



Leszek Sekulski
Z-ca Dyrektora Oddziału
ds. Zarządzania Drogami i Mostami

Warszawa, 03.09.2020 r.

O.Wa.KP-8.4180.9.2020.75-003.MP

Pan Marcin Zawadka
Wójt Gminy Słupno
ul. Miszewska 8a
09-472 Słupno

Dotyczy: Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock - Wyszogród

Szanowny Panie Wójcie,

W odpowiedzi na pisma nr WIR.033.155.1.2019 z dnia 18.12.2019 oraz nr WIR.033.155.2019.2020 z dnia 26.02.2020 r. informuję jak niżej.

1. Skrzyżowanie w km 123+612

Po analizie zasadności wprowadzenia rozwiązania uwzględniającego skrzyżowanie o ruchu okrężnym przyjęto rozwiązanie ronda jednopasowego pięcio-wlotowego. Zaplanowane wymiary ronda umożliwiają rozbudowę do ronda dwupasowego. Piąty wlot wykorzystywany zostanie do bezpośredniego podłączenia jezdni dodatkowej nr 1 zachowującej ciągłość ulicy Królewskiej. Zaproponowane rozwiązanie geometryczne jest optymalne pod kątem rozbudowy drogi oraz pozostawia możliwość dostosowania ronda do przyszłych zmian układu drogowego na danym obszarze.

W związku z uwagą z punktu nr 1 pisma z dnia 26.02.2020 r. dotyczącą przejezdności dla pojazdów ciężarowych na wlocie z jezdni dodatkowej nr 2 i połączeniu z projektowanym rondem informuję, iż przejezdność na wskazanym wlocie została sprawdzona. Po wykonaniu niezbędnego zabrukowania po stronie wewnętrznej łuku pojazd normatywny ma odpowiednia swobodę ruchu. Sprawdzona została też przejezdność dla pojazdu ciężarowego do wywozu śmieci, która również gwarantuje poprawne warunki ruchu.

2. Km 124+249 (ul. Królewska)

Zaprojektowane rondo pięcio-wlotowe na granicy miasta Płock i gminy Słupno umożliwia podłączenie do niego dodatkowej jezdni stanowiącej możliwość uciągnięcia ul. Królewskiej. Rozwiązanie z rondem jest zgodne z wnioskami mieszkańców i

przedstawicielami gminy Słupno, którzy wnioskowali o budowę ronda w tym miejscu. W sprawie bezpośredniego zjazdu publicznego do firmy PONZIO informuję, iż z analizy częstotliwości prowadzonych dostaw poprzez przedmiotowy zjazd oraz prognoz ruchu wynika, iż pozostawienie tego rozwiązania drastycznie wpłynie na pogorszenie warunków ruchu drogowego w tym rejonie. Projektant ponownie przeanalizował istniejące ukształtowanie terenu i zaproponował zjazd z jezdni dodatkowej nr 3. Parametry techniczne drogi czynią to rozwiązanie bezpiecznym dla wszystkich użytkowników drogi. W zakresie budowy skrzyżowania z ul. Królewska w km 145+250 wniosek został rozpatrzony negatywnie. Skrzyżowanie wypadłoby w odległości około 600 m od projektowanego ronda pięć-wlotowego oraz około 500 m ze skrzyżowaniem z ul. Północną oraz Myśliwską. Zgodnie z warunkami technicznymi droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klas nie niższej niż L oraz odległości między skrzyżowaniami na terenie zabudowy nie mniejsze niż 1000 m. Projektowane skrzyżowanie typu rondo w km 123+621 do którego podłączona została ul. Królewska zapewnia obsługę wszystkich relacji skrętnych.

W związku z uwagami z punktu nr 2 pisma z dnia 26.02.2020 r. informuję, iż w aktualnym rozwiązaniu geometrycznym dostawy pojazdów ciężarowych odbywać się będą tym samym wjazdem jak dotychczas przez bramę zlokalizowaną od strony drogi krajowej, ale bez komunikacji zakładu bezpośrednio na drogę krajową, a z jezdni dodatkowej. Pozostawienie zjazdu istniejącego jest niezgodne z warunkami technicznymi i stwarza zagrożenie dla wszystkich użytkowników drogi. Projektowane rozwiązania geometryczne drogi i podłączenia zakładu do jezdni dodatkowej nie ingerują w zabezpieczenie przeciwpożarowe firmy. Zgodnie z art. 16 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych na wydzielony teren o powierzchni przekraczającej 5 ha, na którym znajdują się obiekty wymienione w § 12 ust. 1, oraz na place targowe i wystawowe o takiej powierzchni należy zapewnić co najmniej dwa wjazdy, odległe od siebie o co najmniej 75 m. Zgodnie z aktualnym planem zagospodarowania terenu zakładu po przebudowie drogi krajowej w dalszym ciągu będzie posiadał 2 zjazdy: zjazd nr 1 od projektowanej jezdni dodatkowej nr 1 i dojazd do skrzyżowania z ul. Północną oraz zjazd nr 2 od ul. Królewskiej. Istniejąca obsługa komunikacyjna nie ulegnie zmianie, w związku z czym zaprojektowane rozwiązania koncepcyjne nie zagrażają funkcjonowaniu firmy.

