



Wójt Gminy Słupno
ul. Miszewska 8a, 09-472 Słupno,
tel. 24 267 95 60, fax: 24 261 95 38
www.slupno.eu e-mail: ug@slupno.eu

Dotyczy do uchwały Nr 117/XVII/19
Rady Gminy Słupno
z dnia 17 grudnia 2019.

Słupno, dnia 12 grudnia 2019 roku

WIR.033.155.2019

Szanowny Pan

Leszek Sekulski
Zastępca Dyrektora Oddziału
ds. Zarządzania Drogami i Mostami
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25,03-808 Warszawa

Egis Poland Sp. z o.o
ul. Domaniewska 39A
02-672 Warszawa

Dotyczy uwag i wniosków w związku z realizacją zadania pn. „**Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock – Wyszogród wraz z uzyskaniem Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach**”

W związku ze spotkaniem informacyjnym, które odbyło się w Urzędzie Gminy Słupno w dniu 09.12.2019 r. dotyczącym rozbudowy DK62, oraz pismem nr 1853/P/P254/SM/MKu/2019, Urząd Gminy Słupno, niniejszym przekazuje swoje stanowisko w sprawie.

Przed szczegółową analizą przekazanego materiału kilka słów wstępu. Zaznaczyć należy, że Gmina Słupno jest najprężniej rozwijającą się gminą przylegającą do tej drogi na odcinku do Wyszogrodu. Bezpośrednie sąsiedztwo z Płockiem jak również wysokie nakłady inwestycyjne Gminy, na przestrzeni lat spowodowały intensywny rozwój budownictwa mieszkaniowego i około mieszkaniowego w miejscowościach Słupno i Cekanowo. Droga krajowa na terenie gminy Słupno stanowi główny szkielet układu komunikacyjnego, wokół którego powstały osiedla mieszkaniowe oraz prowadzone są liczne działalności gospodarcze i dawno już tereny położone wzdłuż drogi krajowej na terenie gminy Słupno straciły swój wiejski charakter. Obszary położone wzdłuż drogi krajowej są przeznaczone w planie miejscowym zagospodarowania przestrzennego na cele inne niż rolne, są to tereny usługowe, produkcyjne, a enklawy międzyleśne stanowią skupiska zabudowy mieszkaniowej i w przeważającej większości tak są dziś użytkowane. Nie bez znaczenia jest również fakt, że drogi gminne dochodzące do drogi krajowej są szlakiem komunikacyjnym dla mieszkańców północnej części gminy. Wyniki badań natężenia

str. 1

ruchu przeprowadzone dla potrzeb tej koncepcji, potwierdzają fakt, że duże natężenie ruchu w tym obszarze stanowi przepływ pojazdów na terenie gminy Słupno - 16 tys./dobę – pomiar na wysokości ul. Królewskiej, 8 tys./dobę pomiar na wysokości ul. Miszewskiej.

Daje to świadectwo tezie, że droga krajowa na terenie gminy Słupno to nie tylko przejazd tranzytowy ale w dużej mierze skumulowany ruch wewnętrzny i rozwiązania koncepcyjne muszą to uwzględnić.

Po pierwsze : **SKRZYŻOWANIA**

1. Początek koncepcji **km 123+612** - z drogą do Mirosławia i drogą wewnętrzną. W zaproponowanym rozwiązaniu w drogę gminną oraz w drogę wewnętrzną wpięte zostały drogi serwisowe, od strony północnej jako uciążlenie drogi gminnej – ulicy Królewskiej.

UWAGI:

Droga gminna stanowi dojazd do wsi Mirosław i ul. Mazowieckiej w Cekanowie, jak również do bazy surowcowej PERN SA (29 zbiorników na ropę naftową o pojemności od 12 do 100 tys metrów sześciennych- to nie bez znaczenia) Ponadto przy drodze do Mirosławia położone są firmy obsługiwane w większości transportem ciężarowym. Ulica Królewska km 124+249, która to droga zbiera ruch pojazdów nie tylko z części Cekanowa ale również z północnej części gminy, nie jest przewidziana do bezpośredniego wpięcia w drogę krajową - a jako kontynuacja drogi serwisowej na skrzyżowaniu Mirosław. Z ulicy Królewskiej wykonany jest wjazd do firmy PONZIO, która jest jedną z największych na terenie gminy Słupno - brak w koncepcji rozwiązania komunikacji dla tego zakładu produkcyjnego.

