prosimy o uwzględnienie w projekcie wykonania miejsc parkingowych dla mieszkańców.	Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna.
	Ścieżka rowerowa - szer. 3m - Brawo! Pas zieleni – szer. 4,21 m. – Brawo! A gdzie miejsca parkingowe dla mieszkańców??? Po przebudowie ulicy i położeniu nowej warstwy bitumicznej, ruch na naszej ulicy zwiększy się kilkunastokrotnie. Lokalizacja już prowadzonej inwestycji w postaci marketu ALDI i Mc Donalds pomiędzy naszą ulicą a ulicą Westerplatte, spowoduje diametralną zmianę dla mieszkańców. Ulica Sułkowskiego stanie się alternatywną drogą dojazdową do marketu spożywczego i Mc Donaldsa. Jak to się stało, że nikt nie pomyślał o wykonaniu miejsc parkingowych dla mieszkańców budynków wielorodzinnych? Właściciele zabudowy jednorodzinnej mogą wjechać i zaparkować swoje auto na swoim podwórku. A co z rodzinami z zabudowy wielorodzinnej. Nie mamy podwórek ani innych miejsc gdzie można auto zaparkować. Jestem mieszkańcem budynku nr. 31 i widzę, że biorąc pod uwagę szerokość ścieżki rowerowej jak i pasa zieleni, pozwala na wygospodarowanie przestrzeni na wykonanie zatok parkingowych przy budynku Sułkowskiego 31 a także Mierosławskiego 8 i Sułkowskiego 30.		Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna.

	Jestem przekonany, że nie uwzględnienie miejsc parkingowych dla mieszkańców ulicy Sułkowskiego spowoduje ogromne protesty i konflikt ze wszystkimi mieszkańcami.		
	Brak zatok i miejsc postojowych na ul. Sułkowskiego.	Jednym z rozwiązań dotyczących wydzielenia miejsc postojowych dla mieszkańców, jest ustanowienie ruchu jednokierunkowego z wjazdem od ulicy Arciszewskiego i wydzieleniem miejsc postojowych na jezdni tak, jak jest np. na ulicy Małachowskiego. Wydzielone miejsca postojowe na jezdni w systemie naprzemiennym. Kilka miejsc po prawej stronie jezdni, kilka miejsc po lewej stronie jezdni. Przyjęcie takiego rozwiązania jest nawet tańsze jak wydzielenie miejsc postojowych z pasów zieleni. Jedynym kosztem będzie biała farba do oznaczenia miejsc postojowych na jezdni. Propozycja powyższa powinna być satysfakcjonująca dla mieszkańców jak i dla władz miasta. Niewielkim kosztem dla miasta , mieszkańcy będą zadowoleni z miejsc parkingowych jak i braku możliwości diametralnej zmiany natężenia ruchu na ulicy Sulkowskiego. Każda inwestycja tego typu powinna powodować, że największym beneficjentem jej przeprowadzenia powinni być mieszkańcy danej ulicy. W projekcie przez Państwa przedstawionym mieszkańcy zostali całkowicie pominięci. Ruch kilkunastokrotnie większy na ulicy, brak miejsc parkingowych to tylko dwa z najważniejszych problemów, które Państwo oferujecie nam wszystkim. Mimo wszystko mam nadzieje, że kompromis miedzy mieszkańcami a Państwem jest możliwy i wspólnie osiągniemy porozumienie satysfakcjonujące dwie strony.	Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.
Mieszkańcy miasta	Brak planu osłony przeciwdeszczowej prowadzonej na całej długości i szerokości ulicy.	Mieszkańcy w oparciu o doświadczenia powodzi deszczowej przedstawiają swoje uwagi i koncepcję zabezpieczenia ulicy przed powodzią deszczową. Zad. Nr 1. – budowa kratek i kanału deszczowego na	Projekt uwzględnia przebudowę kanalizacji deszczowej zakładając skuteczne odprowadzanie wód opadowych z terenu pasa drogowego za pomocą nowych wpustów deszczowych. Uwagi zostały przekazane do projektanta celem

		skrzyżowaniu ul. Gdyńskiej i Sułkowskiego. Zad. Nr. 2 – budowa dodatkowych st. p. deszczowych z kratkami na wody opadowe wg lokalizacji budynków mieszkalnych nr 19, 20, 22, 24, 9+9a, 14+15. Zad. Nr 3 – należy obniżyć rzędne na drodze w porównaniu do rzędnych na chodniku. Obecnie istniejące odcinki drogi są wyższe od chodników, co powoduje łatwy spływ wody deszczowej w kierunku chodników i domów. Dodatkowo należy zmienić spadki poprzeczne chodników w kierunku jezdni, a nie w kierunku domów. Informujemy z braku osłony przed powodzią deszczową nasze budynki mają nierówno osiadane stropy i ściany pękają. Występuje zagrożenie katastrofą budowlaną. Ratujemy budynki – remontem, klamrami itp. Duże koszty usuwania zagrożeń budowlanych. Budynki w ul. Sułkowskiego budowane były na bagnach, mokradłach. Przykład budynku nr 24 – pobudowany na zasypanej odnodze rzeki Słupi. Patrz mapa miasta z 1940r. Byłe rowy powierzchniowe zamieniły się w cieki podziemne. Istniejący kolektor wodociągowy na odprowadzeniu wód z ujęć wodnych dla miasta jest niewykorzystywany na odprowadzenie wód opadowych z ul. Sułkowskiego. Kolektor ten wymaga oczyszczenia, jest cały zapiaszczony. Zad. Nr 3 – brak planu parkowania pojazdów na ul. Sułkowskiego. Przedstawiony plan modernizacji ulicy jest słabo czytelny (bardzo drobne napisy). Proponujemy wyraźne zaznaczenie pasma na parkowanie pojazdów na całej długości ulicy. Wycofać się z projektów parkowania zatoczkowego. Ulica ma zachować charakter dwukierunkowy lub jednokierunkowy z możliwością dojeżdżania do budynków samochodów dostawczo-odbiorczych. Zad. Nr 4 – obok budynku nr 24 na chodniku stoi słup	rozwiązania w ramach opracowania branży sanitarnej. Projektant został również zobowiązany do przeanalizowania możliwości lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Natomiast przebudowa napowietrznych sieci zewnętrznych gestorów zostanie wykonana wyłącznie w przypadku kolizji z projektowaną infrastrukturą w ramach projektu.