3. Skrzyżowanie w km 124+719 (z ulicą Północną i Myśliwską)

Zgodnie z warunkami technicznymi (art. 9 ust. 1 pkt 3) stosowanie zjazdów bezpośrednich na drodze klasy GP jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, w związku z czym pozostawienie zjazdów bezpośrednich zarówno do firmy PONZIO jak i do obsługi stacji paliw jest niemożliwe. Zaplanowano obsługę tego terenu z jezdni dodatkowej i z dróg niższych kategorii (drogi gminne). Wypracowane rozwiązanie jest zgodne z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w toku przeprowadzonego audytu BRD nie zostały w tym zakresie zgłoszone uwagi.

Opracowanie projektowe zakłada budowę skrzyżowania wraz z dowiązaniem się do stanu istniejącego. Całkowity odcinek przebudowy drogi gminnej ul. Północnej będzie wynosił około 125m, ulicy Myśliwskiej około 40m.

Projektant w dniu spotkań informacyjnych nie przedstawił obsługi komunikacyjnej dla ulicy Północnej (brak wrysowanych zjazdów indywidualnych), gdyż zakres ten będzie uzupełniony na kolejnym etapie zadania. W zakresie ujętej przebudowy ulicy Północnej znajdują się wszystkie niezbędne zjazdy i elementy wymagane do poprawnej obsługi działek sąsiadujących. Sprawy związane z projektem odwodnienia są przewidywane do rozwiązania na kolejnym etapie projektowym. W sprawie poprawnego zaprojektowania odwodnienia tego terenu Projektant przewiduje wykorzystanie rowu melioracyjnego który obecnie zlokalizowany jest na działce 269/1 (strona północna DK62) oraz 220/3 (strona południowa DK62), który również przez gminę jest używany jako odbiornik wody deszczowej. Woda deszczowa z drogi krajowej zostanie zebrana wpustami do kanalizacji deszczowej i grawitacyjnie odprowadzona do zbiornika retencyjnego. Planowany jest również przelew ze zbiornika do przeprojektowanego rowu melioracyjnego, który ma kontynuację na działce lasów państwowych - działka nr 412. Projektowana kanalizacja deszczowa w ul. Północnej wg projektu Gminy Słupno zostanie uwzględniona i wody deszczowe tak jak dotychczas zostaną odprowadzone do w/w rowu melioracyjnego .

Wszystkie kolidujące z projektowanymi elementami urządzenia zostaną przebudowane.

Podany we wniosku przekrój jako rozwiązanie akceptowalne przez gminę tj.: przekrój jezdni 3,5m+3,5m+3,0m (pas manewrowy) wraz z przebudową istniejących zjazdów i pasami włączenia w drogę krajową nie ma umocowania prawnego w obecnych przepisach. Pozostawienie zjazdów jest możliwe wyjątkowo gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni.

Obsługa terenów przyległych na tym odcinku drogi jest zrealizowana poprzez równoległe jezdnie dodatkowe z obustronnymi ciągami pieszo-rowerowymi. W ramach budowy jezdni dodatkowych obsługa terenów położonych równoległe będzie przeniesiona na jezdnie dodatkowe.

Ponadto wyniki prognozy ruchu dla przebudowywanych odcinków drogi krajowej DK62 na odcinku Płock – Wyszogród wskazują na jej średnie obciążenie ruchem, na poziomie 8-9 tys. poj./dobę. Jedynie odcinek w bezpośrednim sąsiedztwie Płocka ma duże obciążenie ruchem - ponad 16 tys. poj./dobę. W kolejnych latach ruch na analizowanym odcinku drogi spada, co jest związane z uruchomieniem drogi ekspresowej S10 i obwodnicy aglomeracyjnej Warszawy, w związku z czym najważniejszym efektem rozbudowy drogi nr 62 powinna być poprawa bezpieczeństwa wszystkich jej użytkowników, a środkowy pas manewrowy przy tak dużych obciążeniach ruchem za taki element poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być uznany.