Po południowej stronie przy drodze wewnętrznej zlokalizowane między innymi firmy transportowe i betoniarnia.

Zaproponowane skrzyżowanie zdecydowanie nie obsłuży w sposób należyty ruchu, nie tylko w godzinach szczytu.

WNIOSEK:

biorąc pod uwagę fakt, że cały odcinek drogi krajowej objęty koncepcją przewiduje, prędkość w terenie zabudowanym 50 km/h, to wnioskujemy o zaprojektowanie **ronda** w celu upłynnienia ruchu.

2. **km 124 + 249 ul Królewska**

UWAGI:

brak skrzyżowania, brak wjazdu i wyjazdu z ulicy Królewskiej, brak rozwiązań projektowych dotyczących obsługi firmy PONZIO.

WNIOSKI:

Przy tak dużym natężeniu ruchu wnioskujemy o zaprojektowanie wyjazdu z rozbudowanym lewoskrętem z ulicy Królewskiej wraz z uwzględnieniem komunikacji dla działki, na której znajdują się magazyny firmy PONZIO.

3. km 124+719 skrzyżowanie z ulicą Północną i Myśliwską rozbudowane o skrzyżowania z „uciągleniami dróg gminnych” i jezdni dodatkowych.

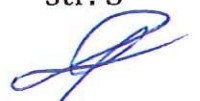
UWAGI:

Jeźdnię dodatkową od strony północnej zaprojektowano jako ślepą ulicę z tzw. zawrotką mającą spełniać jednocześnie dojazd do firmy PONZIO, wzdłuż stacji paliw obsługiwanej w tej koncepcji od projektowanego skrzyżowania, bez wjazdu bezpośredniego. Zaprojektowano skrzyżowanie z ulicą Północną wyprowadzając ruch lokalny w tym ciężki na nieurządzoną drogę gminną. Wzdłuż ulicy Północnej znajduje się zabudowa mieszkaniowa z firmą produkcyjną Gomix Folie, zlokalizowaną bezpośrednio przy drodze krajowej, dla której nie przedstawiono w koncepcji sposobu komunikacji. Ulica Północna i obszar przyległy charakteryzuje się dużą deniwelacją terenu a zaprojektowane skrzyżowanie zlokalizowano w najniższym miejscu jego ukształtowania. Na przedstawionych planszach brak sposobu zagospodarowania wód powierzchniowych z ulicy Północnej – linii naturalnego oraz projektowanego spływu wody, co powodować będzie poważną trudność z zagospodarowaniem wód opadowych i roztopowych z całego przyległego do ulicy Północnej terenu.

Ponadto zaprojektowano zbiorniki retencyjno infiltracyjne w miejscu, w którym obecnie znajdują się przepompownia ścieków sanitarnych wraz z kolektorem tłocznym oraz przepust wód powierzchniowych. Zaproponowane rozwiązanie spowoduje konieczność przebudowy kolektora tłoczego poza projektowane skrzyżowanie. Południowa strona to skrzyżowanie z ulicą Myśliwską oraz drogami serwisowymi. Obowiązujący plan miejscowy określa komunikację tego osiedla przez drogę gminną – ul Ceglana. Ul. Myśliwska obecnie nie dochodzi do drogi krajowej, co uwzględnia wykonywany przez Urząd Gminy projekt ulic na tym osiedlu. Ponadto zaproponowane w koncepcji drogi serwisowe jako uciąglenie dróg gminnych mają obsługiwać firmy zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej Iwmar, Otel, Yamaha, oraz osiedla mieszkaniowe, zlokalizowane przy ulicach Myśliwskiej, Św. Huberta, Ceglana, Św. Alberta, Ustronie po stronie południowej oraz firmy PONZIO, Stacja Paliw, Gamix Folie, Zajazd, Hotel oraz osiedla położone przy ulicach Północnej, Polnej, Fiołkowej po stronie północnej.