		oświetleniowy i telefoniczny betonowy. Wnioskujemy przeniesienie słupa oświetleniowego według szkicu poniżej. Słup betonowy należy zlikwidować i kable doprowadzić pod ziemią do budynku nr 24 + 25. Nowa lokalizacja poprawi widoczność na skrzyżowaniu – obecnie jest jej brak.	
Mieszkaniec miasta	Projekt przewiduje przejścia dla pieszych przez ul. Sułkowskiego jedynie w na jej końcach, to jest przy skrzyżowaniach z ulicą Arciszewskiego i z ulicą Gdyńską. Według mojej opinii powinno zostać zaprojektowane dodatkowe przejście dla pieszych przez ulicę Sułkowskiego przy skrzyżowaniu z ulicą Pułaskiego, wejście na przejście na wysokości działek 116/4 i 28. Wyniesienie skrzyżowania ulicy Sułkowskiego z ulicą Pułaskiego proponuję wydłużyć o kilka metrów w kierunku zachodnim i w tym miejscu ulokować bezpieczne przejście dla pieszych.	Ulica Sułkowskiego ma długość 450 metrów. Przejścia dla pieszych jedynie na jej końcach to za mało. Z Ulicy Pułaskiego piesi, w tym dzieci, będą mieć potrzebę aby możliwie szybko włączyć się do ścieżki pieszo-rowerowej projektowanej po północnej stronie ulic Sułkowskiego. Przejście dla pieszych w proponowanym miejscu zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo pieszych.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach projektu zapewniona zostanie budowa obustronnych chodników, które zabezpieczą możliwość poruszania się pieszych zarówno w kierunku ul. Gdyńskiej oraz ul. Arciszewskiego. Ponadto, w wyniku licznych wniosków, zdecydowano o rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię na zasadach ogólnych.
	W projekcie występuje wiele przypadków, kiedy pomiędzy podjazdami z jezdni na sąsiadujące posesje zaplanowany został wąski pas zieleni, np. pomiędzy działkami 134/5 i 134/6. Proponuję całkowitą rezygnację z takich „paseczków" pomiędzy wszystkimi podjazdami na posesje (węższymi niż np. 1,5 metra), znajdującymi się przy ulicy Sułkowskiego.	Na zaprojektowanych wąskich „paseczkach" zieleni, trawa się nie utrzyma, szybko zostanie rozjeżdżona i rozdeptana, zostanie klepisko, błoto, ewentualnie mieszkańcy wysypią żwirek – nie ma sensu tworzyć takiej sytuacji. Rezygnacja z takich bezwartościowych „paseczków zieleni" nieznacznie ale jednak obniży koszty i uprości budowę ulicy.	Uwaga częściowo uwzględniona. W miarę możliwości wąskie odcinki pomiędzy zjazdami, o szerokości do 0,5 m, zostaną utwardzone.
	Projekt nie przewiduje miejsc parkingowych wzdłuż ulicy. Jako, że po stronie północnej ulicy Sułkowskiego, na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Arciszewskiego i ulicą Krajewskiego, znajdują się budynki wielorodzinne, miejsca parkingowe byłby tam bardzo użyteczne.	Obecnie, wzdłuż opisanego odcinka drogi, na trawnikach regularnie parkuje kilka samochodów. Jest okazja, żeby nie musiały stawać na trawnikach, a na miejscach parkingowych przeznaczonych do tego celu. Chodzi o miejsca parkingowe przed działkami numer 22,23,24,25.	Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna.
	Zwracam uwagę, aby jakość użytych materiałów i prace wykonawcze były na akceptowalnym poziomie. Zarówno na ulicy jak i chodnikach, szczególnie w obrębie skrzyżowań, zakrętów, powinny zostać użyte gotowe łukowe obrzeża krawężnikowe, a nie docinane na		Uwaga została przekazana do projektanta z rekomendacją do uwzględnienia w Szczegółowej Specyfikacji Technicznej.

