

VI. Kierunki kształtowania struktur przestrzennych i polityka przestrzenna

Stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w studium określa się w szczególności:

- 1) kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów;
- 2) kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów, w tym tereny wyłączone spod zabudowy;
- 3) obszary oraz zasady ochrony środowiska i jego zasobów, ochrony przyrody, krajobrazu kulturowego i uzdrowisk;
- 4) obszary i zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- 5) kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej;
- 6) obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym;
- 7) obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zgodnie z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego województwa i ustaleniami programów, o których mowa w art. 48 ust. 1;
- 8) obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie przepisów odrębnych, w tym obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości, a także obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² oraz obszary przestrzeni publicznej;
- 9) obszary, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w tym obszary wymagające zmiany przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne;
- 10) kierunki i zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej;
- 11) obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi i osuwania się mas ziemnych;
- 12) obiekty lub obszary, dla których wyznacza się w złożu kopaliny filar ochronny;
- 13) obszary pomników zagłady i ich stref ochronnych oraz obowiązujące na nich ograniczenia prowadzenia działalności gospodarczej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady (Dz. U. Nr 41, poz. 412 oraz z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 153, poz. 1271);
- 14) obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji lub rekultywacji;
- 15) granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych;
- 16) inne obszary problemowe, w zależności od uwarunkowań i potrzeb zagospodarowania występujących w gminie.

Procesy rozwoju miast powodują ciągle narastanie struktur przestrzennych, a tym samym ciągłość procesu planowania przestrzennego.

Skutki decyzji podjętych przed wieloma pokoleniami oddziałują obecnie, a

podejmowane dzisiaj decyzje skutkować będą również w odległej przyszłości, stąd planowanie struktury przestrzennej miasta należy do zadań najbardziej odpowiedzialnych wobec obecnych i przyszłych pokoleń mieszkańców.

Suwałki są miastem stosunkowo młodym o znacznym stopniu zdeterminowania struktur przestrzennych poprzez istniejące formy zabudowy, ale także o znacznych jeszcze możliwościach rozwoju przestrzennego.

Lepsze wykorzystanie walorów położenia i podniesienie atrakcyjności miasta tak dla mieszkańców jak i zewnętrznego oddziaływania wymaga szeregu działań długookresowych korygujących i rozwojowych.

Do najważniejszych zaliczyć należy:

- kształtowanie ośrodka centralnego miasta /pożądane specjalne studia urbanistyczno-architektoniczne najlepiej w formie konkursu/,
- wykorzystanie położenia śródmieścia w zakolu Czarnej Hańczy poprzez porządkowanie zabudowy i otwarcie na rzekę, kształtowanie ciągów zieleni i budowanie ciągów spacerowo - rekreacyjnych, *w tym ścieżek rowerowych*, wyposażonych w usługi towarzyszące w obrębie całej doliny rzecznej,
- budowę systemu zieleni miejskiej, której obecnie miasto jest praktycznie pozbawione wraz z rekultywacją zdegradowanych obszarów powyrobiskowych przy wykorzystaniu dla funkcji rekreacyjnych *i sportowych*,
- stopniowe przenoszenie funkcji przemysłowo-składowych z rejonów wschodnich odcinających miasto od cennych kompleksów przyrodniczych i turystycznych,
- porządkowanie zabudowy i zagospodarowanie terenów w starych i nowych strukturach miasta.

• ŚRÓDMIEŚCIE

Proponowane typy polityki przestrzennej:

- rewaloryzacja struktur zabytkowych z przystosowaniem do współczesnych funkcji śródmiejskich i mieszkaniowo - usługowych szczególnie w rejonach: ulicy Kościuszki, Noniewicza, Wigierskiej, Chłodnej, Waryńskiego, Sikorskiego
- przekształcenia z wymianą bezwartościowej przeważnie szpecącej miasto zabudowy w rejonach wewnętrznych pomiędzy ulicami oraz w ciągach ulicznych: Sikorskiego, Plater, Chłodnej, Sejneńskiej, Bulwarowej, Podhorskiego i Szpitalnej, przy czym nowa zabudowa powinna nawiązywać do form architektury zabytkowej
- kształtowanie charakteru ul. Kościuszki w formie głównego pasażu pieszego z usługami: handlowo - gastronomicznymi, kulturalno - rozrywkowymi w scenerii odnowionych i eksponowanych zabytków
- kształtowanie otwartych terenów rekreacyjno - spacerowych nad Czarną Hańczą oraz na ciągach ulic Gałaja, Wigierskiej i Reymonta

– kształtowanie ciągu ulicy Utrata z ~~kompleksem parkingowym~~.

Pożądanym jest sporządzenie nowych miejscowych planów lub planu zagospodarowania przestrzennego śródmieścia z uszczegółowieniem dla fragmentów obejmujących przekształcenia, porządkowania i kształtowanie szczególnie ważnych struktur zagospodarowania.

Celowe byłoby wcześniejsze przeprowadzenie konkursu na rozwiązania urbanistyczno - architektoniczne, które kompozycyjnie kształtowałyby oblicze śródmieścia, co pozwoliłoby uniknąć przypadkowości rozwiązań.

● REJONY PÓŁNOCNE MIASTA

Kompleks leśny przy północnej granicy miasta stanowi fragment obszaru chronionego krajobrazu powiązany ciągami ekologicznymi. Obecność w tym obszarze rezerwatu przyrody i rezerwatu archeologicznego cmentarzyska Jaćwingów podnosi jego rangę i stwarza potrzebę ograniczonych form przystosowania dla celów poznawczych i turystycznych. Zamierzona budowa drogi ekspresowej - „Via Baltica” poprowadzona wg wariantu określonego w „Studium”, umożliwi pozostawienie i ukształtowanie niewielkiego osiedla mieszkaniowo - pensjonatowego „Szwajcaria” w korzystnych warunkach krajobrazowych. Węzły komunikacyjne na skrzyżowaniach z ulicami Pułaskiego i Reja stwarzać będą korzystne warunki dla kształtowania na terenach przyległych, rejonu strategicznego obsługi handlowo-transportowej z usługami towarzyszącymi. *Są to dogodne tereny do realizacji usług handlowych o powierzchniach sprzedażowych powyżej 2000 m².* Obszary położone pomiędzy projektowanymi drogami - „Via Baltica” oraz Armii Krajowej i osiedla Krzywólka stanowić mogą znaczne rezerwy kierunkowe dla budownictwa mieszkaniowego w okresie dalszego rozwoju miasta.

Rejon północno-wschodni wymaga działań ochronno-porządkowych, przy granicy otuliny Wigierskiego Parku Narodowego i ogrodów działkowych, a także zagospodarowania ciągu ul. Armii Krajowej.

Rejon północno-zachodni na zachód od ulicy Reja i na północ od terenów szpitala, a także w obrębie Krzywólki, dysponuje znacznymi rezerwami dla budownictwa mieszkaniowego i podobnie jak rejon południowy miasta, *po ustaleniu przebiegu trasy obwodnicy zachodniej*, będzie obszarem ekspansji budownictwa mieszkaniowego w okresie najbliższych kilkunastu lat.

W zasadzie wszystkie wymienione rejonu wymagać będą sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Konieczne będzie opracowanie miejscowego planu dla ~~wspomnianego przyszłego kompleksu mieszkaniowego~~ *przyszłych kompleksów mieszkaniowych* wraz z powiązaniami i projektowaną strukturą zabudowy. ~~Interesującym tematem planistycznym będzie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego projektowanego osiedla „Szwajcaria”.~~ Konieczne będzie sporządzenie wyprzedzającego planu miejscowego dla kształtowania rejonu

strategicznego, po określeniu jego założeń programowych i w nawiązaniu do rozwiązań komunikacyjnych. *Zaleca się sporządzenie planu zakazu zabudowy dla obszarów północno – zachodnich, związanych z przebiegiem obwodnicy. Ich blokada może być zniesiona po ustaleniu trasy obwodnicy zachodniej.*

● REJONY WSCHODNIE MIASTA

Rejony te wymagają ukierunkowania polityki przestrzennej na:

- wzmocnienie funkcji ochrony ekologicznej - kształtowanie chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne i rekultywacji wyrobisk po wydobywaniu żwiru,
- stopniowe ograniczanie funkcji przemysłowo-składowej z przenoszeniem w miarę możliwości zakładów produkcyjnych i baz składowych do specjalnej strefy ekonomicznej,
- porządkowanie struktur zabudowy i zagospodarowania terenów - kształtowanie zieleni i usług wzdłuż szlaku komunikacyjnego,
- stopniowe przywrócenie powiązań w relacji miasto - Wigierski Park Narodowy, co będzie miało istotny wpływ na podnoszenie rangi miasta i wzbogacenie funkcji obsługi turystyki.

Pożądane *jest* opracowanie ~~wstępnego studium porządkowania rejonu a następnie~~ miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wyodrębnionych obszarów, *porządkujących te tereny i wyznaczających nowe tereny pod zainwestowanie.*

● REJONY ZACHODNIE MIASTA

Projektowany przebieg drogi ekspresowej „Via Baltica” spowoduje potrzebę korekty zachodniej granicy miasta, poprzez wymianę niektórych fragmentów oraz dopasowanie granicy do potrzeb funkcjonalnych związanych z dostępnością i użytkowaniem terenów. Główne działania dotyczące rejonów zachodnich koncentrować się powinny na:

- rekultywacji terenów zdegradowanych w wyniku eksploatacji żwiru oraz na kształtowaniu walorów krajobrazowych dla funkcji rekreacyjnych, przy uwzględnianiu rygorów wynikających ze stref ochronnych ujęć wodnych,
- sprecyzowaniu granic i niezbędnych ograniczeń związanych z ochroną ujęć wodnych,
- porządkowaniu i ograniczonym rozwoju funkcji mieszkaniowych,
- tworzeniu i kształtowaniu kompleksów rekreacyjnych.

Z uwagi na znaczną dezaktualizację opracowanych wcześniej szczegółowych planów zagospodarowania przestrzennego (osiedla Staszica, Piastowskie, *Hańcza* i Zielona Górka) konieczna będzie aktualizacja planów w nawiązaniu do rygorów związanych z ochroną ujęcia wody, oraz sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania

przestrzennego, związanych z rekultywacją *terenów powyrobiskowych* i projektowaniem kompleksów rekreacyjnych *i sportowych*.

Szczególne znaczenie dla rejonów południowo-zachodnich posiadać będzie budowa lotniska wraz z kompleksem urządzeń towarzyszących, co wymusi sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla całego rejonu.

Zaleca się również, jak w przypadku rejonów północnych i północno - zachodnich, sporządzenie planu zakazu zabudowy dla obszarów zachodnich, związanych z przebiegiem obwodnicy. Ich blokada może być zniesiona po ustaleniu trasy obwodnicy zachodniej.

● POŁUDNIOWE REJONY MIASTA

Polityka przestrzenna w odniesieniu do rejonów południowych koncentrować się będzie na całej grupie zagadnień dotyczących w szczególności:

- kształtowania nowych kompleksów mieszkaniowych i porządkowania istniejących. /Konieczne będzie sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wyodrębniających się nowych jednostek mieszkaniowych./
- porządkowania struktur przemysłowych i kształtowanie specjalnej Strefy Ekonomicznej na podstawie odrębnie sporządzonego planu. Docelowo w związku z zamierzoną budową drogi ekspresowej, konieczne będzie uwzględnienie wykorzystania terenów, znajdujących się pomiędzy projektowaną drogą a granicą terenów włączonych do S.S.E., które to tereny pozbawione zostaną pełnej dostępności,
- kształtowania powiązań komunikacyjnych na kierunku wschód-zachód po obwodzie terenów mieszkaniowych na kierunku Gdańsk – Olsztyn – Suwałki - Ogrodniki. W wariantcie korzystniejszym z przejściem pomiędzy terenami wojskowymi a więzieniem, oraz w wariantcie łatwiejszym do realizacji przy krawędzi Lasu Suwalskiego,
- *kształtowanie powiązań północ – południe po zachodniej stronie miasta w ciągu drogi krajowej nr 8 (Via Baltica),*
- zagospodarowania terenów przylegających do projektowanego lotniska przy uwzględnieniu warunków lotniczych i usług towarzyszących wraz z pojemnym parkingiem,
- po uzyskaniu terenów wojskowych przy ul. Wojska Polskiego drogą wymiany, względnie przeniesienia na tereny wschodnie miasta, ukształtowanie w oparciu o istniejący drzewostan, adaptowane budynki i urządzenia sportowe, zespołu sportowo-biznesowego i parkowo-hotelowego z urządzeniami rekreacyjnymi przy głównej ulicy miasta związanej bezpośrednio z obszarem śródmiejskim. Zaznaczyć należy, że rozwój budownictwa miejskiego w rejonach południowych spowoduje rozciągnięcie usług śródmieścia w kierunku południowym a obecne tereny wojskowe znajdą się w środku skoncentrowanej zabudowy,
- w rejonie południowo-wschodnim ograniczonym granicą miasta niezbędne będzie zwiększenie ochrony Lasu Suwalskiego ~~z przystosowaniem do charakteru parku~~

leśnego, *uwzględniając fakt wpisania tego terenu do obszaru Natura 2000* oraz rekultywacja Sobolewa z wykorzystaniem dla celów utworzenia kompleksu rekreacyjno - sportowego (możliwość budowy toru regatowego).

W zasadzie wszystkie ważniejsze zamierzenia w rejonach południowych wymagać będą sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

● CAŁY OBSZAR MIEJSKI – STRUKTURY ZIELENI

Częściowo niezależnie, a częściowo w nawiązaniu do opisanych oddzielnie urządzeń komunikacji i infrastruktury technicznej zasadnicze znaczenie dla warunków życia w mieście i jego walorów zewnętrznych posiada struktura przestrzenna terenów zieleni i rekreacji. W przypadku Suwałk posiada to szczególne znaczenie przy bardzo ubogim stanie istniejącym i stawianiu rozwoju funkcji turystycznych na czele założeń rozwojowych.

W ramach przeprowadzonych prac w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zagadnieniom kształtowania terenów zielonych nadano szczególną rangę, również z uwagi na szeroki zakres degradacji środowiska w wyniku działalności wydobywczej żwiru, na terenach miejskich. Proponowany układ przestrzenny terenów zielonych w nawiązaniu do ciągów ekologicznych, struktur, zabudowy i powiązań komunikacyjnych ma na celu poprawę warunków ekologicznych, estetycznych i krajobrazowych miasta, niezależnie od czynników zdrowotnych.

W Studium określone zostały tereny zalecane dla kształtowania zieleni parkowej, sportowej i rekreacyjnej, czyli tzw. zieleni urządzonej oraz tereny zalecane dla kształtowania zieleni krajobrazowej, towarzyszącej, rekreacyjnej częściowo urządzonej lub nieurządzonej w powiązaniu z ciągami ekologicznymi.

W nawiązaniu do ciągów tej zieleni zaproponowane zostały trasy spacerowe i rowerowe. Studium krajobrazu i kształtowania zieleni przedstawia załącznik graficzny nr 4.