W związku z uwagami z punktu nr 3 pisma z dnia 26.02.2020 r. przeanalizowano istniejące ukształtowanie terenu. W ramach projektu zostaną zaprojektowane wpusty deszczowe które w całości odbiorą wodę z projektowanych jezdni, następnie woda systemem kanalizacji trafi do projektowanych zbiorników retencyjno - infiltracyjnych. Jeżeli warunki gruntowo wodne nie pozwolą na infiltrację wody do gruntu, po wcześniejszym jej podczyszczeniu do parametrów nie zagrażających środowisku, przelewem awaryjnym zostanie zrzucana do rowu melioracyjnego na działce Lasów Państwowych.

Po ponownym przeanalizowaniu na skrzyżowaniu jezdni dodatkowej i ul. Północnej, Projektant wykonał stosowne poszerzenie łuku i zabrukowanie tej części jezdni aby pojazd długości 18 m mógł bez większych trudności włączyć się do ruchu.

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

Przychylając się do wniosków mieszkańców i przedstawicieli gminy skorygowano lokalizację skrzyżowania poprzez powrót do koncepcji skrzyżowania czterowłotowego ul. Wiejskiej / Ludowej i ul. Płockiej. Od drogi gminnej ul. Myśliwskiej do ul. Ludowej po stronie południowej poprowadzona została jezdnia dodatkowa nr 4 zapewniająca zachowanie ciągłości dróg gminnych ulic: Ceglanej, Św. Huberta, Chabrowej oraz Leśnej. Poprowadzono też jezdnię dodatkową nr 5 po stronie północnej przy drodze krajowej z zachowaniem ciągłości drogi gminnej - ul. Polnej - oraz drogi wewnętrznej - ul. Fiołkowej - i wprowadzenie jej w ul. Spacerową.

Dojazd do stacji wulkanizacyjnej na działce nr 238/4 będzie urządzony jako zjazd indywidualny na działce 237/1 a następnie wzdłuż drogi krajowej po działce 238/5. Parametry zjazdu zapewnia odpowiedni dojazd i manewrowanie pojazdów ciężarowych i autobusów. Zgodnie z warunkami technicznymi (art. 9 ust. 1 pkt 3) bezpośredni z drogi krajowej jest w tym przypadku niemożliwy, dojazd będzie realizowany z innej drogi publicznej.

W związku z uwagami z punktu nr 4 pisma z dnia 26.02.2020 r. wniosek został rozpatrzony pozytywnie i dojazd do zakładu wulkanizacji zostanie zaprojektowany z kostki betonowej.

5. Km 126+200 (ul. Sosnowa)

W zakresie budowy skrzyżowania drogi krajowej z ul. Sosnową wniosek został rozpatrzony negatywnie, ponieważ w stanie istniejącym skrzyżowanie z ul. Sosnową znajduje się w połowie pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Wiejską i z ul. Miszewską w odległości około 500m od tych skrzyżowań. Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 3. warunków technicznych, droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 1000 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 600 m, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe lub ukształtowanie istniejącej sieci drogowej takie odstępy uzasadniają. Dojazd do ul. Sosnowej od strony Płocka możliwy będzie od ul. Wiejskiej i ul. Spacerowej. Dojazd do ul. Sosnowej od centrum Słupna możliwy będzie od ul. Miszewskiej i ul. Grzybowej lub jezdni dodatkową nr 7 poprzez drogi gminne ulicami Brzozowa i Lipową.

6. Skrzyżowanie w km 126+698 (z ul. Miszewską)

Do skrzyżowania z ul. Miszewską podłączono czwarty wlot (przedłużenie ul. Wrzosowej). Na projektowanym skrzyżowaniu zapewniono wszystkie relacje skrętne wraz z dodatkowymi pasami do skrętu w lewo na ciągu głównym DK. Skrzyżowanie wyposażono w wysepki segregujące ruch na drodze głównej oraz na wlotach dróg podporządkowanych. Budowa wnioskowanego ronda nie wpłynie znacząco na poprawę warunków ruchu na skrzyżowaniu, natomiast zwiększy zajętość terenu i spowoduje zatory na ciągu głównym drogi krajowej, w związku z czym wniosek w tym zakresie został rozpatrzony negatywnie.

Wniosek o budowę pasa manewrowego na odcinku od ulicy Spacerowej do ul. Miszewskiej wraz z przebudową istniejących zjazdów i pasami włączenia w drogę krajową nie ma umocowania prawnego w obecnych przepisach. Na tym odcinku projektowana jest jezdnia dodatkowa nr 7 która posiada połączenie z drogą krajową poprzez ulice Sosnową, Spacerową i Wiejską oraz Lipową, Brzozową do Miszewskiej. Połączenie jezdni dodatkowej z ul. Miszewska zostało na wniosek mieszkańców zmienione tak, aby nie prowadzić drogi bezpośrednio przy zabudowaniach.