	krótkie odcinki obrzeża proste. Gotowe obrzeża łukowe wyglądają zdecydowanie bardziej estetycznie. Obrzeża zakrętów tworzone z krótkich odcinków krawężnika prostego, wyglądają źle, nieestetycznie (przykład obskurne, obtłuczone, obrzeża wysepek na wjeździe na nowe rondo przy ul. Piłsudskiego/Małcużyńskiego...), dodatkowo szczeliny porastają trawą. Jeśli projekt przewiduje zastosowanie gotowych obrzeży łukowych proszę potraktować moją uwagę jako niebyłą. Jeśli zaś projekt przewiduje tworzenie obrzeży zakrętów z krótkich, ciętych z krawężnika prostego odcinków, to proszę to zmienić. Ulica Sułkowskiego czekała na ten remont dziesiątki lat. Projekt, użyte materiały i wykonanie powinny być na takim poziome, aby przez następne lata ulica „cieszyła oko" jej mieszkańców i mieszkańców całej dzielnicy.		
	Ruch dwukierunkowy na całej długości ul. Sułkowskiego musi zostać zachowany.	Żadne ewentualne problemy związane z przebudową ulicy Sułkowskiego, nie mogą być rozwiązywane kosztem rezygnacji z ruchu dwukierunkowego na tej ulicy. Zdezorganizowałoby to funkcjonowanie mieszkańcom dzielnicy, w tym przyległych ulic, korzystającym z ulicy Sułkowskiego.	Uwaga uwzględniona.
Mieszkaniec miasta	1. Co z samochodami które parkują aktualnie przy ulicy? Czy będzie tak samo jak z Arciszewskiego? Dodam, że auta w magiczny sposób nie znikną. 2. Na początku ulicy Słupkowego jest małe drzewko, proszę o jakieś ogrodzenie korzeni, bo zaraz go nie będzie. 3. Jeszcze fajnie jakby pociągnąć chociaż projekt ścieżki rowerowej powyżej Gdyńskiej. Skręci w lewo, prawo czy do góry? Sporo mamy w słupsku takich ślepych ścieżek. 4. Ile kasztanów będzie wyciętych? Czy ktoś na etapie projektowym wziął pod uwagę które drzewa są chore i kwalifikują się do wycięcia? Czy robota od drugiej strony i tniemy te co kolidują z kreskami w cadzie, a resztę później, jak uschną. W załączniku dodane uwagi co do lokalizacji drzewa - jak uschnie, to nie zagłosuje na Was już nigdy (:		1. Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna. 2. Drzewo zostanie zabezpieczone w ramach bieżącego utrzymania zieleni w mieście. 3. W wyniku licznych wniosków, zdecydowano o rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię na zasadach ogólnych. 4. Wycinka kasztanowców będzie obejmować tylko niezbędne lokalizacje będące w kolizji z projektowaną infrastrukturą drogi. Planowane jest również sporządzenie inwentaryzacji dendrologicznej.

Mieszkaniec miasta	1. Uwzględnienie właściwej konstrukcji i budowy wyniesień na skrzyżowaniach z ulicami: Krajewskiego, Pułaskiego i Chłapowskiego, tj. zaprojektowanie ich w sposób efektywnie obniżający prędkość pojazdów (samochodów, hulajnóg, rowerów itp.) poruszających się ulicą oraz ścieżką rowerową, co jest priorytetowym założeniem przebudowy i zadania inwestycyjnego (*Przedsięwzięcie wynika z potrzeby zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu użytkowników ul. Sułkowskiego w Słupsku – Rozdział 1 Rodzaj i skala przedsięwzięcia*). Fakt budowy w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów handlowych (Aldi) i gastronomicznych (McDonalds) oraz bezpośrednie skomunikowanie ich parkingów z ul. Sułkowskiego z pewnością spowoduje istotny wzrost ruchu kołowego na ul. Sułkowskiego, co oczywiście zmniejszy bezpieczeństwo i komfort mieszkańców oraz użytkowników drogi. Utrzymanie niskich prędkości ruchu będzie miało bezpośredni wpływ na zapewnienie zakładanego zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, zwłaszcza, że charakter ulicy (prosta kilkusetmetrowa aleja z wysokim spadkiem) zachęca do szybkiej jazdy. 2. Ograniczenie prędkości ruchu na całej długości ul. Sułkowskiego do maks. 40 km/h, ze wskazanych powodów bezpieczeństwa, a zwłaszcza bezpieczeństwa pieszych – klientów budowanych punktów handlowych.		1. Uwaga uwzględniona. 2. Planowane jest uspokojenie ruchu poprzez wprowadzenie strefy Tempo 30, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/h.
Mieszkanka miasta	1. Rezygnacja ze ścieżki rowerowej, gdyż małe natężenie ruchu na ulicy nie uzasadnia wydzielenia dodatkowego pasa dla rowerzystów. 2. Ponieważ przy każdej posesji znajduje się stosunkowo dużo zieleni można zrezygnować z niej w obrębie ulicy, aby w zamian uzyskać dodatkowe miejsca postojowe. 3. Mamy uzasadnione obawy co do skuteczności podniesienia skrzyżowania z ulicą Pułaskiego, może to niestety generować zalewanie wodą opadową (pochodzącą z gwałtownych ulew) posesji znajdujących się w obrębie wspomnianego skrzyżowania. 4. Wnioskujemy o usunięcie		1. W wyniku licznych wniosków, zdecydowano o rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię na zasadach ogólnych. 2. Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna. 3. W ramach inwestycji zaprojektowana zostanie kanalizacja deszczowa uwzględniająca odpowiednią ilość wpustów również w bezpośrednim sąsiedztwie wyniesionych skrzyżowań. 4. Sieć telekomunikacyjna nie wchodzi w skład miejskiej