1. Obszary wskazane dla rozwoju funkcji mieszkaniowej

A. Rejon Północny

1. osiedle Sz wajcaria – 25 ha; gęstość 50 osób / 1 ha.
Zalecana zabudowa na większych działkach, z udziałem zabudowy pensjonatowej.
2. osiedle Niepodległości nad Szpitalem – 37,5 ha.; gęstość 150 osób / 1 ha.
Zalecane intensywne formy budownictwa jednorodzinnego i skoncentrowane formy budownictwa wielorodzinnego; istniejące tereny częściowo zabudowane o pow. 8,5 ha. można zintensyfikować o 40%.
3. wieś Krzywólka – tereny dopuszczalne pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną - 23,0 ha.; gęstość 60 osób / 1 ha

Chłonność terenów wymienionych w pktach 1 – 3 wynosi ca 8000 osób. Ponadto w rejonie pomiędzy VIA BALTICA, istniejącym zainwestowaniem, po obu stronach ul. Reja wyznaczono 2 kompleksy terenów kwalifikujących się do zabudowy mieszkaniowej o łącznej pow. 93,5 ha traktowane jako rezerwa kierunkowa, *z wyłączeniem terenów wodonośnych położonych w tym rejonie*.

4. Osiedle Północ I – tereny zabudowy wielorodzinnej, pow. 4,2 ha; gęstość 250 osób / 1 ha.
5. Rejon przy ul. Modrzewiowej – teren zabudowy wielorodzinnej na gruntach komunalnych; pow. 9,0 ha; gęstość 250 osób / 1 ha.
6. Rejon pomiędzy ul. Reymonta, Podhorskiego, Dwernickiego, Sikorskiego – tereny zabudowane o pow. 26,5 ha, możliwa intensyfikacja i wzrost chłonności o 25%
7. Osiedle Kolejowe – plac o pow. 3,0 ha, wskazane intensywne formy budownictwa jednorodzinnej, gęstość 100 osób / 1 ha.
8. Osiedle Jaćwingów – tereny zabudowane o pow. 25,0 ha możliwa intensyfikacja i wzrost chłonności o 20%

Chłonność terenów wymienionych w pkt 4 – 8 wynosi: 3500 osób.

B. Rejon Zachodni

- 1) Osiedle Zahańcze (ul. Łanowa, Staszica) – teren o pow. 8,0 ha, dopuszczalne formy budownictwa jednorodzinnej lub wielorodzinnej, gęstość 150 osób / 1 ha
Zakładana intensyfikacja terenów zabudowanych o pow. 19,5 ha, możliwy wzrost chłonności o 50%
- 2) Osiedle Staszica *i Ogrodowa* – teren dla intensywnej zabudowy jednorodzinnej, pow. 13,0 ha, gęstość 100 osób / 1 ha., *z wyłączeniem terenów wodonośnych położonych w tym rejonie*
Intensyfikacja terenów zabudowanych o pow. 12,0 ha i wzrost chłonności do 30%.
- 3) Osiedle Piastowskie (Zielona Górka I i II) – teren dla zabudowy jednorodzinnej, pow. 22,0 ha, gęstość 100 osób / 1 ha
Intensyfikacja terenów zabudowanych o pow. 30,0 ha i wzrost chłonności do 40%
- 4) Rejon pomiędzy rz. Czarną Hańczą a cmentarzem – istniejąca zabudowa o pow. 6,0 ha, możliwe rezerwy do 50%
- 5) Rejon nad ogrodami działkowymi – pow. 11,0 ha, zakładana zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna, gęstość 150 osób / 1 ha

Łączna chłonność nowych terenów mieszkaniowych wymienionych w pktach 1 - 5 wynosi 6500 osób

C. Rejon Południowy

- 1) Osiedle Powstańców Wlkp. (Od ul. Buczka) – teren dla intensywnej zabudowy jednorodzinnej o pow. 20,0 ha, gęstość 100 osób / 1 ha
- 2) Osiedle Zahańcze, do ul. Buczka – teren dla intensywnych form zabudowy jednorodzinnej, pow. 23,0 ha, gęstość 150 osób / 1 ha
- 3) Osiedle Hańcza – pomiędzy ul. Wojska Polskiego a ul. Buczka – tereny dla

zabudowy jedno i wielorodzinnej, pow. 56,0 ha, gęstość 150 osób / 1 ha
Intensywność istniejących terenów zabudowanych i wzrost chłonności do 40%

- 4) Rejon pomiędzy Nową Utratą a ul. Wojska Polskiego – teren dla zabudowy wielorodzinnej, pow. 17,5 ha, gęstość 200 osób / 1 ha
- 5) Rejon między terenami kolejowymi a terenami specjalnymi – dla zabudowy wielorodzinnej, pow. 12,0 ha, gęstość 200 osób / 1 ha

Chłonność terenów wymienionych w pktach 1 - 5 wynosi ca 19000 osób.

W strukturze nowego budownictwa mieszkaniowego według form przewiduje się udział:

- a/ zabudowy jednorodzinnej – 65%
- b/ zabudowy wielorodzinnej – 35%

Założenia intensywności nowej zabudowy i gęstości zaludnienia terenów mieszkaniowych, wyrażają następujące wielkości:

- a) zabudowa wielorodzinna o średniej intensywności (3 – 4 kondygnacyjne)
250 mieszkańców / 1 ha terenu brutto
(teren brutto obejmuje teren zabudowy mieszkaniowej, komunikacji, zieleni osiedlowej, usług podstawowych – bez usług oświaty)
350 – 450 mieszkańców / 1 ha terenu netto
2,7 – 2,8 osób / 1 mieszkanie
- b) zabudowa jednorodzinna (wolnostojąca, bliźniacza, szeregową)
50 – 100 mieszkańców / 1 ha terenu brutto
80 – 150 mieszkańców / 1 ha terenów netto
3,5 – 4,0 osoby / 1 mieszkanie / dom
300 – 800 m². terenu / 1 dom
- c) zabudowa pensjonatowa – 5-10 pokoi gościnnych / 1 dom
wielkość działki min. 1500 m² / 1 dom

Wytyczne realizacyjne dla nowych terenów mieszkaniowych, zgłoszone w toku opiniowania „Studium”:

- 1) Zgodnie z wnioskiem Wojewódzkiego Inspektora Obrony Cywilnej w Suwałkach (pismo znak WIOC 5321-4/98 z dnia 19.03.1998 r.) dla zespołów budownictwa mieszkaniowego wielorodzinnego ustala się obowiązek sporządzania przez inwestorów aneksów do projektów budowlanych na ukrycia dla ludności (typ II) przed opadem promieniotwórczym dla 100% mieszkańców i uzgodnienia ich przez Wojewódzki Inspektorat Obrony Cywilnej.

2. Obszary wskazane dla rozwoju usług

Program rozwoju usług w mieście powinien uwzględniać:

- rozwój ilościowy bazy usługowej w dostosowaniu do wzrostu ludnościowego

- miasta oraz przewidywany popyt
- poprawę standardu obsługi w stosunku do miejsc zamieszkania poprzez określenie standardów minimalnych, określonych jako obligatoryjne osiedlowe normatywy urbanistyczne
- wyrównywanie dysproporcji w dostępności do usług podstawowych (osiedlowych) w różnych rejonach miasta
- rozwój urządzeń usługowych ogólnomiejskich dla miasta i zasięgu wpływu ośrodka ponadpodstawowego (powiatowego, wojewódzkiego) w dostosowaniu do popytu zgłaszanego przez społeczność miasta i regionu
- lokalizację centrów usług publicznych i komercyjnych, *w tym obiektów wielkopowierzchniowych zlokalizowanych na obrzeżach miasta, jako wyspecjalizowane centra handlowe o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m² oraz zlokalizowanych w zabudowie miejskiej w formie galerii handlowo - usługowo – rozrywkowych o wysokich standardach architektonicznych i świadczenia usług o powierzchniach sprzedażowych powyżej 2000 m² w miejscach wskazanych na rysunku studium, na podstawie i na warunkach określonych w planach miejscowych.*

Z uwagi na charakter finansowania usługi dzielą się na:

- A. Usługi publiczne – głównym podmiotem ich realizacji są władze samorządowe i państwowe (oświata podstawowa i ponadpodstawowa, opieka przedszkolna, ochrona zdrowia, upowszechnianie kultury, kultura fizyczna i sport, ochrona porządku i ładu publicznego).
- B. Usługi komercyjne – to usługi mające charakter czysto rynkowy (handel detaliczny, usługi naprawcze, gastronomia, rzemiosło nieuciążliwe, hotelarstwo, finanse i bankowość, obiekty rozrywki), na które władze samorządowe mają ograniczony wpływ.

W strukturze przestrzennej miasta usługi tworzą:

- ośrodki osiedlowe, grupujące usługi powszechne
- centra usługowe – koncentrujące usługi centrotwórcze i wyspecjalizowane

Program rozwoju usług w Suwałkach przewiduje potrzebę wykształcenia osiedlowych ośrodków usługowych, w miarę rozbudowy miasta we wskazanych kierunkach:

- na północy – przy osiedlu „Szwajcaria”
- przy szpitalu lub bliżej wsi Krzywólka
- na południu – w rejonie ul. Buczka, dla obsługi osiedli: Hańcza i Powstańców Wlkp.

Program wyposażenia osiedli mieszkaniowych, istniejących i projektowanych, winien być uzupełniony wg wzorca modelowego, zamieszczonego w załączniku 1. Lokalizacja ośrodków do wyznaczenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Dla potrzeb usług komercyjnych i wyspecjalizowanych wyznaczono następujące

tereny:

- w śródmieściu – rejon ul. Dwernickiego, Sikorskiego, Podhorskiego pow. 13, obok policji – 6,4 ha
- na północy – os. Jaćwingów – 3,5 ha
- przy ul. Świerkowej – 2,1 ha dla centrum handlowo-wystawienniczego
- przy ul. Pułaskiego, powyżej wschodniej obwodnicy – kompleks targowy (ew. obszar wolnołowy) o pow. 45 ha
- na południu – obok lotniska: parking o pow. 10-12 ha wraz z zespołem usług 2x2,5 ha
- na zachodzie – obok zalewu „Arkadia” – kompleks handlowo-usługowy o pow. 4,0 ha

Ponadto cały ciąg ul. Kościuszki, po wyeliminowaniu uciążliwego ruchu komunikacyjnego winien stać się promenadą handlowo - usługową grupującą usługi handlu, gastronomii, kultury i rozrywki.

Dla potrzeb usług o charakterze obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² oraz innych usług komercyjnych i wyspecjalizowanych wyznaczono:

- 1) teren ograniczony ulicami Utratą, Gen. J. Dwernickiego, T. Noniewicza, Kolejową, a od strony północnej terenami byłego aresztu śledczego;
- 2) *tereny położone na obrzeżach miasta, w części północnej, tereny te winny być powiązane z nowo projektowanym układem komunikacyjnym, który stanowią ciągi główne i obwodnica miasta;*
- 3) *teren położony pomiędzy ul. Bulwarową i Kościuszki;*

Obiekty handlowe położone w ww. obszarach należy realizować z galerią handlowo – usługową o wysokim standardzie i walorach architektonicznych lub jako uzupełnienie kompleksów hotelowo – rozrywkowych.

Na załączniku graficznym nr 5A „Kierunki rozwoju struktur przestrzennych – aktualizacja w zakresie rozmieszczenia obiektów handlowych wielkopowierzchniowych” wskazano tereny przeznaczone pod lokalizację obiektów handlowych wielkopowierzchniowych.

3. Obszary wskazane dla rozwoju funkcji turystyki i wypoczynku

Istnieje silna konieczność powiększenia oferty turystyczno-wypoczynkowej miasta poprzez:

- wzbogacenie walorów wypoczynkowych drogą zagospodarowania wyrobisk kopalnianych jako akwenów wypoczynku nadwodnego, zagospodarowanie terenów wzdłuż rzeki Czarnej Hańczy jako ciągi spacerowe i rowerowe, przystosowanie istniejących lasów do funkcji parków leśnych, zagospodarowanie dróg wylotowych z miasta, wyeksponowanie walorów turystycznych śródmieścia

- rozbudowę bazy noclegowej dla potrzeb turystyki.

W nawiązaniu do powyższych założeń na obszarze miasta zakłada się wykształcenie 3 kompleksów rekreacyjnych:

- Wokół istniejącego zalewu „Arkadia” – po powiększeniu kompleks ten obejmuje pow. 43 ha.
Program zagospodarowania obok istniejących urządzeń powinien uwzględniać: bulwar spacerowy wokół zalewu, kąpielisko, amfiteatr, zespół gastronomiczny oraz zespół handlowo-usługowy (w bliskim sąsiedztwie); pojemność zespołu 300-400 miejsc.
- Potencjalny zalew „Arkadia II”, pomiędzy ujęciem wody a zabudową wsi Krzywólka urządzony na terenach po żwirowni pow. 70 ha.
W programie zagospodarowania przewiduje się: kąpielisko, ew. stawy rybne przeznaczone dla sportów wędkarskich, camping na 50 miejsc, zespół boisk i urządzeń sportowych i tory cartingowe, ew. szkoła jeździecka, pojemność zespołu: 500 miejsc.
- kompleks sportów wodnych na terenach poeksploatacyjnych kopalni Sobolewo – pow. 150 ha
Z uwagi na dużą głębokość dołów po wyrobiskach, sięgającą 12-14 m. i rozległość wyrobiska istnieje możliwość wykształcenia toru regatowego długości 2 km oraz przystosowania akwenu dla sportów wodnych oraz utworzenia zespołu hotelowo-wypoczynkowego na 300 miejsc. Walory kompleksu wzbogaca bliskie sąsiedztwo Lasu Suwalskiego, w przyszłości parku leśnego.

Alternatywną koncepcją zagospodarowania zbiornika zgłosiły, w toku opiniowania „Studium...”, Suwalskie Kopalnie Surowców Mineralnych w Suwałkach. Proponują one: przecięcie wyrobiska, w połowie jego długości, na kierunku wschód-zachód piaskiem odpadowym. Przecięcie zbiornika wodnego miałoby na celu:

- minimalizację wpływu kopalni Sobolewo na reżim wód gruntowych i powierzchniowych
- zagospodarowanie nadwyżki piasku, traktowane jako wstępna faza rekultywacji.

Powstałaby możliwość utworzenia śluzy pomiędzy poszczególnymi częściami zbiornika wodnego, co niewątpliwie podniosłoby jego atrakcyjność turystyczną. Niestety, ta koncepcja wyklucza możliwość zbudowania toru regatowego.

Istnieją realne szanse powiększenia turystycznej bazy noclegowej miasta do ok. 1500 miejsc poprzez:

- przystosowanie zabudowy dla potrzeb małych hoteli o pojemności 300 miejsc – wzdłuż ul. Kościuszki
- budowę hotelu ~~centralnego przy~~ pomiędzy ul. Reja i Pułaskiego na 300 miejsc

- adaptację obiektu browaru na hotel turystyczny na 150 miejsc
- budowę hotelu na terenach targowych **powojaskowych** – 200 miejsc
- budowę 2 moteli turystycznych na 150-200 miejsc przy wylocie północnym z miasta
- budowę lub adaptację obiektów na pensjonaty przy ul. Wigierskiej i w os. Szwajcaria.

Należy wskazać na możliwość objęcia wsi Krzywólka programem na rzecz upowszechnienia form agroturystyki.