WNIOSKI:

Zaproponowane skrzyżowanie zdecydowanie nie obsłuży w sposób należyty ruchu, nie tylko w godzinach szczytu. Należy rozważyć rozwiązanie zgodne z OPZ, tj przekrój



jezdni 3,5m+3,5m+3,0 wraz z przebudową istniejących zjazdów i pasami włączenia w drogę krajową.

„Uciąglenia” realizacji drogi gminnej – ulica Północna do wyjazdu na ulice Królewską.

4. km 125+813 skrzyżowanie z ulicami Wiejską i Leśną, rozbudowane o skrzyżowanie z drogami serwisowymi.

UWAGI:

Obecnie skrzyżowanie to skrzyżowanie ul. Wiejskiej i Ludowej, ul. Leśna bez prawa wjazdu na drogę krajową. Ul. Wiejska, Ludowa i Leśna to drogi urządzone - ul. Wiejska i Ludowa nawierzchnia asfaltowa, ul. Leśna kostka betonowa. Ul. Ludowa to droga, która obsługuje nie tylko ruch osiedlowy, ale również pojazdy rolnicze, w związku z tym przeniesienie głównego skrzyżowania w ul. Leśną będzie wymuszało manewrowanie składami maszyn rolniczych albo po drogach osiedlowych albo serwisowych. Nie bez znaczenia jest fakt przybliżenia projektowanych dróg serwisowych do istniejącej i nowej zabudowy mieszkaniowej.

Zaproponowane rozwiązanie projektowe od strony ulicy Wiejskiej wyprowadza ruch w nieurządzonej ul. Spacerową w kierunku zachodnim.

Zaprojektowanie skrzyżowania pod takim kątem przybliży je do jaru - duża deniwelacja terenu oraz pozbawia możliwości wjazdu na działkę 238/4, na której prowadzona jest działalność gospodarcza – warsztat samochodowy obsługujący min. samochody ciężarowe. Wjazd ten w ogóle nie został uwzględniony - działka jest zabudowa od strony ul. Spacerowej, w tym stanie projektowym pozostaje bez dostępu do drogi publicznej.

WNIOSKI:

Przeprojektowanie skrzyżowania Wiejska – Ludowa, uwzględnienie istniejącego sposobu zagospodarowania terenu i koniecznych wjazdów.

Objęcie realizacją części ulicy Spacerowej od ul. Wiejskiej do projektowanej drogi serwisowej.

5. km. 126+200 brak skrzyżowania z ul. Sosnową która stanowi dojazd do drogi krajowej dla osiedla mieszkaniowego w Cekanowie i Słupnie.

WNIOSKI:

Zaprojektowanie lewoskrętów i pasa włączenia do drogi krajowej, co przy obecnej koncepcji odciążałoby skrzyżowanie na ul. Miszewskiej.

6. km 126+698 z ulicą Miszewską - główne skrzyżowanie w Słupnie.

UWAGI:

W okolicach tej lokalizacji znajduje się między innymi Urząd Gminy, Ośrodek Zdrowia, poczta, apteka, sklepy, przesiadkowy zbiorczy przystanek autobusowy, z którego

korzystają nie tylko autobusy Komunikacji Miejskiej ale i firmy komercyjne. Zwarta zabudowa mieszkaniowa począwszy od Miszewskiej w kierunku ul. Sosnowej, obecnie 10 wjazdów bezpośrednich na drogę krajową po stronie północnej, w tym wjazdy na teren prowadzonych działalności gospodarczych oraz 10 wjazdów po stronie południowej, w tym wjazd do hoteliku i restauracji oraz wjazd w ul Wrzosową.

Zaproponowane rozwiązanie otwiera dziś zamknięte wyjazdy dróg gminnych ul. Brzozowej, ul. Lipowej do dróg serwisowych nie uwzględniając wjazdu w ul Studzienną oraz wyjazd w ul. Miszewską z ul. Wrzosowej.

Odsunięcie dróg serwisowych po obu stronach w odległość 5 m od krawędzi jezdni drogi głównej, projektowanie pasów zieleni, brak rozwiązań potwierdzających budowę kanalizacji deszczowej, a także przesunięcie tych dróg serwisowych pod istniejącą zabudowę, czyni tę propozycję **absolutnie nieakceptowalną**.