	żelbetowego słupa przy posesji nr 24 ,który służy do podtrzymywania nieczynnych od wielu lat linii telekomunikacyjnych. 5. Popieramy ewentualną koncepcję ustanowienia ruchu jednokierunkowego z wjazdem od ulicy Gdyńskiej. Sądzimy, że ułatwi to zaplanowanie większej ilości miejsc postojowych dla pojazdów.		infrastruktury, a jej przebudowa leży w gestii zewnętrznego gestora sieci. 5. Uwaga nieuwzględniona. Na ul. Sułkowskiego występuje ruch lokalny oraz wystarczająca szerokości pasa drogowego do zachowania ruchu dwukierunkowego i pełnej dostępności ulicy. Możliwość zaprojektowania miejsc postojowych zostanie przeanalizowana przez projektanta.
Pomorskie Stowarzyszenie „Nasze Środowisko"	Na ciągu pieszo-rowerowym żadnych krawężników na zjazdach z posesji – jednolita masa bitumiczna na całym przebiegu wzdłuż ul. Sułkowskiego.	Parytet ciągu nad wyjazdami z posesji i drogami wewnętrznymi – standardy rowerowe.	W wyniku licznych wniosków, zdecydowano o rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię na zasadach ogólnych.
	Przejazdy i zjazdy z ciągu w drogi na 0 cm.	Standardy rowerowe.	Uwaga bezprzedmiotowa.
	Ciąg pieszo-rowerowy na jednej płaszczyźnie bez falowania na zjazdach z posesji.	Standardy rowerowe.	Uwaga bezprzedmiotowa.
	Przedstawić rozwiązanie włączenia w ciąg rowerowy w ul. Arciszewskiego.	Brak włączenia.	Uwaga bezprzedmiotowa.
	Słupki blokujące koloru antracyt przy terenach zielonych.	Zapobieganie niszczenia zieleni przez pojazdy – streetview.	Ewentualna potrzeba zastosowania słupków blokujących zostanie przeanalizowana przez projektanta na etapie sporządzania projektu stałej organizacji ruchu drogowego.
	Wykonanie wjazdu na wprost na ciąg pieszo-rowerowy.	Standardy rowerowe.	Uwaga bezprzedmiotowa.
	Oznakowanie przejazdu rowerowego.	Włączenie się w ul. Gdyńską bez schodzenia z roweru.	Uwaga bezprzedmiotowa.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjest.pl	Nie znalazłem na mapce projektu miejsc parkingowych. Od strony budynku 31 jest ścieżka pieszo-rowerowa i szeroki pas zieleni, na której teraz parkujemy auta. Czy projekt przewiduje zatoczki parkingowe przy budynku 31, a jeśli tak to na ile miejsc ?	-	Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości oraz formy lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjest.pl	Projekt spełnia oczekiwania, wprowadzenia zmian nie zgłaszam.	-	-
Mieszkaniec miasta www.konsultacjest.pl	Zbyt mała liczba miejsc do parkowania pojazdów - zwłaszcza po stronie północnej w miejscu gdzie planowany jest pas zieleni. Aktualnie pojazdy parkują na istniejącej zieleni. Jeśli miejsca parkingowe nie zostaną przewidziane, to utworzone tereny zieleni zostaną prawdopodobnie szybko uszkodzone lub mogą być powodem konfliktów mieszkańców między sobą ze względu na	-	Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości oraz formy lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna.

	zmniejszenie miejsca do parkowania po przebudowie, lub ze strażą miejską ze względu na prawdopodobne egzekwowanie zakazu parkowania na terenach zielonych.		
Mieszkaniec miasta www.konsultacjest.pl	Jakaś kpina!!! Ulica prawie 500 m i ani jednego miejsca parkingowego? Gdzie mieszkańcy mają parkować swoje auta? Na ścieżce rowerowej czy na nowych nasadzeniach??? Gdzie są parkingi przy budynkach wielorodzinnych np. 30 i 31? Zagospodarowanie wykonane po kilkudziesięciu latach, powinno służyć przede wszystkim mieszkańcom, a nie inwestorowi budowy marketu spożywczego i Mc Donalda.	-	Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości oraz formy lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjest.pl	Zdejmijcie tę flagę z naszego pięknego ratusza.	-	Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjest.pl	Tak na 90%.	-	Uwaga nieprecyzyjna.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjest.pl	Konieczne zmiany do wprowadzenia w planie przebudowy ulicy: 1. Obniżenie poziomu ulicy, budowa kanalizacji, 2. Likwidacja ścieżki rowerowej. 3. Oznakowanie ulicy jako ulica osiedlowa tym samym ograniczenie prędkości i puszczenie ruchu rowerów jezdnią. 4. Wytyczenie możliwie największej ilości miejsc parkingowych.	-	1. W ramach inwestycji zaprojektowana zostanie przebudowa kanalizacji deszczowej uwzględniająca odpowiednią ilość wpustów oraz zapewniająca sprawne odprowadzanie wód opadowych. 2. Uwaga uwzględniona. 3. Planowane jest uspokojenie ruchu poprzez wprowadzenie strefy Tempo 30, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/h. Zdecydowano o rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię na zasadach ogólnych. 4. Możliwość lokalizacji miejsc postojowych zostanie przeanalizowana przez projektanta.
Mieszkańcy miasta www.konsultacjest.pl	W związku z proponowanymi zmianami na ulicy Sułkowskiego mamy następujące uwagi: 1. Rezygnacja ze ścieżki rowerowej, gdyż małe natężenie ruchu na ulicy nie uzasadnia wydzielenia dodatkowego pasa dla rowerzystów. 2. Ponieważ przy każdej posesji znajduje się stosunkowo dużo zieleni można zrezygnować z niej w obrębie ulicy, aby w zamian uzyskać dodatkowe miejsca postojowe. 3. Mamy uzasadnione obawy co do	-	1. Uwaga uwzględniona. 2. Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości oraz formy lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych na odcinku ulicy gdzie występuje zabudowa mieszkalna. 3. W ramach inwestycji zaprojektowana zostanie kanalizacja deszczowa uwzględniająca odpowiednią ilość wpustów również w bezpośrednim sąsiedztwie wyniesionych skrzyżowań.