4. Kierunki rozwoju układu komunikacyjnego

A. Etap I:

- ~~dokończenie budowy ul. Utrata na odcinku od toru kolejowego do skrzyżowania ulic Wojska Polskiego – majora Hubala~~
- ~~modernizacja ciągów ulicznych w śródmieściu:~~
 - ~~— Bulwarowa – Emilii Plater – ks. Hamerszmita (Z 1/2)~~
 - ~~— Noniewicza (od gen. Dwernickiego do Wigierskiej) (Z 1/2) z przystosowaniem ich do kursowania miejskiej komunikacji autobusowej.~~
- ~~przedłużenie ul. Gen. Sikorskiego od Grunwaldzkiej do 23 Października (Z 2/2)~~
- ~~ograniczanie ruchu, za wyjątkiem zaopatrzenia i wozów służb specjalnych, na ulicy Kościuszki, na odcinku do gen. Sikorskiego do Mickiewicza,~~

B. Etap dalszy

~~W następnej fazie rozwoju układu należy zapewnić przede wszystkim eliminację z centrum dalszych największych, zewnętrznych ruchów tranzytowych, z kierunków na kolejności obciążeń:~~

- ~~— Augustów – Sejny~~
- ~~— Olecko – Sejny~~

Zakłada się:

- ~~budowę i modernizację południowej łącznicy wschód – zachód od ul. Bakalarzewskiej przez ul. Zastawie, Szwoleżerów, Sportową, skrzyżowanie ul. Utraty z torem kolejowym, do ul. Sejneńskiej (na południe od oczyszczalni ścieków), łącznie z budową węzła i wiaduktu nad torem (klasa ciągu ulic zamienna – Z1/2, G 2/2, G 1/2).~~
- ~~Budowę drugiej jezdni ul. Utrata od toru kolejowego do skrzyżowania ulic Wojska Polskiego – Leśna (podniesienie klasy do G 2/2).~~

- Budowę jednej jezdni (na całej długości) dużej obwodnicy wschodniej (trasa ul. Armii Krajowej, ul. Przemysłowej) od ul. Reja do południowej łącznicy wschód – zachód, łącznie z wiaduktem nad torami kolejowymi (klasa G 1/2, docelowo G 2/2).

C. Okres perspektywiczny

Jest to okres dokończenia realizacji całego podstawowego układu drogowego w mieście, a więc:

- budowa w pełnym przekroju dwóch jezdni małej obwodnicy zachodniej po trasie nieczynnej bocznic kolejowej i po ul. Leśnej (od ul. Sikorskiego do ul. Wojska Polskiego). Klasa G 2/2.
- budowa drugiej jezdni na całej długości dużej obwodnicy wschodniej (do klasy G 2/2).
- budowa drugiej jezdni północnej łącznicy wschód – zachód od ul. 23 Października do ul. Armii Krajowej (po trasie ulic gen. Sikorskiego, gen. Dwernickiego, Kolejowej) do klasy Z 2/2
- budowa drugiej jezdni ul. Bakalarzewskiej na odcinku od obwodnicy zachodniej do obwodnicy ekspresowej (po zrealizowaniu tej ostatniej), do klasy G 2/2

1. Układ uliczny – wymagane parametry techniczne.

- E 2/2 Droga ekspresowa – dwujezdniowa po dwa pasy ruchu, szerokość w liniach rozgraniczających 80,00 m.
— Obwodnica drogi krajowej nr 19 – cała
- G 2/2 Ulice główne dwujezdniowe po dwa pasy ruchu, szerokość w liniach rozgraniczających 50,00 m.
— ul. Pułaskiego – cała
— ul. Wojska Polskiego – od granicy miasta do ul. Leśnej lub ul. Hubała
— ul. Gen. Podhorskiego – cała
— ul. Utrata od ul. Kolejowej do ul. Wojska Polskiego (na wysokości ul. Leśnej lub alternatywnie ul. Hubała)
— ul. Armii Krajowej – cała
— ul. bez nazwy po trasie bocznic kolejowej od ul. Sikorskiego do ul. Wojska Polskiego (na wys. ul. Leśnej lub alternatywnie ul. Hubała)
— ul. Bakalarzewska od Obwodnicy do bocznic kolejowej
— ul. Buczka od Obwodnicy do bocznic kolejowej
— ul. Leśna cała lub alternatywnie ul. Hubała cała
— ul. bez nazwy od ul. Utrata do ul. Armii Krajowej
- G 1/2 Ulice główne jednojezdniowe – dwupasowe, szerokość w liniach rozgraniczających 35,00 m.
— ul. Bema od granicy do ul. Armii Krajowej
— ul. 23 Października od granicy do ul. Sikorskiego
— ul. Sejneńska od ul. Armii Krajowej do granicy

- ~~Z 2/2 Ulice dwujezdniowe po dwa pasy ruchu, szerokość w liniach rozgraniczających 45,00 m.~~
 - ~~— ul. Reja od ul. Armii Krajowej do ul. Sikorskiego~~
 - ~~— ul. Sikorskiego — cała~~
 - ~~— ul. Gen. Dwernickiego — cała~~
 - ~~— ul. Kolejowa od ul. Utrata do ul. Północnej~~
 - ~~— ul. Północna od ul. Kolejowej do ul. Armii Krajowej~~
 - ~~— ul. Wojska Polskiego od ul. Sportowej do ul. Leśnej lub alternatywnie do ul. Hubala~~
- ~~Z 1/4 Ulice zbiorcze jednojezdniowe czteropasmowe, szerokość w liniach rozgraniczających 40,00 m~~
 - ~~— ul. Kościuszki od ul. Mickiewicza do ul. Buczka~~
 - ~~— ul. Wojska Polskiego od ul. Buczka do ul. Sportowej~~
 - ~~— dwie ulice bez nazwy na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej — całe~~
- ~~Z 1/2 Ulice zbiorcze jednojezdniowe dwupasowe, szerokość w liniach rozgraniczających 30,00 m.~~
 - ~~— ulica bez nazwy od ul. Szpitalnej do granicy~~
 - ~~— ul. Szpitalna od ul. bez nazwy do łącznika~~
 - ~~— łącznik bez nazwy od ul. Szpitalnej do ul. Świerkowej~~
 - ~~— ul. Świerkowa — cała~~
 - ~~— ul. Nowomiejska — cała~~
 - ~~— ul. Północna od ul. Armii Krajowej do granicy~~
 - ~~— ul. Bulwarowa — cała~~
 - ~~— ul. E. Plater — cała~~
 - ~~— ul. Ks. Hamerszmity — cała~~
 - ~~— ul. 23 Października od ul. Sikorskiego do ul. Bakalarzewskiej~~
 - ~~— ul. Bakalarzewska od bocznic kolejowej do ul. Mickiewicza~~
 - ~~— ul. Mickiewicza — cała~~
 - ~~— ul. bez nazwy od ul. ul. Bakalarzewskiej do ul. Zastawie~~
 - ~~— ul. Zastawie od bocznic kolejowej do ul. Szwoleżerów~~
 - ~~— ul. Szwoleżerów — cała~~
 - ~~— ul. bez nazwy od ul. Szwoleżerów do ul. Sportowej~~
 - ~~— ul. Buczka od bocznic kolejowej do ul. Szwoleżerów~~
 - ~~— ul. Leśna od bocznic kolejowej do ul. Buczka~~
 - ~~— ul. Kpt. Wojczyńskiego — cała~~
 - ~~— ul. Sportowa od ul. Wojska Polskiego do ul. Utrata (w rej. linii kolejowej)~~
 - ~~— ul. Utrata od linii kolejowej do granicy~~
 - ~~— ul. bez nazwy od ul. Utrata do granicy (osiedle Sobolewo)~~
 - ~~— ul. Noniewicza od ul. Gen. Dwernickiego do ul. Wigierskiej~~
 - ~~— ul. Waryńskiego — cała~~
 - ~~— ul. Wigierska - od ul. Noniewicza do ul. Utrata~~
 - ~~— ul. Utrata Krótka — od ul. Utrata do ul. Waryńskiego~~
 - ~~— ul. Sejneńska od ul. Utrata do ul. Armii Krajowej~~
 - ~~— ul. Piaskowa — cała~~

Pozostałe ulice w mieście są ulicami lokalnymi

2. Układ kolejowy

~~Linia kolejowa Sokółka-Augustów-Suwałki jednotorowa znaczenia pierwszorzędного. Należy przewidzieć rezerwę terenową pod drugi tor. Ewentualne wprowadzenie trakcji elektrycznej.~~

~~Linia kolejowa Suwałki-Olecko (Elk) jednotorowa znaczenia drugorzędного.~~

~~Linia kolejowa Suwałki-Trakiszki-(SESTOKAI — Litwa) jednotorowa — znaczenia miejscowego. Możliwość modernizacji linii w wypadku decyzji o uruchomieniu połączenia Warszawa — Suwałki — Kowno (Litwa).~~

3. Uwarunkowania komunikacyjne

1. ~~Polityka parkingowa~~

~~Wszelkie decyzje o budowie obiektów mieszkalnych, zakładów produkcyjnych, obiektów administracyjnych i usługowych muszą uwzględniać obliczoną według wskaźników stosowną ilość miejsc postojowych na parkingach otwartych naziemnych, podziemnych lub wielokondygnacyjnych. Obiektów tych nie należy lokalizować na terenach gęstej zabudowy, gdzie nie można uzyskać normatywnej ilości miejsc parkingowych.~~

~~Również dla już istniejących w/w obiektów należy stopniowo zabezpieczyć niezbędną ilość miejsc parkingowych, nawet drogą likwidacji (wyburzeń) istniejącej substancji kubaturowej lub drogą eliminacji źródeł potrzeb parkingowych tj. usług, administracji itd. w istniejącej zabudowie. Zasady projektowania parkingów, dla obsługi:~~

- ~~— mieszkalnictwa — 1 miejsce/1 mieszkanie w zabudowie wielorodzinnej oraz 2 miejsca/ 1 dom jednorodzinny~~
- ~~— funkcji komercyjnych — 20-50 miejsc/1000 m² pow. Użytkowej~~

2. ~~Zatoki przystankowe~~

~~Należy przyjąć zasadę, że na wszystkich ulicach, po których kursuje lub kursować będzie miejska komunikacja autobusowa, konieczne jest wybudowanie normatywnych zatok przystankowych, celem eliminacji zatorów ulicznych, spowodowanych stojącymi na pasach ruchu autobusami.~~

4.1. **Kierunki rozwoju układu komunikacji zewnętrznej i wewnętrzniejskiej.**

1. *Kierunki rozwoju infrastruktury drogowej zewnętrznej do roku 2020.*

Biorąc pod uwagę położenie geograficzne miasta Suwałk oraz lokalizację istniejących przejść granicznych, a zatem układu drogowego wynikającego z ruchu międzynarodowego, należy w studium uwarunkowań komunikacyjnych uwzględnić

Strategię rozwoju opracowaną przez Pana Marka Rollę Dyrektora Biura Studiów Sieci Drogowej w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie.

Ze strategii tej wynika, że podstawowym celem jest polepszenie dostępności transportowej Polski, poprzez poprawę połączeń Warszawy ze stolicami europejskimi oraz głównymi regionami kraju. Do takich połączeń należy Via Baltica leżąca w I transeuropejskim korytarzu transportowym łączącym Warszawę – Białystok - Suwałki z granicą Litewską w Budzisku. Realizacja tego odcinka jako drogi ekspresowej S-8 założona do 2013r. zapewni poprawę połączeń nie tylko zagranicznych, ale również z głównymi regionami kraju.

Docelowo droga ekspresowa nr 8 będzie łączyła się z autostradą A-1. Dlatego też należy zarezerwować tereny pod przyszłą budowę drogi ekspresowej Via Baltica po zachodniej części miasta, co pozwoli na przejście ruchu napływającego z zachodu kraju w kierunku przejść granicznych.

Taki układ drogowy pozwoli na zwiększenie wymiany handlowej oraz przyciągnie inwestorów zagranicznych. Pozwoli na lepszą obsługę komunikacyjną Suwalskiej Strefy Ekonomicznej oraz lotniska.

Ważnym aspektem jest lokalizacja odpraw celnych (skład celny) w zachodniej części miasta przy drodze wojewódzkiej nr 655, do którego zmierzają pojazdy ciężarowe przekraczające granice z Litwą w Budzisku a w przyszłości również z Rosją poprzez przejście graniczne w Gołdapi.

2. Kierunki rozwoju infrastruktury drogowej wewnątrzmięskiej.

Wewnątrzmięjska infrastruktura drogowa powinna zapewniać dostępność do terenów miejskich poprzez utworzenie sieci dróg L i D, tworzących układ komunikacyjny uzupełniający.

Będzie on połączony z układem komunikacyjnym podstawowym poprzez drogi zbiorcze do dróg głównych, co spowoduje rozwój gospodarczy tych terenów. Dlatego też układ komunikacji wewnętrznej powinien być spójny z przeznaczeniem poszczególnych terenów a w szczególności obszarów obecnie niezagospodarowanych.

Istniejący układ komunikacyjny szczególnie w starej części miasta wymaga uporządkowania pod względem klasyfikacji. Generalnie większość powinna stanowić drogi gminne klasy "L" podłączone do dróg zbiorczych klasy „Z”, których przecięcia tworzyłyby kwartały.

Do dróg zbiorczych należałoby zaliczyć ul. Mickiewicza, Waryńskiego, Wigierską (z docelowym przedłużeniem w kierunku zachodnim do ul. Zarzecze), Sikorskiego (od ul. Bulwarowej do ul. Dwernickiego), Dwernickiego, Gałaja, Kościuszki, Noniewicz, Sejneńska, 1-go Maja (od ul. Wigierskiej do ul. Sejneńskiej).

Ponieważ zgodnie z ustawą o drogach publicznych "ulice będące przedłużeniem dróg należą do tej samej kategorii, co te drogi" należy zmienić fragmenty tras będących przedłużeniem dróg wojewódzkich, które promieniście wpadają do miasta. Korekty mają na celu ominięcie terenów zwartej zabudowy i zabudowy zabytkowej, które ograniczają szerokość pasa drogowego i nie pozwalają na dostosowanie tych ulic do parametrów technicznych, jakim powinny odpowiadać tej kategorii drogi. Wyprowadzenie tych ciągów na obrzeża miasta pozwoli na poprawę układu

komunikacyjnego, umożliwi rozwój terenom sąsiadującym z nowymi odcinkami oraz stworzy uporządkowany schemat komunikacji.

3. Wstępna prognoza dalszych zmian infrastruktury drogowej.

Rozwój ruchu transgranicznego z krajami nadbałtyckimi (Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia), z Obwodem Kaliningradzkim, Białorusią i Rosją dotyczący przede wszystkim wymiany handlowej i turystyki, spowoduje rozwój sieci drogowej doprowadzającej ruch do tych obszarów.

Rozwój ten polegać będzie zarówno na modernizacji dróg istniejących, jak i na budowie nowych, szczególnie takich, które mają na celu ominięcie miejskiego obszaru zabudowanego.

4. Propozycje przebiegu i rozwiązań projektowych dla dróg tranzytowych, głównych, zbiorczych, kolejowych i głównych dróg rowerowych.

1) Drogi tranzytowe

a) Droga ekspresowa S2/2 „Via Baltica” w ciągu drogi krajowej Nr 8 E-67, stanowiąca obejście Suwałk po stronie zachodniej.

Całkowita długość obejścia wynosi w zależności od wariantowych przebiegów 16÷18km. Przeważająca część odcinka przebiega po zachodniej granicy miasta Suwałk.

Dla wariantowego przebiegu fragment drogi ekspresowej poprowadzono po gruntach Gminy Suwałki. Wynika to przede wszystkim z wytrasowania drogi ekspresowej po terenach niezaliczanych do obszarów „Natura 2000” jak również z ukształtowania terenu i z jak najmniejszej ingerencji w tereny już zainwestowane. Pod przyszłą drogę należy zarezerwować 100 metrowy pas terenu w liniach rozgraniczających. Wynika to z warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi ekspresowe.