WNIOSKI:

Wnioskujemy o zaprojektowanie ronda w celu upłynnienia ruchu z drogi powiatowej - ulicy Miszewskiej lub zaprojektowanie skrzyżowania skanalizowanego z użyciem lewoskrętów i pasa włączeń do drogi krajowej na całym odcinku po południowej i północnej stronie drogi na terenie zabudowanym.

7. **km 127+100** przesunięte skrzyżowanie ul. Kościelnej z wjazdem na cmentarz oraz drogą serwisową do ul. Pocztovej.

UWAGI:

Zaprezentowana koncepcja komunikuje ul. Kościelną – Kościół z cmentarzem, jednakże nie przewiduje miejsc postojowych przed cmentarzem, odjazd drogi serwisowej – włączenie w ul. Pocztovej nie uwzględnia przyjęcia do realizacji odcinka ul. Pocztovej pomiędzy projektowanymi w koncepcji „uciągleniami” oraz miejscami postojowymi wzdłuż ulicy na odcinku żłobka, GOPS-u, i Biblioteki. Ponadto brak odniesienia co do podłużnego spadku drogi. Różnica wysokości terenu ca.9m, brak komunikacji pieszej.

WNIOSKI:

Należy zaprojektować miejsca postojowe przy cmentarzu, ciągi piesze wzdłuż drogi serwisowej do ul. Pocztovej, przyjęcia do realizacji odcinka ul. Pocztovej pomiędzy projektowanymi w koncepcji „uciągleniami” oraz miejscami postojowymi wzdłuż ulicy na odcinku Żłobka, GOPS-u, i Biblioteki.

W km 127+300 zaprojektowano przejście dla pieszych wnioskujemy o przeprojektowanie jako przejście podziemne.

Projektowany przy OSP zbiornik retencyjno- infiltracyjny otwarty usytuowany przy rzece Słupiance, należy przeprojektować uwzględniając możliwość wykonania miejsc postojowych na niniejszej działce z przeznaczeniem na samochody osobowe (dla strażaków OSP).

Wnioskujemy również o ekran akustyczny doliny Słupianki od Kościoła do zabudowań OSP Słupno.

8. Km 127+655 zaprojektowane rondo wraz z drogami serwisowymi.

WNIOSKI:

Należy rozważyć skrócenie dojazdów do drogi powiatowej po stronie południowej oraz poprawę wpięcia ul. Młynarskiej w drogę powiatową pod kątem przejezdności samochodów ciężarowych oraz maszyn rolniczych (dojazd do oczyszczalni ścieków).

Po drugie: **EKRANY AKUSTYCZNE**

W przedłożonej dokumentacji nie są oznaczone ekrany akustyczne.

WNIOSKI:

Biorąc pod uwagę stopień zainwestowania terenu należy zaprojektować ekrany separujące hałas w terenie zabudowy mieszkaniowej, z zastosowaniem materiałów przezroczystych, uwzględniając również ukształtowanie terenu powodujące „niesienie się” hałasu.

Po trzecie: **DROGI SERWISOWE**

Niedopuszczalnym w ocenie władz gminy Słupno jest proponowanie przeniesienia tak dużego ruchu na drogi serwisowe czyniąc z nich drogi gminne. Gmina Słupno nie zgadza się z twierdzeniem, że takie rozdzielenie ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego – to jest ograniczenie dostępności do drogi krajowej podniesie bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych. Można jedynie odnieść wrażenie, że jest to próba zrzucenia problemu na samorząd. Biorąc pod uwagę koszty utrzymania tych dróg „serwisowych” przez gminę, której budżet przy wielości zadań, obciążony zostałby w znaczący sposób oraz przeniesienie problemu tak dużego ruchu pojazdów na samorząd gminny, to władze gminy nie akceptują tego rozwiązania projektowego.

Uważamy, że gdy dodamy do tego zaproponowane rozwiązania włączeń poprzez skrzyżowania do drogi krajowej, to osiągniemy efekt zakorkowanych dróg serwisowych, dróg gminnych i skrzyżowań w godzinach szczytu, co w żaden sposób nie poprawi bezpieczeństwa, komfortu, ani czasu przejazdu, na co z taką nadzieją czekał samorząd gminy Słupno oraz mieszkańcy.