	skuteczności podniesienia skrzyżowania z ulicą Pułaskiego, może to niestety generować zalewanie wodą opadową (pochodzącą z gwałtownych ulew) posesji znajdujących się w obrębie wspomnianego skrzyżowania. 4. Wnioskujemy o usunięcie żelbetowego słupa przy posesji nr 24, który służy do podtrzymywania nieczynnych od wielu lat linii telekomunikacyjnych. 5. Popieramy ewentualną koncepcję ustanowienia ruchu jednokierunkowego z wjazdem od ulicy Gdyńskiej. Sądzimy, że ułatwi to zaplanowanie większej ilości miejsc postojowych dla pojazdów.		4. Sieć telekomunikacyjna nie wchodzi w skład miejskiej infrastruktury, tym samym jej przebudowa leży w gestii zewnętrznego gestora sieci. 5. Uwaga nieuwzględniona. Na ul. Sułkowskiego występuje ruch lokalny oraz wystarczająca szerokości pasa drogowego do zachowania ruchu dwukierunkowego i pełnej dostępności ulicy. Możliwość zaprojektowania miejsc postojowych zostanie przeanalizowana przez projektanta.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjest.pl	Jest ok.		-
Mieszkaniec miasta	Przy okazji inwentaryzacji Sulkowskiego projektant zaznaczył też np. że drzewo nie istnieje - może warto ten stan rzeczy zmienić i posadzić? Pięknie np. prezentują się teraz nowe nasadzenia na ulicach Mickiewicza, Niemcewicza, Wileńskiej itp., które nasadzili Państwo w ramach projektu europejskiego. Mam wielką nadzieję, że przy okazji powiększą Państwo drzewostan przy ulicy, a przynajmniej nie spowodują zniszczenia już istniejących.		Ewentualne nowe nasadzenia drzew zostaną wykonane w ramach rekompensaty za drzewa przeznaczone do wycinki z uwagi na kolizję z projektowaną infrastrukturą drogową.
Mieszkańcy miasta	1. Obniżenie jezdni w stosunku do chodników od nr 14 do nr 28- zalewanie piwnic oraz posesji podczas nawalnych opadów- powierzchnia jezdni jest wyżej posadowiona niż chodniki to powoduje zalewanie posesji. 2. Maksymalne odsunięcie ścieżki rowerowej od granicy posesji ze względu na niebezpieczeństwo dla mieszańców oraz uczestników korzystających z chodnika rowerzystów oraz hulajnóg podczas wyjazdu pojazdów z posesji. 3. Miejsca parkingowe wzdłuż jezdni tam gdzie jest to możliwe a szczególnie przy budynkach wielorodzinnych -brak możliwości parkowania na posesjach. 4. Usunięcie drzew iglastych przy posesjach 10 oraz 10a-drzewa iglaste nie komponują się z aleją kasztanową a poza tym igły zatykają studzienki		1. Uwaga została przekazana do projektanta w celu wypracowania optymalnego rozwiązania zapewniającego sprawny spływ wód opadowych. 2. Zdecydowano o rezygnacji z ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wprowadzenia ruchu rowerowego na jezdnię na zasadach ogólnych. 3. Projektant został zobowiązany do przeanalizowania możliwości oraz formy lokalizacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych. 4. Uwaga uwzględniona. 5., 6. W ramach inwestycji zaprojektowana zostanie kanalizacja deszczowa uwzględniająca odpowiednią ilość wpustów.