Projektowany przebieg trasy przedstawia się następująco:

- Początek trasy od strony Augustowa zlokalizowano w rejonie istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 8 z drogą powiatową Płociczno - Dubowo (węzeł Papiernia). Do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 655 planowany przebieg po terenach byłej wsi Dubowo.
- W miejscu przecięcia z drogą wojewódzką Nr 655 Kąp – Wydminy – Olecko – Raczki - Suwałki - Rutka Tartak, zaplanowano skrzyżowanie dwupoziomowe (węzeł Lotnisko) z dopuszczeniem wszystkich relacji.
- Na dalszym odcinku przebiega po terenach rolnych, przecina linię kolejową relacji Suwałki-Olecko. Skrzyżowanie z kolejką należy przewidzieć jako bezkolizyjne.
- W rejonie wsi Zielone Kamedulskie przecina drogę wojewódzką Nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwałki – Sejny - Poćkuny. Zaplanowano skrzyżowanie dwupoziomowe swobodne.

- Do przecięcia z drogą wojewódzką Nr 652 Kowale Oleckie - Suwałki przebiega po terenach rolnych. Skrzyżowanie z drogą wojewódzką planuje się docelowo jako dwupoziomowy przejazd.
- W rejonie wsi Potasznia „Via Baltica” przekracza rzekę Czarna Hańcza.
- W dalszym swoim przebiegu ponownie przecina drogę wojewódzką Nr 653 na odcinku Suwałki - Rutka Tartak. Planuje się docelowo dwupoziomowy przejazd.
- Ostatni fragment obejścia miasta stanowi odcinek przyległy do wsi Szwajcaria. Tu kończy się obejście miasta i droga ekspresowa Via Baltica wraca na istniejący przebieg drogi krajowej nr 8 wariantowo na wysokości wsi Osinki lub wsi Żubryn.

W obszarze oddziaływania obwodnicy miejskiej należy ograniczyć zabudowę przeznaczoną na stały pobyt ludzi, z uwagi na uciążliwości związane z hałasem:

- - budynki jednokondygnacyjne należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 90,0 m liczonej od zewnętrznej krawędzi jezdni,
- - budynki wielokondygnacyjne należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 110,0 m liczonej od zewnętrznej krawędzi jezdni.
- Odległości te mogą być zmniejszone na etapie projektu budowlanego obwodnicy po opracowaniu raportu oddziaływania na środowisko i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody.

2) Drogi główne dwuprzestrzenne.

a) drogi główne (G2/2) po terenach wschodniej strefy przemysłowej Suwałk.

Planowana nowa trasa łączy drogę krajową nr 8 z drogą wojewódzką Nr 653 w kierunku Sejnu i przejścia granicznego z Litwą w Ogrodnikach. Zapewni połączenie południe- wschód -zachód bez konieczności wjeżdżania na obszary zurbanizowane miasta.

Proponowany przebieg trasy:

- Początek trasy stanowi droga krajowa Nr 8 w rejonie skrzyżowania z ul. Utrata będącą w ciągu drogi powiatowej nr 1149B Suwałki – Płociczno węzła i linią kolejową Warszawa – Białystok - Trakiszki. Planuje się bezkolizyjne przejście tunelem pod linią kolejową.
- W początkowym odcinku do skrzyżowania z ul. Sejneńską (droga wojewódzka nr 653) przebiega przez tereny rolne.
- W sąsiedztwie terenów Pracowniczych Ogrodów Działkowych przekracza rzekę Czarna Hańcza.
- Z ul. Sejneńską docelowo będzie tworzyć skrzyżowanie dwupoziomowe, w pierwszym etapie skrzyżowanie skanalizowane,
- Dalszy przebieg to odcinek od ul. Sejneńskiej do ul. Północnej (droga powiatowa nr 1153B) śladem ul. Przemysłowej, a dalej dwupoziomowym przejściem wiaduktem nad torami linii Suwałki – Trakiszki - Szestokaj oraz śladem ul. Armii Krajowej pomiędzy osiedlem Kamena i fabryką mebli,

- Następny odcinek przebiega śladem ul. Armii Krajowej i łączy ul. Północną z ul. Pułaskiego (droga krajowa nr 8), a dalej z ul. Reja (droga wojewódzka nr 655..

b) drogi główne dwuprzestrzenne pozostałe G 2/2

- ciąg: ul. Wojska Polskiego (od granic miasta do ul. Maj. Hubala), ul. Utrata, ul. Podhorskiego, ul. Pułaskiego do obwodnicy miasta (droga krajowa nr 8 Via Baltica) do węzła Szwajcaria,
- ciąg: ul. Reja, ul. Bulwarowa, ul. Sikorskiego (do ul.23-go Października), nowoprojektowana za osiedlem Piastowskim (od ul.23-go Października do ul. Bakalarzewskiej, następnie (śladem torów będącej w trakcie likwidacji bocznicą kolejowej) od ul. Bakalarzewskiej do ul. Buczka, a dalej od ul. Buczka ulicą Majora Hubala z włączeniem do ul. Wojska Polskiego (droga krajowa nr 8),
- ul. Buczka (odcinek od „Via Baltica” S 2/2 do ul. Hubala G2/2),

c) drogi główne jednoprzestrzenne G1/2

- ul. Sejneńska (od ul. Przemysłowej do granic administracyjnych),
- ul. Bakalarzewska od granic administracyjnych miasta do nowoprojektowanej G2/2),
- ul. Reja (od ul. Armii Krajowej do granic administracyjnych miasta),
- ul.23-go Października (od nowoprojektowanej G2/2 do granic administracyjnych)

3) Drogi zbiorcze

a) drogi zbiorcze dwuprzestrzenne Z 2/2

- nowoprojektowana od skrzyżowania ul. Świerkowej z ul. Reja do ul. I. Krasickiego i dalej ulicą projektowaną po terenach poeksploatacyjnych byłej żwirowni PKP do skrzyżowania ciągu ulicznego Sikorskiego – 23 Października,
- Ulica w ciągu drogi powiatowej Płociczno – Dubowo – Podbudówek nr 1148B na odcinku do ul. Wojska Polskiego do ul. Buczka,
- ciąg: ul. Kolejowa, ul. Północna.

b) drogi zbiorcze jednoprzestrzenne Z 1 /2

- ciąg: ul. Wojska Polskiego (od ul. Utrata do ul. Kościuszki), ul. Kościuszki do ul. Dwernickiego,
- ul. Leśna (od ul. Hubala do ul. Wojska Polskiego)
- ul. Buczka (od ul. XXX lecia do Hubala i Leśnej),
- ciąg: projektowany odcinek od projektowanej G2/2 do Powstańców Wielkopolskich, ul. Zastawie, ul. XXX lecia, ul. Sportowa,
- ciąg: ul. Powstańców Wielkopolskich - Bydgoska,
- ul. Warszawska,

- ul. Mereckiego,
- ciąg: ul. Zarzecze, ul. Wigierska, ul. Utrata Krótka,
- ciąg: ul. Bakalarzewska (od skrzyżowania z nowoprojektowaną G 2/2), ul. Mickiewicza,
- ul. Sejneńska na odcinku od ul. Noniewicza do projektowanej ul. G 2/2 (ul. Przemysłowej),
- ul. Noniewicza,
- ul. Przytorowa,
- ciąg: ul. Krasickiego, ul. Grunwaldzka,
- ul. 23-go Października na odcinku od ul. Bakalarzowskiej do ul. Grunwaldzkiej,
- ciąg: ul. Mieszka I, projektowana ulica na odcinku od bakalarzowskiej do skrzyżowania z projektowanymi ulicami G 2/2 i Z 1/2,
- ciąg: ul. E. Plater, ul. Hamerszmita,
- ul. 1-go Maja (od ul. Sejneńskiej do ul. Wigierskiej),
- ciąg: od ronda E. Platter – Bulwarowa ul. Sikorskiego, ul. Dwernickiego,
- ul. Świerkowa od ul. Kolejowej do ul. Reja,
- ciąg: ul. Jana Pawła II, ul. Nowomiejska,
- ciąg: ul. Szpitalna, ul. w ciągu drogi powiatowej nr 1134B do wsi Potasznia w granicach miasta,
- ul. Krzywólka,
- projektowana na odcinku od ul. Reja do ul. w ciągu drogi powiatowej nr 1134B Suwałki – Potasznia, następnie do ul. Krzywólka, a dalej od ul. Krzywólka przez rz. Czarna Hańcza do skrzyżowania ulic Krasickiego i projektowaną Z 2/2 na granicy strefy ujęcia wód dla miasta Suwałk),
- ul. w ciągu drogi powiatowej nr 1142B do Białej wody w granicach miasta,
- ul. Utrata w ciągu drogi powiatowej nr 1149B Suwałki – Płociczno w granicach miasta,
- ul. w ciągu drogi powiatowej nr 1151B od drogi powiatowej nr 1149B Suwałki – Płociczno do wsi Sobolewo,
- ul. Dubowo I,
- ul. Wojska Polskiego w dzielnicy Papiernia,
- ulice na terenie SSSE: ul. Brylantowa, ul. Krzemowa.

4) Ulice lokalne i dojazdowe - stanowią układ uzupełniający dla układu podstawowego

Na załączniku graficznym 6A „KOMUNIKACJA – Aktualizacja w zakresie podstawowego układu komunikacyjnego i parkingów strategicznych” pokazano zmieniony podstawowy układ komunikacyjny miasta. Tereny uwolnione z zagospodarowania komunikacyjnego w wyniku tej zmiany należy przeznaczyć pod realizację przestrzeni publicznych, np. ścieżki rowerowe, place, zieleń krajobrazową, a także pod zabudowę o funkcji zgodnej z funkcjami sąsiadującymi wyznaczonymi na rysunku Studium lub z istniejącym w najbliższym sąsiedztwie zagospodarowaniem.

5) Parkingi strategiczne.

Wyznacza się lokalizację parkingów strategicznych bezpośrednio przy projektowanej obwodnicy Suwałk w ciągu drogi krajowej nr 8, zgodnie z rysunkiem studium w obszarze położonym pomiędzy ul. 23-go Października i ul. M. Buczka. Wyznaczone tereny należy traktować jako orientacyjne i zalecane, a szczegółowe warunki i zasady zagospodarowania tych terenów wraz z wyznaczeniem ich granic i wielkości winny wynikać z planów miejscowych lub decyzji lokalizacyjnych.

Należy wykluczyć realizację głównych zespołów parkingowych na terenach zabudowanych, w szczególności w śródmieściu Suwałk.

Główne zespoły parkingowe mogą być uzupełniane o obiekty związane z obsługą podróżnych. Istniejące obiekty związane z obsługą podróżnych z przyległymi parkingami położone przy ulicach w ciągu drogi krajowej nr 8 mogą pełnić rolę parkingów strategicznych.

Należy dokonać zmiany przeznaczenia terenów wyznaczonych pod lokalizację głównych zespołów parkingowych położonych przy ul. Utrata i ul. Buczka w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Suwałk, zatwierdzonym uchwałą nr XLVII/378/98 Rady Miejskiej w Suwałkach z dnia 18 czerwca 1998 r., zmienioną uchwałą nr XXXVI/342/2001 Rady Miejskiej w Suwałkach z dnia 31 stycznia 2001 r. oraz uchwałą nr XVI/135/07 z dnia 31 października 2007 r.

W obszarze ograniczonym ulicami Utrata, Utrata Krótka i Waryńskiego tereny te należy przeznaczyć pod zabudowę, w szczególności mieszkaniową i usługową. Przy ulicy Buczka, tereny należy przeznaczyć głównie pod zabudowę związaną z lotniskiem, układem drogowym oraz użytkowanie rolne, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z lokalizacji lotniska, zgodnie z przepisami szczególnymi.

Na załączniku graficznym 6A „KOMUNIKACJA – Aktualizacja w zakresie podstawowego układu komunikacyjnego i parkingów strategicznych” wskazano lokalizację głównych zespołów parkingów strategicznych.

6) Drogi kolejowe.

Dla celów planowanego przebiegu „Rail Baltica” należy przewidzieć elektryfikację i rezerwę terenu pod rozbudowę linii kolejowej linii Sokółka – Suwałki – Trakiszki – Szestokaj oraz zmianę lokalizacji dworca PKP. Planuje się nową lokalizację dworca kolejowego w rejonie ulic Sejneńska – Przytorowa. Stanowić ona będzie bliskie sąsiedztwo z istniejącym dworcem PKS.

Należy również przewidywać alternatywny przebieg „Rail Baltica” na odcinku Granica Państwa z Litwą – Trakiszki – Suwałki – Ełk – Warszawa.

7) Lotnisko

W studium wyznaczono teren pod lotnisko komunikacyjne obejmujące obszar lotniska Aeroklubu Suwalskiego wraz z terenami przyległymi. Projektuje się lotnisko o kodzie referencyjnym 2C o parametrach technicznych:

- droga startowa o wymiarach 1320 x 30 m,

- główny pas startowym o wymiarach 1440 x 150 m
- trzy pasy startowe trawiaste PS2 690 x 60 m, PS3 570 x 60 m i PS4 600 x 60 m.

Na załączniku graficznym nr 6B „KOMUNIKACJA – Aktualizacja w zakresie oddziaływania projektowanego lotniska”, naniesiono prognozowane strefy oddziaływania projektowanego lotniska na tereny sąsiednie w związku ze zmianą parametrów klimatu akustycznego wokół lotniska. Są to krzywe wskaźnika hałasu L_{DWN} o wartościach 45dB, 50dB, 55dB, 60dB i 65 dB oraz strefy ograniczające wysokość zabudowy w zakresie od 179,00 m n.p.m. do 284,00 m n.p.m., co daje ograniczenie wysokości budynków w zakresie od 0 do 105,0 m.

W planach miejscowych należy uwzględnić wyżej wymienione uwarunkowania wynikające z lokalizacji lotniska i przepisów szczególnych. W szczególności w strefie hałasu wyznaczonej wartością wskaźnika hałasu $L_{DWN} \geq 60dB$ należy zakazać lokalizacji zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego oraz terenów rekreacyjno – wypoczynkowych i mieszkaniowo – usługowych. W strefie hałasu wyznaczonej wartością wskaźnika $L_{DWN} \geq 55dB$ należy zakazać lokalizacji szpitali, domów opieki społecznej, terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

W perspektywie przewiduje się dalszą rozbudowę lotniska z wydłużeniem drogi startowej do 2 km. W planach miejscowych należy przewidywać docelowe zagospodarowanie terenów lotniska z uwzględnieniem jego stref oddziaływania.

8) Drogi rowerowe.

Malownicze położenie Suwałk sprawia, że rower powinien być doskonałym środkiem transportu dla większości mieszkańców. Niewielkie odległości dzielące poszczególne punkty w granicach miasta nie przekraczają 10 km, co nie powinno stanowić problemu dla przeciętnego mieszkańca miasta. Główne kierunki przemieszczeń wewnętrznych to przede wszystkim dom-praca kierunek północ-południe, północ-wschód ; dom-szkoła kierunek północ- wschód , północ-południe, północ-zachód oraz miejsca rekreacji w mieście i poza miastem tj.:

- Centrum Turystyki Arkadia
- Wigierski Park Narodowy
- Suwalski Park Krajobrazowy
- Płociczno
- Osowa
- Sz wajcaria
- Jeleniewo

W latach dziewięćdziesiątych ruch rowerowy odbywał się głównie po jezdniach ulic, gdzie natężenie ruchu powodowało wysokie niebezpieczeństwo dla poruszających się rowerzystów. Wymusiło to na rowerzystach przeniesienie się z jezdni na chodniki, co jednak powoduje kolizje w układzie ruchu rowerowego i pieszego.