Obsługa terenów przyległych na odcinku drogi pomiędzy skrzyżowaniami ulic Wiejska / Ludowa i Miszewska / Wrzosowa jest zrealizowana poprzez równoległe jezdnie dodatkowe o szerokości około 5,0 m z obustronnymi ciągami pieszo-rowerowymi. W ramach budowy jezdni dodatkowych obsługa terenów położonych równoległe będzie przeniesiona na jezdnie dodatkowe i dalej na drogi gminne i drogi wewnętrzne.

Budowa jezdni dodatkowych pozwala na podłączenie do nich wszystkich dróg poprzecznych które w stanie istniejącym były zamknięte. Do jezdni dodatkowych będą podłączone wszystkie drogi gminne publiczne oraz drogi wewnętrzne które w stanie istniejącym graniczyły z pasem drogowym drogi krajowej, ale z innych powodów nie były podłączone do drogi krajowej lub posiadały bezpośredni dostęp do niej, ale ze względów zaproponowanych rozwiązań geometrycznych wynikających z analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego musiały utracić takie połączenie.

Odsunięcie jezdni dodatkowych na odległość około 5,0m od krawędzi jezdni głównej jest podyktowane koniecznością zmieszczenia w pasie drogi krajowej wszystkich urządzeń związanych z obsługą tej drogi (urządzeń odwodnienia drogi, urządzeń teletechnicznych, sieci zasilające oświetlenie uliczne wraz z latarniami, barier ochronnych, wygrodzeń dla pieszych, ekranów akustycznych, osłon przeciwoślśniowych).

W pasach drogowych jezdni dodatkowych znajdują się urządzenia związane z obsługą tych jezdni takie jak oświetlenie oraz system odwodnienia jezdni dodatkowej (sieć kanalizacji deszczowej wraz z wpustami lub rowy). Szczegółowe rozwiązania lokalizacji sieci i rozwiązania kolizji z urządzeniami podziemnymi będą znane po zakończeniu II etapu projektu.

W związku z uwagami z punktu nr 6 pisma z dnia 26.02.2020 r. informuję, iż odcięcie dojazdu jezdni dodatkowej nr 7 do ul. Miszewskiej spowodowało konieczność znalezienia dla mieszkańców ul. Brzozowej i Lipowej alternatywy dojazdu do ich posesji. W przyjętym rozwiązaniu ulice te zostały zaplanowane jako jednokierunkowe (ul. Brzozowa jednokierunkowa w stronę DK62 i dojazd do jezdni dodatkowej nr 7, ul. Lipowa jednokierunkowa w kierunku od DK62, wyjazd z jezdni dodatkowej nr 7).

Mieszkańcy posesji przy ul. Warszawskiej 22 i Warszawskiej 24 w przekazanych wnioskach postulują o całkowity wykup ich nieruchomości i przekazanie odszkodowania za utratę prawa do swojej własności, co zostało uwzględnione w koncepcji.

Obsługa hurtowni WASZDACH została zaplanowana jako dojazd z przedłużonej w kierunku ul. Dębowej jezdni dodatkowej nr 10.

7. Skrzyżowanie w km 127+100

Wnioskowane miejsca postojowe przy cmentarzu zostały zaplanowane. Zaprojektowano łącznie około 15 miejsc, w tym 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych.

Po ponownej analizie ul. Pocztovej wprowadzono przebudowę całego odcinka drogi od włączenia jezdni dodatkowej nr 9 do projektowanego mostu nad rzeką Słupianką. Na przebudowywanym odcinku ulicy przy Żłobku, GOPS-ie i Bibliotece zaprojektowano miejsca postojowe.

W ramach opracowania II etapu projektu koncepcyjnego zostanie przeprowadzona szczegółowa analiza terenu istniejącego wraz z rozpoznaniem podłoża istniejącego oraz jego ukształtowaniem.

Przeanalizowana została lokalizacja przejścia podziemnego na wysokości pomiędzy kościołem i budynkiem biblioteki. Została wybrana lokalizacja wnioskowana przez mieszkańców oraz władze samorządowe gminy, tym samym istniejące przejście w poziomie terenu w km około 127+330 zostanie zlikwidowane. Dla ograniczenia nielegalnego przekraczania jezdni przez pieszych w miejscach w którym nie występuje ekran akustyczny lub ekran przeciwośnieniowy zostanie zastosowane wygrozdzenie dla pieszych.