	ściekowe. 5. Zwiększenie ilości studzienek odbierających wodę na ulicy. 6. Zabezpieczenie ul. od wlewu wody podczas nawalnych opadów od ul Gdyńskiej.		
Mieszkaniec miasta	Kolizja drzewa na wysokości nieruchomości nr 1 i 2	Kasztanowce na ulicy Sułkowskiego wpisały się na stałe w krajobraz ulicy. Stanowią wartość i jakakolwiek interwencja w system korzeniowy / obudowa płytką chodnikową itp. będzie miała zły wpływ na ich stan.	Projektant wspólnie z ekspertem w dziedzinie ochrony drzew wypracuje optymalne rozwiązanie chroniące istniejący starodrzew rozpatrując również zastosowanie w obrębie systemu korzeniowego specjalnie dedykowanych podbudów.
	Zmiana przebiegu chodnika na wysokości nieruchomości 8,8a, 9, 9a, 10, 10a	Zaprojektowany odcinek uwzględnia pozostawienie obecnych drzew (3 modrzewie plus 3 świerki) w złym stanie zdrowotnym - jakakolwiek interwencja w ich system korzeniowy może stanowić zagrożenie dla mieszkańców i przechodniów. Ponadto odstępstwo planowanego przebiegu chodnika od linii prostej na pozostałej części stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników w czasie opadów atmosferycznych, sprzątania i odśnieżania.	Na wysokości posesji 9a i 10 chodnik został zaprojektowany jako przystający do jezdni z uwagi na występującą tam różnicę wysokości terenu, która nie pozwala na wprowadzenie innego rozwiązania zgodnego z warunkami technicznymi dotyczącymi dróg publicznych. Z uwagi na powyższe nie ma możliwości zaprojektowania w tej lokalizacji prostego odcinka ciągu pieszego o tak dużym nachyleniu podłużnym. Natomiast wskazane drzewa zostaną przeznaczone do wycinki, co umożliwi zaprojektowanie w linii prostej dalszego odcinka chodnika.
Mieszkaniec miasta	Przedmiotowa inwestycja zakłada rozbiórki istniejących nawierzchni jezdni i chodnika, przebudowę nawierzchni jezdni ulicy Sułkowskiego na jezdnię o nawierzchni bitumicznej, a także budowa dwustronnego chodnika po południowej stronie jezdni i po północnej stronie jezdni na całej długości przebudowywanej ulicy.	Ulica Sułkowskiego planowana jest do wybudowania wraz z wyniesionymi skrzyżowaniami, które mają służyć jako spowolnienie ruchu i kwalifikuje się do objęcia strefą tempo 30. W takim przypadku nie ma uzasadnienia budowa osobnego ciągu pieszo-rowerowego, który będzie przecięty 24 wjazdami do posesji i garaży. Stwarzać to będzie niepotrzebne zagrożenie dla osób korzystających z tego planowanego ciągu. Ulica Sułkowskiego ma dość duże nachylenie w początkowym odcinku od ulicy Gdyńskiej i zjeżdżający rowerzyści, osoby na hulajnogach i innych urządzeniach mają dość dużą prędkość z którą wjeżdżają w strefę największego zagęszczenia wyjazdów i wyjazdów z garaży. Stwarzają również zagrożenie dla pieszych korzystających z tego samego ciągu. Dodatkowo warto zaznaczyć, że wiele z tych	Uwaga częściowo uwzględniona. Ruch rowerowy zostanie skierowany na jezdnię i będzie się odbywał na zasadach ogólnych. Zaprojektowane zostaną obustronne chodniki o szerokości 1,5 -- 2 m. Planowane jest również uspokojenie ruchu poprzez wprowadzenie strefy Tempo 30, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/h.

		wyjazdów jest poniżej poziomu gruntu i wyjeżdżający kierujący byliby narażani na stwarzanie niebezpieczeństwa kolizji z rowerzystami i innymi uczestnikami ruchu po ścieżce pieszo-rowerowej, których mogliby nie zdążyć zobaczyć. Rowerzyści dziś poruszają się jezdnią ulic Chłapowskiego, Pułaskiego, Krajewskiego i nie dochodzi tam do niebezpiecznych zdarzeń, a wręcz przeciwnie są naturalnymi „spowalniaczami" ruchu. Włączają się w ciąg dróg rowerowych na ulicy Arciszewskiego gdzie prędkość dozwolona wynosi 50 km/h. W związku z realizacją ulicy Sułkowskiego z 3 wyniesionymi skrzyżowaniami proponuję objęcie jej strefą tempo 30 i zrezygnowanie z budowy osobnego ciągu pieszo-rowerowego po stornie północnej i zastąpienie go 2 m szerokości chodnikiem.	
	W celu wzrostu bezpieczeństwa i komfortu jazdy, zakłada się rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni, chodnika i zjazdów i wykonanie nowych konstrukcji nawierzchni. Projekt zakłada budowę chodników. Chodnik po obu stronach szerokości 2,0m. Na wybranych odcinkach chodnik będzie oddzielony od jezdni pasem zieleni. Chodnik po północnej stronie jezdni posiadać będzie szerokość 2,0m i projektuje się ją go jako odsuniętego od jezdni. W ramach inwestycji zakłada się wykonanie wyniesionych skrzyżowań w celu uspokojenia ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku. Przedsięwzięcie pozwoli dostosować układ komunikacyjny do zwiększającego się ciągle natężenia ruchu drogowego.	W przypadku skierowania ruchu rowerowego na jezdnię, co jest uzasadnione ze względów bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego nie ma konieczności budowy osobnego ciągu pieszo-rowerowego z nawierzchni bitumicznej. Również szerokość chodników nie jest potrzebna tak duża. Wystarczający jest chodnik szerokości 2 metrów po obu stronach jezdni. Natężenie ruchu pieszego nie jest duże i ogranicza się do ruchu lokalnego oraz małego ruchu na ciągu os. Westerplatte - PKiW. Zrobienie 3 metrowego chodnika po stronie południowej od ulicy Arciszewskiego do Pułaskiego stykającego się z jezdnią będzie również zachęcać kierowców do parkowani na nim samochodów, co zapewne będzie niezgodne z organizacją ruchu lub będzie niezgodne z zasadami ruchu drogowego pozostawiając pieszym mniej niż 1,5m szerokości chodnika. Kierujący, szczególnie na tym odcinku już dziś łamiąc przepisy pozostawiają samochody na pasie zieleni po stronie północnej i częściowym chodniku	Uwaga częściowo uwzględniona. Zaprojektowane zostaną obustronne chodniki o szerokości 1,5 – 2 m. Natomiast z uwagi na liczne głosy mieszkańców przeanalizowana zostanie możliwość wyznaczenia miejsc postojowych.