W 2005 r. w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych, dokonano również pomiaru ruchu rowerów. W badaniu nie ujęto rowerów poruszających się po chodnikach i ścieżkach rowerowych.

Natężenie ruchu rowerowego maj –sierpień 2005 r. na ulicach Suwałk.

<i>Nazwa ulicy - nr drogi</i>	<i>Odcinek</i>	<i>Godziny pomiaru</i>	<i>Liczba zarejestrowanych rowerów (średnia za okres maj-sierpień)</i>
<i>Utrata - 8</i>	<i>skrzyżowanie ul. Utrata do ronda przy ul. Podhorskiego-Pułaskiego</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>33</i>
<i>Utrata – P1149</i>	<i>od gr. miasta do drogi krajowej nr 8</i>	<i>8.00-16.00</i>	<i>185</i>
<i>Wojska Polskiego - 8</i>	<i>od gr. miasta do skrzyżowania Utrata- Wigierska</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>54</i>
<i>Wojska Polskiego G 1014</i>	<i>od ronda do skrzyżowania Kościuszki- Wigierska</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>230</i>
<i>Pułaskiego - 8</i>	<i>od ronda Podhorskiego-Pułaskiego do skrzyżowania Pułaskiego-Arii Krajowej</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>12</i>
<i>Pułaskiego - 8</i>	<i>od skrzyżowania Pułaskiego-Armii Krajowej do gr. miasta</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>176</i>
<i>23 Października - 652</i>	<i>od gr. miasta do skrzyżowania Sikorskiego –Grunwaldzka</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>73</i>
<i>Sikorskiego - 652</i>	<i>od skrzyżowania Sikorskiego- Grunwaldzka do ronda Podhorskiego- Pułaskiego</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>113</i>
<i>Bakałarzewska – 653</i>	<i>od gr. miasta do skrzyżowania Bakałarzewska-Grunwaldzka</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>94</i>
<i>Mickiewicza – 653</i>	<i>od skrzyżowania Bakałarzewska Grunwaldzka do skrzyżowania Bakałarzewska-Kościuszki</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>128</i>
<i>Dwernickiego – 653</i>	<i>od ronda Sikorskiego – E. Plater do skrzyżowania Kolejowej ze Świerkową</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>57</i>
<i>Sejneńska – 653</i>	<i>od skrzyżowania Sejneńska-Utrata do skrzyżowania Sejneńska Piaskowa</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>111</i>
<i>Sejneńska – 653</i>	<i>od skrzyżowania Sejneńska-Piaskowa do gr. miasta</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>265</i>
<i>Buczka - 655</i>	<i>od gr. miasta do skrzyżowania Buczka – Powstańców Wielkopolskich</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>93</i>
<i>Buczka – 655</i>	<i>od skrzyżowania Buczka-Powstańców Wielkopolskich do skrzyżowania Buczka – Wojska Polskiego</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>204</i>
<i>Kościuszki – 655</i>	<i>od skrzyżowania Kościuszki-Wigierska do ronda Reja –Bulwarowa</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>92</i>
<i>Reja – 655</i>	<i>od ronda Reja-Bulwarowa do skrzyżowania Reja-Kowalskiego</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>139</i>
<i>Reja – 655</i>	<i>od skrzyżowania Reja-Kowalskiego do gr. miasta</i>	<i>6.00-22.00</i>	<i>42</i>

<i>Północna – P1153</i>	<i>od gr. miasta do skrzyżowania Kolejowa-Świerkowa</i>	<i>8.00-16..</i>	<i>111</i>
-------------------------	---	------------------	------------

Analizując przedstawione wyżej zestawienie ruchu rowerowego na poszczególnych ulicach miasta należy stwierdzić, że najwięcej rowerów przejechało ulice Wojska Polskiego, Utratę, Sejneńską. Biorąc pod uwagę, że pomiar ruchu dotyczył wyłącznie jezdni oraz natężenie ruchu na tych ulicach, należy stwierdzić, że większość ruchu rowerowego odbywa się obecnie poza ulicą, na istniejących ścieżkach rowerowych i pieszko-rowerowych, co potwierdza zasadność budowy ścieżek i akceptowanie ich przez rowerzystów.

Określając koncepcje sieci dróg rowerowych w Suwałkach wzięto pod uwagę przede wszystkim potrzebę rozdzielenia ruchu rowerowego z ruchem kołowym w celu zmniejszenia zagrożenia wypadkowego i kolizji z udziałem rowerzystów, zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miasta, zachęcając mieszkańców do korzystania z roweru w życiu codziennym. Ważnym czynnikiem mającym wpływ na realizację sieci dróg rowerowych w Suwałkach, były powiązania z miejscami rekreacji w mieście oraz powiązania z innymi sieciami dróg rowerowych poza miastem.

Rozbudowa tras rowerowych w Suwałkach.

Długość ciągów rowerowych wg ulic.

<i>Nazwa ulicy</i>	<i>Długość ścieżki rowerowej w km</i>
<i>Wybudowane ścieżki rowerowe</i>	
<i>Pułaskiego</i>	<i>3,80</i>
<i>Podhorskiego</i>	<i>0,46</i>
<i>Nowomiejska</i>	<i>0,15</i>
<i>Świerkowa</i>	<i>0,15</i>
<i>Putry</i>	<i>0,15</i>
<i>Chopina</i>	<i>0,15</i>
<i>Andersa</i>	<i>0,15</i>
<i>Witosa</i>	<i>0,15</i>
<i>Kowalskiego</i>	<i>0,15</i>
<i>Bulwarowa</i>	<i>0,15</i>
<i>Bakałarzewska</i>	<i>0,70</i>
<i>23 Października</i>	<i>0,45</i>
<i>1-go Maja</i>	<i>1,40</i>
<i>Noniewicza</i>	<i>0,25</i>
<i>Reja</i>	<i>1,00</i>
<i>Narutowicza</i>	<i>0,45</i>
<i>Grabowa</i>	<i>0,15</i>
<i>Dwernickiego</i>	<i>0,3</i>
<i>Ciągi rowerowe z ruchem mieszanym</i>	
<i>Utrata</i>	<i>0,60</i>
<i>Wigierska</i>	<i>0,30</i>
<i>Kościuszki</i>	<i>1,60</i>
<i>Ścieżki rowerowe wybudowane w ramach projektów ZPORR i ISPA</i>	
<i>23 Października</i>	<i>1,60</i>
<i>Grunwaldzka</i>	<i>1,60</i>

<i>Sikorskiego</i>	<i>2,40</i>
<i>Bakałarzewska</i>	<i>1,00</i>
<i>Krasickiego</i>	<i>2,90</i>
<i>Centrum Turystyki Arkadia</i>	<i>2,80</i>
<i>Nad rzeką Czarna Hańcza do 1-go maja</i>	<i>0,70</i>
<i>Waryńskiego</i>	<i>1,00</i>
<i>Sejneńska</i>	<i>2,80</i>

Źródło: Miejska Dyrekcja Inwestycji w Suwałkach, dane na koniec 2006 r.

Na koniec 2007 roku długość ciągów rowerowych w Suwałkach wynosiła 30,2 km.

Drogi rowerowe na Osiedlu Północ rozpoczynają się od Osiedla Falka (granice miasta od strony Przejścia Granicznego w Budzisku), przy ul. Pułaskiego. Droga rowerowa biegnie równolegle do drogi krajowej nr 8, na której odbywa się największe natężenie ruchu w Suwałkach.

Ze względu na duże niebezpieczeństwo dla rowerzystów, separacja poprzez przeniesienie ruchu rowerowego była sprawą priorytetową. Droga przebiega po obu stronach jezdni i łączy się z ul. Kowalskiego i ul. Chopina, które podłączone są do ul. Pułaskiego.

Na ulicy Kowalskiego rowerzyści mogą korzystać z tzw. dróg pieszo - rowerowych, jak większość dróg rowerowych w Suwałkach. Wydzielone z chodnika drogi rowerowe oddzielone są od pasa dla pieszych obrzeżami i wyróżnione kolorystyką. Ruch rowerowy jest obustronny. Droga rowerowa kończy się na wysokości ul. Andersa, dalej do ul. Reja brak jest odseparowanych dróg rowerowych.

Na ul. Chopina, na krótkim odcinku wydzielono samodzielną drogę rowerową poza pasem jezdni. Ruch rowerów odbywa się w dwóch kierunkach. Niestety kończy się ona i przechodzi w ciąg pieszo-rowerowy do połowy ulicy Chopina. Dalej rowerzysta musi wybrać czy pojedzie jezdnią, czy podzieli się niezbyt szerokim chodnikiem z przechodniem. Drogę rowerowo oznaczono znakami pionowymi i poziomymi. Droga rowerowa wzdłuż ul. Chopina łączy się z wydzieloną drogą rowerową przy ulicy Pułaskiego. Odseparowana droga rowerowa znajduje się po jednej stronie ulicy Pułaskiego (wschodniej) i kończy się na skrzyżowaniu z ulicą Świerkową.

Odcinek ścieżki rowerowej na ul. Reja jest pierwszą drogą rowerową w Suwałkach. Posiada niewielki wydzielony odcinek drogi pieszo-rowerowej, która biegnie od osiedla przy ul. Kowalskiego do Cmentarza Komunalnego. Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Reja w kierunku centrum miasta zostanie wybudowana podczas przebudowy ul. Reja. Połączy się ze ścieżką rowerową na ul. Bulwarowej.

Ścieżka rowerowa w ul. Putry jest podłączona do ścieżki rowerowej w ul. Pułaskiego.

Ścieżka rowerowa w ul. Bulwarowej łączy się ze ścieżką rowerową przy ul. Sikorskiego, i dalej ze ścieżką rowerową przy ul. Dwernickiego oraz w drugą stronę ze ścieżką rowerową przy ul. Bakałarzewskiej, Grunwaldzkiej i 23-go Października.

Z Osiedla Północ połączone ścieżki rowerowe, poprzez ul. Bulwarową Sikorskiego prowadzą do Centrum Turystyki Arkadia. Ścieżka „opłata” znajdujący się tam Zalew Arkadia i biegnie wzdłuż rzeki Czarna Hańcza do ul. 1-go Maja.

Ścieżki rowerowe w Suwałkach łączy się ze sobą i ze ścieżkami prowadzącymi poza miasto.

Infrastruktura rowerowa to nie tylko ścieżki rowerowe, czy pieszo-rowerowe. Bardzo ważna jest budowa parkingów przy typowych miejscach podróży. Są to przede wszystkim takie miejsca jak: urzędy, szkoły, zakłady pracy, ośrodki kultury czy sklepy.

Suwałki są jednym z punktów przebiegu krajowego szlaku rowerowego pn. „Pierścień Rowerowy Suwalszczyzny”, który jest częścią Międzynarodowego Szlaku Rowerowego EURO VELO R11. Trasa szlaków przebiega min. takimi ulicami jak: Piaskowa, Sejneńska, Waryńskiego, Utrata, wzdłuż rzeki Czarna Hańcza i dookoła Zalewu Arkadia, aż do ul. Powstańców Wielkopolskich i dalej łącząc się z drogą krajową nr 8 na obrzeżach miasta w kierunku Augustowa.

Część ścieżek w ramach trasy jest już wykonana, a jej kolejne odcinki będą budowane w kolejnych etapach inwestycyjnych. Planuje się do roku 2015 oddać do użytku pozostałe odcinki ścieżek

4.2. RAPORT BEZPIECZEŃSTWA RUCHU – stan istniejący i prognoza przy planowanym układzie komunikacyjnym.

1. Analiza istniejących warunków ruchu.

Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego została wykonana w oparciu o zastawienia statystyczne wypadków i kolizji dla miasta Suwałki. Analizę wykonano dla lat 2002 – 2006. Liczbę wypadków, liczbę zabitych, rannych i kolizji podano w tabeli. Większość wypadków miała miejsce na odcinkach ulic między skrzyżowaniami - 59 % w których poniosło śmierć 21 osób, a 230 zostały ranne. Rodzaje wypadków najczęściej występujących to: najechanie na pieszego – 43%, boczne zderzenie się pojazdów – 29%, czołowe zderzenie się pojazdów – 8% i tylne zderzenie się pojazdów – 7%. Większość kolizji miała miejsce na odcinkach ulic między skrzyżowaniami – 61%. Rodzaje kolizji najczęściej występujących to: boczne zderzenie się pojazdów – 43%, tylne zderzenie się pojazdów – 22% i najechanie na unieruchomiony pojazd – 43%. Do najmniej bezpiecznych dróg w mieście należy zaliczyć drogę krajową nr 8, na której w ciągu pięciu lat zaistniało 36% wszystkich wypadków, w których zginęło 8 osób, a 87 osób było rannych i 37% wszystkich kolizji. Drugą pod względem zagrożenia zdarzeniami drogowymi jest droga wojewódzka nr 655, na której w ciągu trzech lat zaistniało 25% wszystkich wypadków, w których zginęły 3 osoby, a 64 osób było rannych i 21% wszystkich kolizji. Trzecią pod względem zagrożenia zdarzeniami

drogowymi jest droga wojewódzka nr 653, na której w ciągu trzech lat zaistniało 12% wszystkich wypadków, w których zginęło 6 osób, a 25 osób było rannych i 9% wszystkich kolizji. Taki rozkład zagrożenia wypadkowością pokrywa się z wielkością natężeń ruchu, procentowym udziałem ruchu tranzytowego (szczególnie ciężkiego) na poszczególnych drogach i jest w sposób ściśle związany z poziomami swobody ruchu na poszczególnych ulicach, oraz zastosowanymi na nich metodami i urządzeniami poprawy BRD. Duży wpływ na poprawę BRD mają stosowane w mieście metody uspokojenia ruchu poprzez zawężanie przekrojów jezdni (azyle dla pieszych i wydzielanie lewoskrętów), stosowanie skrzyżowań typu małe rondo, lub skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, oraz progów zwalniających. Niestety przy wzroście natężenia ruchu na głównym kierunku ponad wartość akceptowalną przez kierowców zwiększa się zagrożenie wypadkowością bez względu na zastosowane środki poprawy BRD. Podsumowując należy stwierdzić, iż w celu poprawy BRD należy ruch tranzytowy przeprowadzić obwodnicami, oraz przewidzieć budowę dróg głównych i zbiorczych komunikujących tereny mieszkalne z zakładami pracy poza obszarem centrum miasta.

2. Analiza natężenia ruchu na wlotach do miasta i na ulicach miejskich w roku 2005 i 2007 oraz prognoza natężenia ruchu na lata 2010, 2015 i 2020.

Średnio dobowy ruch (SDR) wyliczono na podstawie pomiarów ruchu drogowego przeprowadzonych na drogach wylotowych z miasta w roku 2005 i 2007. Wyniki pomiarów załączono w tabelach. Na podstawie zmierzonego SDR obliczone zostały prognozowane SDR na wlotach do miasta na lata 2010, 2015 i 2020. Na podstawie pomiarów ruchu drogowego z lat 2005 i 2007 przeprowadzanych na ulicach i skrzyżowaniach w mieście określono SDR w roku 2005 i 2007.