Nie bez znaczenia jest fakt, że w centrum Słupna przy obecnej zabudowie obsługiwanej bezpośrednio z drogi krajowej nie ma miejsca na drogi serwisowe po obu stronach, ponieważ w efekcie przebiegałyby one w bardzo bliskiej odległości od zabudowań, a w skrajnych przypadkach w odległości 4m od istniejących budynków mieszkalnych, na co nie zgadzają się mieszkańcy.

Jeżeli ideą przebudowy DK 62 jest poprawa jedynie ruchu tranzytowego to należy rozważyć możliwość budowy obwodnicy, która ten ruch tranzytowy przejmie bez uszczerbku dla użytkowników dróg, omijając tereny zurbanizowane na terenie gminy Słupno.

Wobec wielości problemów, jakie to rozwiązanie powoduje, należy wrócić do założeń wyjściowych, jakim jest „**OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**”.

Dokument ten będący elementem Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia opublikowany na stronach GDDKiA, jako wiążący, w punkcie opisującym wymagania dla inwestycji określa dla terenu między innymi gminy Słupno:

....,przekrój uliczny, półuliczny oraz szlakowy a na odcinku w km.123+612 – 128-800 (odcinek od Mirosławia do końca zabudowań na ulicy Młynarskiej – przypis autora) przekrój jezdni 3,5m+3,5m+3,0 + opaska 2x0,5m”...

A dalej między innymi:

„poszerzenia drogi wzmocnienia konstrukcji nawierzchni, a tym samym zmiana kategorii ruchu z KR5 na KR6, opracowania wstępnego przebiegu ciągu alternatywnego jako drugiego wariantu w sytuacji, gdy z uwagi na zabudowę nie ma możliwości wykonania przekroju drogi klasy GP, przebudowy skrzyżowań poprzez kanalizację ruchu i wydzielenie relacji skrajnych, w tym rozważenie budowy rond, budowy ciągów pieszo – rowerowych na całym odcinku rozbudowywanej drogi krajowej nr 62, budowy nowych i remontu / przebudowy istniejących zjazdów, budowy / przebudowy zatok autobusowych wraz z peronami i chodnikami, budowy / przebudowy urządzeń odwadniających w tym kanalizacji, w szczególności w m. Słupno, przebudowy rowów przydrożnych, przebudowy / budowy przepustów, przebudowy / remontu 3 mostów w ciągu DK 62, wykonania kanału technologicznego, budowy / przebudowy oświetlenia ulicznego, m. in. w m. Słupno, poprawa BRD na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów poprzez doświetlenie, oznakowanie znakami aktywnymi i budowę sygnalizacji świetlnej,”

Nie bez znaczenia jest również fakt, że prezentowana koncepcja została wykonana na nieaktualnej ortofotomapie, zamiast aktualnej mapie do celów projektowych, z czego wynika brak szeregu zaistniałych zmian sytuacyjnych, a przede wszystkim rzędnych i deniwelacji terenu oraz uzbrojenia podziemnego. Niewątpliwie będzie to miało wpływ na szczegółowe rozwiązania oraz jakość materiału koncepcyjnego, na podstawie, którego ma zostać wykonany Program Funkcjonalno-Użytkowy dla realizacji tej inwestycji.

Mamy świadomość tego, że to czy prezentowana koncepcja spełnia wymagania inwestycji zapisane w OPZ, ocenia Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako inwestor. Jednakże istotnym w tej sprawie jest nie tylko efekt ekonomiczny ale również wysoki koszt społeczny, w tym przypadku nie do pominięcia.

Prezentowana koncepcja programowa, w ocenie Urzędu Gminy nie uwzględnia potrzeb mieszkańców Gminy Słupno.

Reasumując Gmina Słupno, po spotkaniu informacyjnym, na które licznie przybyli mieszkańcy krytycznie odnieśli się do prezentowanej koncepcji, **negatywnie** ocenia przedłożoną koncepcję programową, która generuje wysokie koszty społeczne dla mieszkańców Gminy Słupno oraz wysokie koszty ekonomiczne dla budżetu gminy, a także nie uwzględnia zapisów zawartych w Opisie Przedmiotu Zamówienia.

WÓJT
Marcin Zawadka