		po stornie południowej wymuszając na pieszych chodzenie jezdnią, a na kierujących przekraczanie podwójnej linii ciągłej namalowanej na początku ulicy. Realizując tę inwestycję Miasto musi się zastanowić na czym miastu zależy i jak będzie wyglądać docelowa organizacja ruchu na tej ulicy. Pojazdy z ulicy Arciszewskiego zostały z sukcesem skierowane na posesje i takie samo działanie powinno być podjęte na ulicy Sułkowskiego. Mieszkańcy powinni swoje pojazdy pozostawiać na terenie posesji, a nie w pasie zieleni czy zastawiając chodniki. Należy się zastanowić czy na wybranych fragmentach ulicy zostanie dopuszczone parkowanie na jezdni.	
	~~• Szerokość ścieżki rowerowej w świetle krawężników/obrzeży 3,0m~~	Przy uwzględnieniu opinii wyżej do wykreślenia.	-

Z up. PREZYDENTA
Miasta Słupska
Marta Makuch
ZASTĘPCA PREZYDENTA

Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków

Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku ul. Przemysłowa 73
WPŁYNĘŁO 2022-08-04 DATA
L. dz. 4956 podpis

04.08.2022

Załącznik do raportu

ZND.5135.43.2022.ED

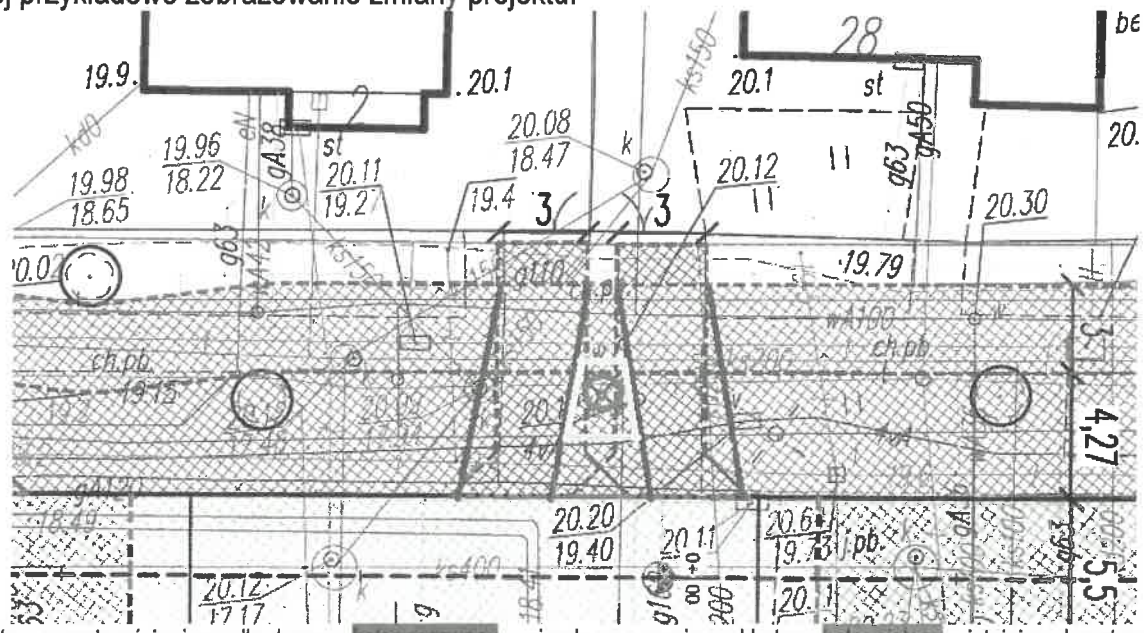
Słupsk, dn. 2 sierpnia 2022 r.

Zarząd Infrastruktury Miejskiej
ul. Przemysłowa 73
76 – 200 Słupsk

dot. przebudowy ul. Sułkowskiego w Słupsku

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Gdańsku Delegatura w Słupsku po zapoznaniu się z udostępnionym w konsultacjach społecznych projektem przebudowy ul. Sułkowskiego, jako organ zajmujący się zabytkami w mieście Słupsku obejmującymi również zieleń, chce zwrócić uwagę na kilka aspektów dotyczących propozycji zawartych w projekcie:

1. kasztanowce rosnące na tej ulicy mają kilkadziesiąt lat, jest to jedna z niewielu ulic w Słupsku gdzie występuje aleja kasztanowców i przez to jednym z cenniejszych założeń zieleni przydrożnej. Gatunek ten jest systematycznie wycinany w związku z jego niszczeniem przez szrotówka kasztanowcowiaczka, natomiast ze względu na „problematyczne" owoce (kasztany) niezwykle rzadko jest sadzony w pasach drogowych, dlatego tak istotne jest utrzymanie jak największej ilości istniejących tam drzew na tej ulicy
2. w naszej oceni możliwe jest zachowanie kasztanowców wskazanych do wycinki, które usytuowane są pomiędzy wjazdami na posesje przy budynkach mieszkalnych nr 29/28 i 19/20. Budowa wjazdów na posesję mieszkańców prostopadle do drogi doprowadzi do wycinki 2 szt. kasztanowców, natomiast wykonanie dojazdów pod kątem pozwoli na ochronienie tych drzew przed wycinką i pozostawienie im przestrzeni życiowej do dalszego wzrostu. Można zauważyć, że mieszkańcy tych posesji nauczyli się żyć i korzystać ze swoich posesji mimo obecności tych drzew. Są one w dobrym stanie fitosanitarnym, przez tyle lat ich egzystencji tam – przetrwały uciążliwość lokalizacji przy wjazdach, w związku z tym apeluję o zmianę tego rozwiązania projektowego, tym bardziej że nie ma przepisów prawa nakazujących budowania wjazdów tylko na wprost i jest to kwestia zmiany podejścia projektantów branży drogowej. Poniżej przykładowe zobrazowanie zmiany projektu:



Kolor żółty – przestrzeń życiowa dla drzewa; kolor czerwony – wjazdy na posesje pod kątem; kolor zielony – istniejący kasztanowiec

3. w projekcie zaproponowano ścieżkę pieszo – rowerową o szerokości 3 m. Z opisu projektu nie wynika czy osoby analizujące i projektujące jej przebieg wykonały lub orzymały od ZIM-u inwentaryzację całego drzewostanu albo chociaż części drzew zaliczanych do starodrzewu. Kasztanowce tam rosnące są wysokimi drzewami z rozłożystymi koronami, których zasięg jest bardzo istotny, ponieważ obrazuje rozpiętość sieci korzeni drzew w glebie. Na mapie sytuacyjno – wysokościowej jest naniesienie geodezyjne tych drzew, które wskazuje na usytuowanie pnia, wg projektu ścieżka pieszo – rowerowa zlokalizowana jest w odległości zaledwie 100 cm od pnia, tj. w odległości nawet nie minimalnej a krytycznej dla żywotności drzewa. Wszystkie zalecenia i dobre praktyki „środowiska projektowego przyrodniczego i architektury krajobrazu" wskazują jednoznacznie na konieczność maksymalnego odsuwania się z inwestycjami i pracami ziemnymi nawet nie od pni drzew ale podają odległość od rzutu korony drzew. Projektowanie i wykonywanie jakichkolwiek prac ziemnych w odległości 100 cm od pnia starego drzewa jest ignorowaniem potrzeb życiowych drzew i w konsekwencji realizacji projektu, w którym starodrzew może zostać doprowadzony do obumarcia. W związku z tym zgłaszam wątpliwość: czy na ulicy Sułkowskiego jest bezwzględną koniecznością wykonywanie ciągu pieszo – rowerowego? Ponadto jest to ulica o małym natężeniu ruchu kołowego, jej atutem jest aleja kasztanowców i szerokie trawniki, może w związku z tym należy ustalić tu zieleń jako priorytet i zmaksymalizować jej powierzchnię poprzez wybudowanie jedynie chodnika, a tym samym zmniejszenie nawierzchni utwardzonej i jej zwężenie do 2 m, dzięki czemu będzie możliwe bezpieczne przeprowadzenie prac w pobliżu drzew oraz utrzymanie ruchu rowerowego w drodze, która ma małe natężenie ruchu.

WUOZ w Gdańsku Delegatura w Słupsku na terenie naszego miasta obejmuje ochroną dużą część historycznej zieleni, jednak nie jest możliwe ani wykonalne aby wszystkie nasadzenia starodrzewu przy ulicach miasta były objęte ochroną konserwatorską. Rolę wyznaczania priorytetu w postaci zachowania starodrzewu i szukania rozwiązań projektowych, które doprowadzą do przebudowy ulic w poszanowaniu starodrzewu spoczywa na Zarządzie Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, dlatego apeluję do Państwa o zastosowanie nowoczesnego podejścia do przebudowy ul. Sułkowskiego. Obecnie wiele miast w Polsce i instytucji, którym podlega zieleń w miastach wymusza na projektantach branży drogowej zmianę myślenia z „drzewo jest przeszkodą – wytnie się – posadzi się nowe" na rzecz „szukamy innego rozwiązania, bo starodrzew ma zostać".

Miasto Słupsk w przeprowadzanych inwestycjach podkreśla swoje aspiracje, a nawet we własnej ocenie uważa że jest „zielonym miastem", w związku z tym proszę i apeluję o to, żeby w konsultowanych projektach dotyczących przebudowywania dróg, były stosowane rozwiązania projektowe potwierdzające iż nie jest to tylko nośne hasło, bo taki jest wymóg obecnych czasów, ale są to świadomie przyjęte i realizowane założenia projektowe dobre dla mieszkańców miasta i przyrody i oparte są też na dużej trosce o istniejącą zieleń.

Otrzymują:
1. Adresat
2. a/a

Do wiadomości:
- p. Krystyna Danilecka – Wojewódzka
  Prezydentka Miasta Słupska
  Plac Zwycięstwa 3, 76 – 200 Słupsk
- Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska
  Plac Zwycięstwa 3, 76 – 200 Słupsk

WOJEWÓDZKI URZĄD OCHRONY ZABYTKÓW W GDAŃSKU
DELEGATURA W SŁUPSKU
ul. Jaracza 6, 76-200 Słupsk, tel./fax: 59 842-64-34
www.ochronazabytkow.gda.pl, e-mail: slupsk@zabytki.mail.pl