Po analizie prognozowanego wzrostu natężeń ruchu na istniejącym układzie komunikacyjnym należy stwierdzić, że w roku 2010 wyczerpie się przepustowość ulicy Utrata na odcinku od Sejneńskiej do Dwernickiego w ciągu drogi krajowej nr 8, oraz w 2015 roku wyczerpie się przepustowość ul. Reja Kościuszki Noniewiczza i Sikorskiego. Natomiast w odniesieniu do przepustowości odcinków dróg pomiędzy skrzyżowaniami należy stwierdzić, iż przepustowość skrzyżowań istniejących: Utrata – Sejneńska, Utrata – Przytorowa, Utrata – Dwernickiego – Kolejowa, Reja – Bulwarowa, Reja – Szpitalna, Kościuszki – Dwernickiego – Sikorskiego, Kościuszki – Mickiewicza – Waryńskiego jest prawie wykorzystana (w godzinach szczytu) w chwili obecnej.

W związku z tym, iż po wstąpieniu naszego kraju do Unii Europejskiej droga krajowa nr 8 skomunikowała kraje nadbałtyckie (Litwę, Łotwę, Estonię i Finlandię) z pozostałą częścią UE, nastąpił kolejny gwałtowny wzrost natężenia ruchu na tej drodze, a co za tym idzie, znaczny wzrost wielkości ruchu tranzytowego, przejeżdżającego przez miasto. Konieczna jest, więc budowa obwodnicy miasta w celu przeprowadzenia ruchu tranzytowego. Droga krajowa i drogi wojewódzkie stanowią podstawowy szkielet układu komunikacyjnego miasta przebiegający przez centrum. Ponadto dwa główne skrzyżowania: rondo Reja – Bulwarowa i Utrata – Dwernickiego – Kolejowa stanowią najsłabszy element układu komunikacyjnego miasta stanowiący o poziomach swobody

ruchu na pozostałych odcinkach ulic i skrzyżowaniach układu podstawowego. Konieczne jest, zatem nie tylko przeprowadzenie ruchu tranzytowego po obwodnicy miasta, lecz również wybudowanie alternatywnych ulic zbiorczych łączących tereny mieszkalne z usługowymi i przemysłowymi w celu przeprowadzenia ruchu lokalnego. Dopiero po rozbudowie podstawowego układu komunikacyjnego w połączeniu z budową obwodnicy miasta, poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego zacznie wzrastać.

3. Zestawienia tabelaryczne –materiał objęty analizą.

Ulica	2002			2003			2004			2005			2006			Suma wypadków
	Wypadki	Ranni	Zabici	Wypadki	Ranni	Zabici	Wypadki	Ranni	Zabici	Wypadki	Ranni	Zabici	Wypadki	Ranni	Zabici	
Pułaskiego	4	4		12	11	1	3	3	1	9	7	3	2	14		30
Podhorskiego				2	2		1	1					1	1		4
Utrata	6	6		6	5	1	5	4	1	11	19	1	6	8		34
Wojska Polskiego				1						2			1	2		4
23 Października	2	1	1	1	2		1	1		1						5
Sikorskiego													1	1		1
Bulwarowa							1	1		1			3	3		5
Bakałarzewska							1		1	4	5		2	2		7
Mickiewicza													1	1		1
Dwernickiego																0
Sejneńska	6	4	2	4	4					1	1		5	8	3	16
Buczka	1	1	1	5	17	1	1	1		2	2		2	2		11
Wojska Polskiego	2	2														2
Kościuszki	4	4		3	3		3	3		5	5		2	5		17
Reja	6	6		5	4	1	1	1		4	4		3	4		19
Noniewicza				1	1					3	2	1	2	2		6
1 Maja				1	1											1
Szpitalna	1	1								1	1		1	1		3
Węgierska													3	2		3
Kowalskiego	1	1					2	3		2	2					5
Nowomiejska										1	1					1
Plater	1	1		1	1		1	1								3
Waryńskiego	3	3		1	1											4
Wojska Polskiego	1	1		1	3					5	6	1	1	2		8
Świerkowa										2	2					2
Kolejowa				1	1		1	1		1	1		1	1		4
Północna	1	2					1		1	1	1					3

Zestawienie wypadków drogowych w mieście Suwałki w latach 2002 – 2006

Zestawienie kolizji drogowych w mieście Suwałki w latach 2002 – 2006

ulica	2002	2003	2004	2005	2006	Suma
<i>Pułaskiego</i>	122	123	125	126		496
<i>Podhorskiego</i>	14	13	19	18		64
<i>Utrata</i>	106	133	152	160		551
<i>Wojska Polskiego</i>		44	10	20		74
<i>23 Października</i>	11	12	15	8		46
<i>Sikorskiego</i>	15	11	7	13		46
<i>Bulwarowa</i>	3	6	1	4		14
<i>Bakałarzewska</i>	17	18	22	23		80
<i>Mickiewicza</i>	4	8	9	8		29
<i>Dwernickiego</i>	15	17	15	16		63
<i>Sejneńska</i>	28	26	37	23		114
<i>Buczka</i>	18	17	23	22		80
<i>Wojska Polskiego</i>	40		5	10		55
<i>Kosciuszki</i>	92	75	63	81		311
<i>Reja</i>	60	51	63	52		226
<i>Noniewicz</i>	32	50	51	43		176
<i>1Maja</i>	17	20	21	32		90
<i>Szpitalna</i>	15	16	14	28		73
<i>Wigierska</i>	10	13	10	10		43
<i>Kowalskiego</i>	26	25	26	39		116
<i>Nowomiejska</i>	6	7	16	19		48
<i>Plater</i>	14	15	22	11		62
<i>Waryńskiego</i>	25	24	32	13		94
<i>Wojska Polskiego</i>	4	9	28	22		63
<i>Świerkowa</i>	29	27	27	14		97
<i>Kolejowa</i>	4	11	12	7		34
<i>Północna</i>	4	7	3	6		20

Średni dobowy ruch - pojazdy rzeczywiste

			2005 rok	2007 rok	na 2010 rok prognoza	na 2015 rok prognoza	na 2020 rok prognoza
lp	droga	ulica					
1	2	3	4	5	6	7	8
1	kraj. nr 8	ul. Wojska Polskiego zamiejski	9164	10997	13746	17183	20619
2	kraj. nr 8	ul. Utrata	23177	27812	34766	43457	52148
3	kraj. nr 8	ul. Pułaskiego	18428	22114	27642	34553	41463
4	kraj. nr 8	ul. Pułaskiego zamiejski	7489	8987	11234	14042	16850
5	woj. nr 652	ul. 23 Października zamiejski	3210	3531	3852	4622	5547
6	woj. nr 652	ul. Sikorskiego	4984	5482	5981	7177	8612
7	woj. nr 653	ul. Bakalarzewska zamiejski	4171	4588	5005	6006	7207
8	woj. nr 653	ul. Mickiewicza	6250	6875	7500	9000	10800
9	woj. nr 653	ul. Dwernickiego	9973	10970	11968	14361	17233
10	woj. nr 653	ul. Sejneńska	8536	9390	10243	12292	14750
11	woj. nr 653	ul. Sejneńska zamiejski	4810	5291	5772	6926	8312
12	woj. nr 655	ul. Buczka zamiejski	3710	4081	4452	5342	6411
13	woj. nr 655	ul. Buczka	4975	5473	5970	7164	8597
14	woj. nr 655	ul. Kościuszki	13011	14312	15613	18736	22483
15	woj. nr 655	ul. Reja	15139	16653	18167	21800	26160
16	woj. nr 655	ul. Reja zamiejski	3216	3538	3859	4631	5557
17	gminna	ul. Wojska Polskiego	8473	9320	10168	12201	14641

Średni dobowy ruch pojazdy ciężkie (autobusy, ciężarówki, ciężarówki z przyczepami i naczepami)

			2005 rok	2007 rok	na 2010 rok Prognoza	na 2015 rok Prognoza	na 2020 rok prognoza
lp	droga	ulica					
1	2	3	4	5	6	7	8
1	krajowa nr 8	ul. Wojska Polskiego zamiejski	3657	4937	7314	9143	10971
2	krajowa nr 8	ul. Utrata	3987	5382	7974	9968	11961
3	krajowa nr 8	ul. Pułaskiego	3261	4402	6522	8153	9783
4	krajowa nr 8	ul. Pułaskiego zamiejski	2951	3984	5902	7378	8853
5	woj. nr 652	ul. 23 Października zamiejski	368	405	442	530	636
6	woj. nr 652	ul. Sikorskiego	498	548	598	717	861
7	woj. nr 653	ul. Bakalarzewska zamiejski	317	349	380	456	548
8	woj. nr 653	ul. Mickiewicza	220	242	264	317	380
9	woj. nr 653	ul. Dwernickiego	519	571	623	747	897
10	woj. nr 653	ul. Sejneńska	546	601	655	786	943
11	woj. nr 653	ul. Sejneńska zamiejski	434	477	521	625	750
12	woj. nr 655	ul. Buczka zamiejski	256	282	307	369	442
13	woj. nr 655	ul. Buczka	249	274	299	359	430
14	woj. nr 655	ul. Kościuszki	468	515	562	674	809
15	woj. nr 655	ul. Reja	394	433	473	567	681
16	woj. nr 655	ul. Reja zamiejski	177	195	212	255	306
17	gminna	ul. Wojska Polskiego	365	402	438	526	631

5. Zasady rozwoju systemów inżynierskich

Analiza możliwości rozwoju miasta Suwałk wykazuje że w okresie perspektywicznym na obszarach rozwojowych może zamieszkać ok. 30000 osób. Uwzględniając przemieszczenia ludności wewnątrz miasta przyjęto, że przyrost ludności w tym okresie wyniesie ok. 20000 - 23000 osób. Oznacza to wzrost liczby mieszkańców do ok. 87000 – 90000 osób. Ilość mieszkań w tym okresie może wzrosnąć do ok. 30000.

W okresie określonym jako „kierunek” może nastąpić dalszy rozwój miasta, a wytypowane tereny pozwalają na rozmieszczenie na nich ok. 9400 mieszkańców. Przyjmując te same zasady jak dla perspektywy szacuje się, że ilość mieszkańców może wzrosnąć do ok. 95000 osób. Obszary rozwoju mieszkalnictwa obejmują usługi związane z miejscem zamieszkania.

Zaproponowane w pracy zasady rozwoju systemów inżynierskich można w syntetycznej formie ująć następująco:

1. Istniejące systemy obsługi inżynierskiej miasta Suwałki są dostatecznie rozwinięte i zapewniają na ogół poprawną obsługę mieszkańców.
2. Miejskie ujęcie wody posiada duże rezerwy zasobowe stanowiące możliwość wzrostu liczby mieszkańców do ok. 96000 mieszkańców.
3. Niezbędne jest zwiększenie odsetka ludności korzystającej z wodociągu drogą sukcesywnej rozbudowy układu przesyłu wody. Rozwój przestrzenny miasta będzie wymagał rozbudowy układu przesyłowego.
4. Oczyszczalnia ścieków posiada rezerwę przepustowości, która będzie jednak zmniejszała się w miarę nieuniknionej poprawy standardu wyposażenia mieszkań i rozwoju mieszkalnictwa oraz sektora usługowego.
5. Należy się liczyć z koniecznością rozbudowy oczyszczalni ścieków i zapewnić odpowiednie rezerwy terenu na ten cel. Niezbędna będzie także rozbudowa układu kanałów i kolektorów.
6. Konieczność rozbudowy oczyszczalni może być odsunięta w czasie poprzez racjonalizację zużycia wody w zakładach odprowadzających ścieki do kanalizacji miejskiej i zmniejszenie dopływu do niej wód przypadkowych.
7. Ze względu na wymóg poprawy stanu czystości Czarnej Hańczy może się okazać niezbędne oczyszczanie odprowadzanych do niej wód opadowych. w pracy niniejszej zaproponowano wariantowe rozwiązanie tego problemu.
8. Miejski system ciepłowniczy posiada rezerwy w źródłach umożliwiające przyłączenie do nich ok. 1500 mieszkań. Konieczne jest realizowanie programu racjonalizacji zużycia energii cieplnej bez konieczności inwestowania w niezwykle drogie źródła. Realizacja takiego programu może stworzyć warunki do podłączenia do ok. 2500 mieszkań. Niezależnie od kosztów inwestycyjnych poważne znaczenie mają zagadnienia ochrony środowiska, ekonomiki wytwarzania i przesyłu energii i związane z nimi koszty obciążające odbiorców.
9. Określono zasięg obsługi terenów rozwojowych - przez istniejący system - dla którego konieczna jest jedynie rozbudowa układu sieci rozdzielczych. Pozostałe

- obszary o niewielkiej gęstości cieplnej będą obsługiwane z lokalnych kotłowni opalanych olejem opałowym lub z indywidualnych źródeł ciepła.
10. Należy dążyć do likwidacji nieekonomicznych i uciążliwych dla środowiska kotłowni lokalnych.
 11. Wprowadzenie gazu do miasta - aczkolwiek wydaje się (na pierwszy rzut oka) oczywiste - wymaga optymalizacji nośników energii w relacji gaz - energia elektryczna ze względu na wysokie koszty inwestycyjne i problemy realizacyjne w warunkach silnego zainwestowania.
 12. Rozwój systemu zaopatrzenia w energię elektryczną nie ma żadnych ograniczeń technicznych i powinien przebiegać stosownie do rozwoju przestrzennego miasta. Planowane inwestycje (dwa GPZ – ty i linia 110 kV) w dużej mierze związane są z planowanym eksportem energii.
 13. System usuwania odpadów będzie wymagał wprowadzenia programów segregacji odpadów, co wiąże się ściśle z wdrożonym modelem ich unieszkodliwiania przez kompostownię.
 14. Konieczne jest określenie lokalizacji składowiska odpadów, które nie mogą podlegać kompostowaniu. Proponuje się rozważyć sąsiedztwo kompostowni.
 15. Główne działania inwestycyjne w zakresie zaopatrzenia w wodę, odprowadzania ścieków i zaopatrzenia w energię elektryczną będą się w najbliższym czasie koncentrowały się wokół rewaloryzacji Śródmieścia i związanej z tym modernizacji infrastruktury technicznej, przygotowania i uzupełnienia uzbrojenia nowych (i istniejących) osiedli mieszkaniowych oraz Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Zaopatrzenie w wodę.

Dla okresu perspektywicznego zapotrzebowanie wody można oszacować w wielkości:

- $Q = 224 \text{ l / mieszk., d} * 90000 = 20160 \text{ m}^3 / \text{d}$

a dla okresu kierunkowego:

- $Q = 224 * 95000 = 21130 \text{ m}^3 / \text{d}$

Liczby powyższe, zestawione ze zdolnością produkcyjną ujęcia oznaczają, że dla obu omawianych okresów nie ma potrzeby rozbudowy ujęcia wody.