Na obszarze pomiędzy droga krajowa i ulica Pocztową zaobserwowano dużą deniwelację terenu istniejącego (~9,0m). Zgodnie z warunkami technicznymi art. 45 ust. 1. pochylenie podłużne chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni nie powinno przekraczać odpowiednio dopuszczalnej wartości pochylenia niwelety jezdni. Za miarodajne pochylenie chodnika i jezdni dla których nie potrzeba stosować dodatkowych zabezpieczeń uznaje się spadek 6,0%, powyżej tego spadku należy stosować balustrady z poręczami lub schody i pochylnie. Projektant przeanalizuje spadek podłużny niwelety jezdni dodatkowej nr 9. Jeżeli będzie to możliwe zostanie zaprojektowany chodnik wzdłuż jezdni dodatkowej. Obecnie przy jezdni zostało zaprojektowane obustronnie poszerzone pobocze 2,0m.

W zakresie zmiany lokalizacji zbiornika na działce sąsiadującej z działką OSP wniosek został rozpatrzony negatywnie. Zbiornik zaprojektowano w optymalnym miejscu przy

odbiorniku, jakim jest rzeka Słupianka. Zaprojektowane miejsca postojowe wzdłuż ulicy Pocztowej mogą być wykorzystywane przez strażaków, a piesze dotarcie z ul. Pocztowej będzie możliwe poprzez planowane przejście podziemne.

W związku z koniecznością zapewnienia odpowiedniej ochrony akustycznej w omawianym rejonie zostały zaprojektowane dwa ekrany: ekran EA-18 od km 127+250 do km 127+350 o łącznej długości około 100 m i wysokości 4,0 m oraz ekran EA-19 od km 127+350 do km 127+600 o łącznej długości około 250 m i wysokości 4,0 m.

8. Skrzyżowanie w km 127+655

W zakresie skrócenia dojazdów do drogi powiatowej wniosek został rozpatrzony negatywnie. Droga powiatowa nr 2959W jest klasy technicznej Z. Zgodnie z warunkami technicznymi art. 9 ust. 1 pkt 5., odstępy pomiędzy skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 500 m oraz na terenie zabudowy nie mniejsze niż 300 m; dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 250 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 150 m, przy czym na drodze klasy Z należy dążyć do ograniczenia liczby zjazdów, szczególnie do terenów przeznaczonych pod nową zabudowę. Na podłączeniu ul. Młynarskiej do drogi powiatowej zastosowano niezbędne poszerzenia na łukach poziomych, przeprowadzono analizę przejezdności dla samochodów ciężarowych. Szerokość ulicy na odcinku prostym dostosowano do szerokości istniejącej drogi.

W zakresie ekranów akustycznych informuję, iż przeprowadzona na podstawie ukształtowania modelu terenu analiza akustyczna wykazała potrzebę ochrony przed hałasem terenów mieszkaniowych, w związku z czym w projekcie zaplanowano ekrany akustyczne.

Ich długość i lokalizacja ma charakter wstępny i na kolejnym etapie inwestycji zostaną uszczegółowione. Na obecnym etapie nie precyzuje się też typu materiałów, z jakich będą wykonane. Zaktualizowane rysunki z naniesionymi wstępnymi lokalizacjami ekranów zostały przekazane Gminie Słupno za pismem nr O.Wa.KP-8.4180.9.2020.101.WK z dnia 01.09.2020 r.

W zakresie budowy obwodnicy Słupna i Cekanowa informuję, iż rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock – Wyszogród znajduje się w Programie Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, którego podstawowym założeniem w zakresie rozbudów jest pozostanie przy istniejącym śladzie, w związku z czym nie jest możliwe rozpoczęcie prac nad budową obwodnicy Słupna i Cekanowa. Wytyczne w Opisie Przedmiotu Zamówienia dotyczące przebiegu alternatywnego dotyczyły sytuacji, w której z uwagi na zabudowę nie ma możliwości wykonania przekroju drogi klasy GP, która nie występuje na terenie gminy Słupno. W zakresie

zaprojektowania na terenie gminy Słupno przekroju drogi krajowej 3,5m+3,5m+3,0m informuję, iż ze względu na jego niezgodność z warunkami technicznymi jest on niemożliwy do wykonania.

W zakresie podkładu, na którym wykonana została koncepcja informuję, iż wraz z opracowaniem przez Wykonawcę mapy do celów projektowych stała się ona podstawą do wykonania koncepcji.

Zgodnie z załącznikami

Zastępca Dyrektora Oddziału
ds. Zarządzania Drogami i Mostami

mgr inż. Leszek Sekulski