Konieczna jest natomiast rozbudowa układu przesyłowego i w tym zakresie przewiduje się budowę przewodów wodociągowych:

- Ø 200 mm w ul. Pułaskiego - do usług zlokalizowanych przy tej ulicy i osiedla „Szwajcaria”,
- Ø 300 mm w ul. Reja do osiedli w rejonie północnym – pomiędzy „Via Baltica”, a nową trasą ul. Armii Krajowej włączonego do istn. Ø 300 w ul. Armii Krajowej,
- Ø 150 mm od ul. Szpitalnej do osiedla „Krzywólka”,
- Ø 150 mm od istn. Ø 600 w ul. Pułaskiego do istn. Ø 150 w ul. Grabowej,
- Ø 150 mm w ul. 23 –go Października,
- Ø 300 mm od istn. w ul. Zastawie do ul. Lotniczej i ul. Buczka i dalej ul. Warszawską do istn. Ø 200,

- Ø 200 mm przez osiedle „Hańcza” od proj. Ø 300 w ul. Warszawskiej do ul. Leśnej i dalej ul. Leśną (w kierunku zachodnim) i ul. Buczka w kierunku południowym do S.S.S.E,
- Ø 200 mm w ul. Leśnej (w kierunku wschodnim) do ul. Wojska Polskiego i dalej ul. Wojska Polskiego na południe do S.S.S.E, ze spięciem z ww wodociągiem,
- Ø 150 mm od istn. Ø 150 w ul. Buczka ul. Spokojną do istn. Ø 200 w ul. Wojska Polskiego,
- Ø 200 mm od istn. Ø 150 w ul. Utrata do osiedla przy ul. Sportowej,
- Ø 150 mm do terenów rekreacyjnych w południowo – wschodniej części miasta.

Należy przewidzieć rozwój sieci wodno – kanalizacyjnej wraz z ewentualną przebudową (zwiększenie średnic) sieci istniejących w celu umożliwienia obsługi nowych terenów, zwłaszcza obiektów wielkopowierzchniowych, a także terenów istniejącej zabudowy, na których brak tych sieci.

Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków.

Ilości ścieków oszacowano w następujących wielkościach:

- dla okresu perspektywicznego $Q = 350 \text{ l / mieszk,d} * 90000 = 31500 \text{ m}^3 / \text{d}$
- dla okresu kierunkowego $Q = 350 * 95000 = 33250 \text{ m}^3 / \text{d}$

Porównanie powyższych liczb z aktualną przepustowością oczyszczalni ($28500 \text{ m}^3 / \text{d}$) wskazuje na konieczność jej rozbudowy. Istnieją możliwości dalszego inwestowania na terenie obecnej lokalizacji oczyszczalni. Decyzja w sprawie rozbudowy powinna być uzależniona od tempa przyrostu rzeczywistych potrzeb, a także od działań zmierzających do zmniejszania ilości ścieków dopływających do oczyszczalni. Nie można wykluczyć, że ograniczenie nadmiernego (jak się wydaje) dopływu ścieków może znacznie odsunąć w czasie konieczność rozbudowy.

Rozwiązania wymaga problem osadów ściekowych. Proponuje się rozważenie możliwości lokalizacji na terenie oczyszczalni, spalarni osadów odwodnionych. Popioły po spalaniu osadów mogły by być kompostowane razem z odpadami komunalnymi.

Strefa ochrony sanitarnej wokół oczyszczalni wykazana na rysunku Studium w skali 1 : 10 000 utraciła podstawę prawną i w związku z powyższym została usunięta. Oczyszczalnia jest obiektem potencjalnie uciążliwym dla środowiska i ludzi ze względu na wielkość, technologię oczyszczania i sposób zagospodarowania osadów ściekowych. W związku z tym, zaleca się opracowanie oceny oddziaływania na środowisko. Ocena będzie podstawą do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ocena określi granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu oraz sposób korzystania z terenu.

Konieczna będzie rozbudowa systemu kanalizacyjnego. Ze względu na konfigurację terenu znaczna część nowych układów będzie miała charakter tłoczno – grawitacyjny.

W tym zakresie przewiduje się kanalizację :

- z osiedla „Szwajcaria” do istn. kolektora Ø 1,0 m. w ul. Armii Krajowej,
- z osiedla „Krzywólka” do istn. kolektora Ø 0,5 m. w ul. szpitalnej,
- z osiedla „Piaśtowski” do istn. kolektorów Ø 0,8 w ul. Sikorskiego i Ø 0,6 w ul. Zastawie, w ul. Buczka Ø 0,4 jako przedłużenie istn. kolektora Ø 0,8,
- z osiedla „Powstańców Wielkopolskich” z podłączeniem do istn. kanałów i kolektorów Ø 0,3 w ul. Powstańców Wielkopolskich, Ø 0,6 w ul. Zastawie i Ø 0,8 w ul. Buczka,
- z osiedla „Hańcza” do istn. kolektora Ø 0,8 w ul. Giżyckiej – Nowosądeckiej, w ul. Leśnej do istn. kolektora Ø 0,8 w ul. Giżyckiej – Nowosądeckiej,
- z osiedla „Sportowa” do istn. kolektora Ø 0,8 w ul. Siedleckiej,
- w ul. Wojska Polskiego do istn. kolektora Ø 0,8 w ul. Siedleckiej,
- S.S.S.E. z podłączeniem części zachodniej do projektowanego kanału w ul. Buczka i części wschodniej do istn. Ø 0,6 w dzielnicy Papiernia.

Na dostawcach ścieków przemysłowych ciąży obowiązek uwzględnienia wymagań przepisów szczególnych w zakresie budowy podczyszczalni ścieków dla zakładów przemysłowych i usługowych, które mają odprowadzić substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska.

Odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych.

W celu poprawy stanu czystości rzeki Hańczy, do której odprowadzane są wody opadowe z terenu miasta, przewidziano oczyszczanie wód opadowych.

Należy rozpatrzyć trzy warianty rozwiązania tego problemu:

- budowa kanału zbiorczego wzdłuż rzeki i oczyszczanie wód opadowych w centralnej oczyszczalni zlokalizowanej w sąsiedztwie istniejącej oczyszczalni ścieków,
- oczyszczanie wód opadowych w miejscach, gdzie zanieczyszczenia są generowane (np. duże parkingi, ulice o dużym natężeniu ruchu itp.) poprzez zastosowanie lokalnych, osadników i separatorów substancji ropopochodnych,
- budowa na wylotach kanałów deszczowych urządzeń oczyszczających – separatorów do wyłapywania zawieszin i separatorów dla dużych przepływów.

Podjęcie decyzji o wyborze wariantu powinno wynikać z wniosków specjalistycznego opracowania w tym zakresie.

Odprowadzanie wód opadowych z terenów rozwojowych przewidziano krótkimi ciągami do kanałów istniejących lub bezpośrednio do rzeki.

Szczególną uwagę należy zwrócić na prawidłowe odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych z projektowanego centralnego parkingu w sąsiedztwie śródmieścia.

Wody opadowe ze wschodniej i zachodniej części terenów S.S.S.E. będą odprowadzane po podczyszczeniu do istniejących kanałów Ø 1,8 m.

Zaopatrzenie w ciepło i gaz

Realizacja zamierzeń określonych jako „perspektywa” spowoduje wzrost zapotrzebowania na ciepło, związany z przyrostem ilości mieszkań do ok. 30300 szt. Oznacza to przyrost w stosunku do stanu istniejącego o ok. 10400 mieszkań.

Przyjmując dotychczasowy, jednostkowy wskaźnik zużycia energii cieplnej – jej zapotrzebowanie - może osiągnąć wielkość:

$$Q = 30300 * 11,1 \text{ kW / mieszk.} = 336,3 \text{ MW}$$

W myśl zasad podanych w pkt. 5. 4. - do zaopatrzenia w ciepło w systemie scentralizowanym zakwalifikowano następujące obszary rozwojowe:

▪ uzupełnienie osiedla „Północ I”	ok.	350 mieszkań
▪ uzupełnienie osiedla „Niepodległości”	ok.	1880 mieszkań
▪ obszar w rejonie ul. Modrzewiowej	ok.	750 mieszkań
▪ <u>uzupełnienie osiedla „Piaستowskiiego”</u>	<u>ok.</u>	<u>360 mieszkań</u>
Razem	ok.	3340 mieszkań

Przy założeniu dotychczasowego wskaźnika zużycia energii, zapotrzebowanie na ciepło w systemie może osiągnąć wielkość:

$$Q = (19900 + 3340) * 6,5 \text{ kW / mieszk.} = 151,1 \text{ MW}$$

Wielkość ta odpowiada obecnej wydajności obydwu, głównych źródeł ciepła pracujących w systemie. Jeżeli jednak uwzględnić konieczność likwidacji nieekonomicznych i pogarszających stan środowiska kotłowni, to powstanie deficyt mocy wynoszący ok. 15 MW. Likwidacja tego deficytu możliwa jest poprzez:

- rozbudowę ciepłowni „Głównej” lub
- wdrożenie programu oszczędności energii polegającego na dociepleniu budynków i modernizacji systemu przesyłu i odbioru energii.

W obydwu przypadkach opowiadamy się za utrzymaniem w eksploatacji ciepłowni „Centralnej” po jej gruntownej modernizacji (wymiana kotłów na olejowe). Ciepłownia ta powinna stać się szczytowym źródłem ciepła w mieście.

W okresie „kierunkowym” możliwy jest dalszy przyrost ilości mieszkań o ok. 3200 szt., które kwalifikują się do włączenia do systemu. Zapotrzebowanie na ciepło osiągnie wówczas wielkość :

$$Q = 3200 * 6,5 + 151,1 = \text{ok. } 172 \text{ MW}$$

Zapewnienie możliwości dostawy ciepła w tej wielkości wymagać będzie rozbudowy ciepłowni „Głównej”.

Obszary rozwojowe, tak perspektywiczne jak i kierunkowe położone są niemal w bezpośrednim zasięgu istniejących sieci ciepłowniczych, a zatem ich obsługa (obszarów) wymaga niewielkiego zakresu rozbudowy układu przesyłowego. Konieczne jest

sprawdzenie parametrów hydraulicznych sieci istniejących w odniesieniu do zwiększonych obciążeń.

Pozostałe obszary położone są poza ekonomicznym zasięgiem systemu i w związku z tym przewiduje się:

- dla zabudowy o gęstości cieplnej poniżej 200 kW / ha – indywidualne źródła ciepła opalane olejem lub gazem płynnym lub też ogrzewanie elektryczne,
- dla zabudowy o gęstości cieplnej powyżej 200 kW / ha – lokalne kotłownie opalane olejem lub gazem płynnym.
- zaopatrzenie w ciepło S.S.S.E. przewiduje z lokalnych systemów wykorzystujących pompy ciepłe lub opalanych olejem.

W zakresie zaopatrzenia w gaz pokazano tylko możliwe wprowadzenie gazu ziemnego do miasta ponieważ autorzy niniejszej pracy są zdania że decyzja w tej sprawie powinna być poprzedzona studiami, dot. opłacalności tej inwestycji.

Ciepłownia „Główna” jest obiektem potencjalnie uciążliwym dla środowiska i ludzi ze względu na moc zainstalowanych kotłów, technologię spalania i składowania paliwa. W związku z tym, zaleca się opracowanie oceny oddziaływania na środowisko. Ocena będzie podstawą do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ocena określi granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu oraz sposób korzystania z terenu.

Zaopatrzenie w energię elektryczną

Plany rozwoju elektroenergetyki, sporządzone niezależnie od niniejszego „Studium...” zakładają budowę:

- linii o napięciu 400 kV do istniejącego G.P.Z. – tu „Krzywólka”,
- dwóch G.P.Z.-tów 110/15 kV zlokalizowanych: na północ od projektowanego lotniska i na wschód od S.S.S.E.,
- linii o napięciu 110 kV łączącej istniejący G.P.Z. „Krzywólka” oraz dwa ww. projektowane.

Inwestycje te wiążą się z koniecznością poprawy ekonomiki przesyłu energii w skali systemu krajowego i zamiarem jej eksportu poza granicę wschodnią. Sprzyjają one oczywiście ogólnemu rozwojowi miasta i zapewniają dobre warunki dostawy energii elektrycznej.

Zasilanie poszczególnych terenów rozwojowych wymagać będzie rozbudowy sieci średnich i niskich napięć oraz budowy odpowiedniej liczby stacji transformatorowych 15 / 0,4 kV.

Stacje elektroenergetyczne i napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu nie mniejszym niż 110 kV są przedsięwzięciami potencjalnie uciążliwymi dla środowiska i ludzi ze względu na występowanie pola elektromagnetycznego i mogą wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz utworzenia a obszaru

ograniczonego użytkowania, wyznaczenia jego granic oraz sposób korzystania z terenu.

Unieszkodliwianie odpadów

Problem odpadów nadających się do kompostowania został skutecznie rozwiązany w stopniu zapewniającym również obsługę terenów rozwojowych. Pozostaje sprawa odpadów niekompostowalnych. Propozycje są następujące:

- budowa na terenie kompostowni składowiska buforowego zawierającego wydzielone sekcje na odpady typy: gruz, odłamki asfaltu, betonu, opakowania z tworzyw sztucznych, odpady gumowe itp.,
- budowa zakładu przeróbki ww. odpadów w systemie „recykling”,
- budowa profesjonalnego mogilnika na odpady szkodliwe nie nadające się do dalszej przeróbki.

Zakład Utylizacji Odpadów Komunalnych jest obiektem potencjalnie uciążliwym dla środowiska i ludzi ze względu na swą wielkość, zastosowaną technologię i sposób składowania balastu. W związku z tym na mocy decyzji Kierownika Urzędu Rejonowego w Suwałkach z dnia 17.09.1992 r. posiada ustanowioną 450 m strefę ochronną od ogrodzenia zakładu, w której zabrania się wznoszenia obiektów budowlanych przeznaczonych na stały pobyt ludzi oraz lokalizowania pracowniczych ogrodów działkowych. Strefa ochronna została naniesiona na rysunek ‘Studium ..’ w skali 1 : 10 000.

6. Rejony wymagające sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

6.1. Podstawy prawne i ogólne zasady, które powinny obowiązywać przy wyznaczaniu rejonów i sporządzaniu mpzp.

Zgodnie z art. 14 ust. 1. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.) plan miejscowy sporządza się w celu ustalenia przeznaczenia terenów, w tym dla inwestycji celu publicznego, oraz w celu określenia sposobów ich zagospodarowania i zabudowy.

Zgodnie z art. 10 ust. 2. pkt. 8 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.) w studium określa się w szczególności obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie przepisów odrębnych, w tym obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości, a także obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m² oraz obszary przestrzeni publicznej.

Zgodnie z art. 9 ust. 4. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.) ustalenia

studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych.

Cały obszar położony w granicach administracyjnych miasta powinien posiadać miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Zachodzi konieczność ukierunkowania dalszego toku prac planistycznych, polegająca na wyznaczeniu w studium terenów do objęcia planami miejscowymi.

Kolejność sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego powinna wynikać z tempa procesów inwestycyjnych i tempa realizacji celów polityki przestrzennej miasta oraz państwa na obszarze gminy miejskiej.

Tereny przewidziane do objęcia planami miejscowymi wskazującymi rozmieszczenie obiektów wielkopowierzchniowych o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m² wskazuje się na załączniku graficznym nr 1 w skali 1:10 000 do Studium oraz na załączniku graficznym nr 6, umieszczonym w tekście Studium.

Obszary wskazane do objęcia planami miejscowymi wskazującymi rozmieszczenie obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² wyznaczone zostały po dokonaniu analiz planów obowiązujących, będących w opracowaniu oraz uwarunkowań przestrzennych miasta i możliwości jego rozwoju.

Na załączniku graficznym nr 5A „Kierunki rozwoju struktur przestrzennych – aktualizacja w zakresie rozmieszczenia obiektów handlowych wielkopowierzchniowych” wskazano tereny, na których można lokalizować obiekty wielkopowierzchniowe, a na załączniku graficznym nr 8A „Rejony wymagające sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – aktualizacja” wskazano tereny do objęcia mpzp.

~~Dla ukierunkowania dalszego toku prac planistycznych w mieście i ze względu na istniejące uwarunkowania uznaje się za konieczne opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla następujących rejonów, wyróżnionych na planszy przestrzennej Studium w skali 1:10.000 oraz w załączniku graficznym nr 8:~~

- ~~1. Śródmieście – część wschodnia~~
- ~~2. Śródmieście – część zachodnia~~

~~Rejon śródmieścia – powinien być objęty jednym planem, ale ze względów proceduralnych może się to okazać bardzo trudne lub wręcz niemożliwe, z uwagi na ilość właścicieli i użytkowników terenu – w takim przypadku proponuje się podział terenu na rejony 1 i 2 z warunkiem ścisłego współdziałania (podział na takie rejony nie musi przebiegać wzdłuż ulicy Kościuszki, ale może być przeprowadzony inaczej jeśli podyktowane to będzie innymi względami).~~

- ~~3. Rejon śródmiejski północny~~
- ~~4. Rejon ul. Staszica – z uwagi na rygory ochronne strefy wokół ujęcia wody i plan powinien uściślić zasięg strefy ochrony~~
- ~~5. Osiedle mieszkaniowe Krzywólka~~

6. ~~Kompleks rekreacyjny Arkadia II~~
7. ~~Osiedle mieszkaniowe Szwajcaria~~
8. ~~Kompleks usługowy Szwajcaria~~
9. ~~Południowy zespół mieszkaniowy, traktowany jako przedsięwzięcie zintegrowane~~
10. ~~Rejon śródmiejski południowy~~
11. ~~Zespół Sportowo-wodny Sobolewo~~
12. ~~Rejon przyśródmiejski o funkcjach mieszanych~~
13. ~~Rejon wschodni porządkowania struktur przestrzennych~~
14. ~~Rejon projektowanego lotniska~~
15. ~~Rejon ograniczony ulicami Utrata, Gen. J. Dwernickiego, T. Noniewicza, Kolejową, a od strony północnej terenami byłego aresztu śledczego pod lokalizację usług o charakterze obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² oraz innych usług komercyjnych i wyspecjalizowanych.~~

~~Dla obszarów silnie przekształconych proponuje się sporządzanie planów porządkowania, z których dopiero wynika zapotrzebowanie na mpzp.~~

~~Zgodnie z Ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 7 lipca 1994 r. obowiązek sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego występuje w szczególności:~~

- ~~1. jeżeli przepisy szczególne tak stanowią lub ze względu na istniejące uwarunkowania~~
- ~~2. dla obszarów, na których przewiduje się realizację programów rządowych, służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych~~
- ~~3. dla obszarów, które mogą być przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową, wynikającą z potrzeby zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej.~~

~~Ostatecznie kolejność sporządzania mpzp zależeć będzie od tempa nasilenia procesów inwestycyjnych w mieście oraz w związku z realizacją celów polityki przestrzennej państwa na obszarze gminy.~~

~~Ze względu na istniejące uwarunkowania pożądanym jest opracowanie planów w następującej kolejności:~~

- | | |
|---------------------------------|---|
| - dla rejonu 3 | - przedłużenie śródmieścia |
| - dla rejonów 5 i 9 | - umożliwiających racjonalny rozwój budownictwa mieszkaniowego |
| - dla rejonu 8 | - zabezpieczającego interesy gminy w rejonie strategicznym |
| - dla rejonu 12 i 13 | - w celu porządkowania i racjonalnych przekształceń ważnych dla miasta rejonów |
| - dla rejonu 6 | - umożliwiającego kształtowanie nowego rejonu rekreacyjnego |
| - dla rejonu 10 | - po konkretyzacji zamierzeń i możliwości |
| - dla rejonu 7 | - umożliwiającego kształtowanie osiedla „Szwajcaria” |
| - dla rejonu 11 | - jeśli będą możliwości kształtowania terenu ośrodka sportów wodnych |

~~Zestawienie nie obejmuje planów miejscowych, które wynikną z nieokreślonych obecnie programów Wojewody lub okoliczności obecnie nieznanych.~~

6.2. Podział terenu miasta na obszary wskazane do objęcia mpzp.

Obszary śródmiejskie, jako silnie przekształcone, powinny mieć sporządzane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego porządkujące tkankę miejską. Dla większości terenów położonych w śródmieściu sporządzono i uchwalono już plany lub podjęto prace nad ich sporządzaniem.

Obszary północne i południowe poddawane są silnej presji budowlanej. Istnieje duże zainteresowanie zarówno możliwością realizacji zabudowy mieszkaniowej, jak i usługowej, przede wszystkim obiektów handlowych wielkopowierzchniowych. Istotne znaczenie dla zainwestowania tych terenów ma również nowy przebieg drogi krajowej nr 8.

Obszary wschodnie zainwestowane zabudową jednorodzinną i przemysłową należy uporządkować.

Obszary zachodnie są już w dużym stopniu zainwestowane zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Nadal istnieje duże zainteresowanie możliwością realizacji na tych obszarach zabudowy mieszkaniowej. Istotne znaczenie dla zainwestowania tych terenów ma przebieg drogi krajowej nr 8, stanowiącej zachodnią obwodnicę miasta, granice ochronne miejskiego ujęcia wody oraz rozbudowa lotniska sportowego dla ruchu pasażerskiego.

Występujące na terenach wschodnich i zachodnich miasta pokłady żwiru, narażone są na presję wydobywczą. Należy ograniczyć wydobywanie żwiru w granicach administracyjnych miasta.

W Studium wskazano obszary do objęcia planami miejscowymi zgodnie z załącznikiem graficznym nr 8A „Rejony zalecane do opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – aktualizacja”. Obszary te wyznaczone zostały po dokonaniu analiz planów obowiązujących i będących w opracowaniu oraz uwarunkowań przestrzennych miasta i możliwości jego rozwoju.

Granice obszarów wskazanych w Studium do sporządzania planów miejscowych mogą być dla potrzeb planistycznych dzielone na mniejsze lub łączone w większe. Podziały te wynikać powinny z analiz sporządzanych do uchwał intencyjnych.

Dla obszarów silnie przekształconych proponuje się sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego mających na celu porządkowanie tych terenów.

Dla obszarów, przez które ma przebiegać obwodnica zachodnia proponuje się sporządzenie planów zakazu zabudowy. Po wyznaczeniu przebiegu trasy, należy te tereny uruchomić pod zabudowę. Przewidywany termin - po roku 2011.

Tereny objęte planami miejscowymi obowiązującymi i w trakcie opracowania przewidziane do objęcia planami w latach 2008 – 2009, po roku 2009 oraz planami zakazu zabudowy i planami do sporządzenia po roku 2011 wskazuje się na załączniku graficznym nr 8A „Rejony zalecane do opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – aktualizacja” do Studium. W załączniku graficznym nr 8B zawarto spis obszarów, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Nie wyklucza się przystąpienia do opracowania planów miejscowych dla innych terenów niż wskazane w studium, jeżeli konieczność ich opracowania będzie uzasadniona wnioskami i potrzebami miasta oraz przystąpienie do planów miejscowych dla terenów wskazanych do objęcia planami zakazu zabudowy.

6.3. Obszary zalecane do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

6.3.1. Zaleca się sporządzenie planów miejscowych w centralnej części miasta, w rozbiciu na małe kwartały śródmiejskie wyznaczone istniejącym układem komunikacyjnym i rzeką Czarną Hańczę.

- a) MPZP terenu obejmującego rejon ul. Narutowicza i Placu Św. Krzyża* – plan porządkujący i dopuszczający realizację na tym obszarze obiektów o charakterze galerii handlowo – gastronomiczno – usługowych, o wysokich standardach obsługi i architektury i o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m², o pow. ok. 18 ha,
- b) MPZP osiedla Staszica i terenu wzdłuż ulic Reymonta i Szpitalnej – plan porządkujący o pow. ok. 121 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „4”),
- c) MPZP śródmieścia Suwałk w rejonie ul. Korczaka i 1 Maja – plan porządkujący o pow. ok. 26 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „3”),
- d) MPZP śródmieścia Suwałk w rejonie ul. Emilii Plater* – plan porządkujący o pow. ok. 11 ha,
- e) MPZP dla rejonu ulicy Żeromskiego* – plan porządkujący o pow. ok. 9 ha,
- f) MPZP osiedla Polna – plan porządkujący o pow. ok. 34 ha (przystąpienie do sporządzenia po roku 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „9”).

Istniejące plany należy aktualizować wprowadzając nowe uwarunkowania prawne.

W pierwszej kolejności aktualizacji powinny podlegać niżej wymienione plany:

- a) MPZP kwartału położonego pomiędzy ulicami T. Kościuszki, Wigierską, T. Noniewicza i rzeką Czarną Hańczę*,

¹ rozpoczęta procedura planistyczna

²

- b) *MPZP w rejonie Szkoły Muzycznej,*
- c) *MPZP Śródmieście Południe.*

6.3.2. *Zaleca się sporządzenie niżej wymienionych planów miejscowych dla rejonów północnych miasta, w rozbiciu na kwartały przestrzenne.*

- a) *MPZP dla rejonu Szwajcaria Wschód* pod kątem lokalizowania na tym obszarze zabudowy wielo- i jednorodzinnej z uzupełnieniem obiektami handlowymi o powierzchni sprzedażowej do 2000 m² oraz usługami, a także terenami zielonymi i rolniczymi – pow. ok. 225 ha,*
- b) *MPZP dla rejonu ul. Armii Krajowej* pod kątem lokalizowania na tym obszarze między innymi obiektów o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m² - pow. ok. 149 ha,*
- c) *MPZP dla terenu pomiędzy ul. Pułaskiego, Reja i nowoprojektowanym odcinkiem ul. Świerkowej*, w tym pod kątem lokalizowania na tym obszarze obiektów usługowych o charakterze ogólnomiejskim, o wysokich standardach obsługi i architektury, z dopuszczeniem obiektów o powierzchni sprzedażowej do 2000 m² oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - pow. ok. 15 ha,*
- d) *MPZP rejonu szpitala przy ul. Reja* - pow. ok. 20 ha,*
- e) *MPZP dla terenów mieszkaniowych Krzywólka* - pow. ok. 48 ha,*
- f) *MPZP dla terenów pożwirowych Krzywólka do granicy miasta* - pow. ok. 201 ha,*
- g) *MPZP terenu pomiędzy ul. Szpitalną, a rzeką Czarną Hańczę* – pow. ok. 48 ha,*
- h) *MPZP porządkujący osiedle Kolejowa – pow. ok. 58 ha (rozpoczęcie procedury planistycznej po 2009 r., oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „12”),*
- i) *MPZP porządkujący osiedle Północ I – pow. ok. 74 ha (rozpoczęcie procedury planistycznej po 2009 r., oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „13”),*
- j) *MPZP porządkujący osiedle Północ II – pow. ok. 89 ha (rozpoczęcie procedury planistycznej po 2009 r., oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „14”),*
- k) *MPZP osiedla Szwajcaria – pow. ok. 147 ha (rozpoczęcie procedury planistycznej po 2009 r., oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „15”),*
- l) *Plan zakazu zabudowy terenu pomiędzy drogą do Białej Wody, drogą do Potasznia - pow. ok 119 ha, (rozpoczęcie procedury planistycznej 2008 – 2009, a po roku 2011 rozpoczęcie procedury planu miejscowego, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „25”),*
- m) *Plan zakazu zabudowy terenu pomiędzy drogą do Białej Wody, a ul. Reja - pow. ok 173 ha, (rozpoczęcie procedury planistycznej 2008 – 2009, a po roku 2011 rozpoczęcie procedury planu miejscowego, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „26”).*

6.3.3. *Zaleca się sporządzenie niżej wymienionych planów miejscowych dla rejonów południowych miasta, w rozbiciu na niewielkie kwartały przestrzenne.*

[□] rozpoczęta procedura planistyczna

- a) MPZP rejonu lotniska wraz ze strefą jego oddziaływania* - pow. ok. 430 ha,
- b) MPZP porządkujący osiedle Hańcza - pow. ok. 128 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „1”),
- c) MPZP terenu położonego pomiędzy torami kolejowymi, a drogą do Sobolewa - pow. ok. 100 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „8”),
- d) MPZP rejonu terenów poźwirowych Sobolewo - pow. ok. 175 ha (przystąpienie do sporządzenia po roku 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „18”),
- e) MPZP Dubowo I część północna – pow. ok. 157 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „19”),
- f) MPZP Dubowo I część południowa – pow. ok. 142 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „20”),
- g) MPZP Dubowo I część zachodnia – pow. ok. 36 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „21”),

Aktualizacji, pod kątem lokalizowania obiektów związanych z działalnością Parku Naukowo – Technologicznego Polska – Wschód, powinna podlegać część południowa mpzp rejonu ulicy Sportowej - pow. ok. 10 ha.

6.3.4. Zaleca się sporządzenie niżej wymienionych planów miejscowych dla rejonów wschodnich miasta.

- a) MPZP rejonu ul. Wyszyńskiego i Czarnoziem – pow. ok. 156 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „6”),
- b) MPZP rejonu ul. Piaskowej i Sejneńskiej – pow. ok. 167 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „7”),
- c) MPZP porządkujący osiedle Klasztorna - pow. ok. 48 ha (przystąpienie do sporządzenia po roku 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „10”),
- d) MPZP porządkujący rejonu dworca kolejowego – pow. ok. 38 ha (przystąpienie do sporządzenia po roku 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „11”),
- e) MPZP terenów przemysłowych Dąbrówka - pow. ok. 94 ha (przystąpienie do sporządzenia po roku 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „16”),
- f) MPZP terenów mieszkaniowych Dąbrówka – pow. ok. 43 ha (przystąpienie do sporządzenia po roku 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „17”),
- g) Plan zakazu zabudowy terenu Sianożęć część północna - pow. ok. 243 ha, (rozpoczęcie procedury planistycznej 2008 – 2009, a po roku 2011 rozpoczęcie procedury planu miejscowego, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „27”),
- h) Plan zakazu zabudowy terenu Sianożęć część południowa - pow. ok. 103 ha, (rozpoczęcie procedury planistycznej 2008 – 2009, a po roku 2011 rozpoczęcie procedury planu miejscowego, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „28”).

6.3.5. Zaleca się sporządzenie niżej wymienionych planów miejscowych dla rejonów zachodnich miasta, w rozbiciu na kwartały przestrzenne.

- a) MPZP porządkujący osiedle Powstańców Wielkopolskich i część północna

¹ rozpoczęta procedura planistyczna

- osiedla Hańcza - pow. ok. 102 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „2”),*
- b) MPZP terenu pomiędzy ul. Zastawie, Bakalarzewska i Grunwaldzką - pow. ok. 48 ha (przystąpienie do sporządzenia w latach 2008 – 2009, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „5”),*
 - c) Plan zakazu zabudowy rejonu ul. Zastawie- pow. ok 113 ha, (rozpoczęcie procedury planistycznej 2008 – 2009, a po roku 2011 rozpoczęcie procedury planu miejscowego, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „22”),*
 - d) Plan zakazu zabudowy terenu pomiędzy ul. Bakalarzewską, a 23 Października - pow. ok 231 ha, (rozpoczęcie procedury planistycznej 2008 – 2009, a po roku 2011 rozpoczęcie procedury planu miejscowego, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „23”),*
 - e) Plan zakazu zabudowy terenu pomiędzy ul. 23 Października, a os. Krzywólka - pow. ok 212 ha, (rozpoczęcie procedury planistycznej 2008 – 2009, a po roku 2011 rozpoczęcie procedury planu miejscowego, oznaczenie na zał. graf. nr 8A cyfrą „24”).*