



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

Słupno, dnia 11 stycznia 2021 roku.

WIR.033.3.2021

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

Do wiadomości:

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

dotyczy: **„Koncepcji rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock – Wyszogród wraz z uzyskaniem Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach”**

W związku z pismem nr 2217/P/P254/SM/MKu/2020 z 21 grudnia 2020 roku (data wpływu do Urzędu 31.12.2020r.) w sprawie wydania opinii w zakresie projektowanych rozwiązań wyżej wymienionej Koncepcji, Wójt Gminy Słupno niniejszym przekazuje swoje stanowisko w sprawie.

Gmina Słupno wielokrotnie i stanowczo wyrażała swoją opinię w przedmiotowej sprawie podkreślając, że droga krajowa na terenie gminy Słupno, to nie tylko przejazd tranzytowy ale w dużej mierze skumulowany ruch wewnętrzny, a co za tym idzie rozwiązania koncepcyjne powinny to uwzględniać.

Podkreślenia wymaga również negatywne stanowisko Gminy Słupno, poparte Uchwałą nr 117/XVII/19 Rady Gminy Słupno z 17 grudnia 2019 roku w sprawie koncepcji rozbudowy drogi krajowej 62 na odcinku Płock – Wyszogród, a zawarte w piśmie z grudnia 2019 r.: *„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 rozdzielanie 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.(.....). 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.”

Nim przejdę do technicznej analizy przedłożonej koncepcji należy podkreślić, że rolą Wójta Gminy jest wsłuchiwanie się w głosy lokalnej społeczności. Koncepcja przebudowy drogi na terenie gminy Słupno to dwa ronda, trzy karkołomne skrzyżowania oraz drogi serwisowe/jezdnie dodatkowe utrudniające komunikację i generujące ogromne korki w godzinach szczytu oraz ogromne koszty utrzymania dla gminy. A to wszystko po to - co warto w tym miejscu podkreślić - aby poruszać się po drogach serwisowych/jezdniach dodatkowych na terenie gminy Słupno z prędkością 30-40 km/h!!!, a na drodze głównej w terenie zabudowanym 60km/h zgodnie z opisem w przedstawionej koncepcji.

Mieszkańcy pytają, dlaczego nie obwodnica i nie godzą się ze stwierdzeniem zawartym w piśmie z dnia 09.04.2020 r. Dyrektora Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA, że „nie zdiagnozowano konieczności technicznej bądź ruchowej uzasadniającej budowę obwodnicy Słupna”, skoro w planach GDDKiA już od 2000 r. taką konieczność zdiagnozowano, a co jest odzwierciedlone w MPZP Gminy Słupno od 2006 r.

Trudno liczyć na to, że wirtualny dziś, a jako jeden z czterech wariantów analizowany przebieg w Studium „drogi ekspresowej S-10 Toruń(A1)- Warszawa(S8) wraz z budową Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej stanowić będzie pewnego rodzaju „obejście drogowe” Płocka i Słupna..... co wpłynie pozytywnie na rozwój społeczno- gospodarczy gminy”, jak czytamy w piśmie z dnia 29 lutego 2020 r. Ministerstwa Infrastruktury, otrzymanym w odpowiedzi na apel o budowę obwodnicy Słupna.

Trasa S10 niewątpliwie niezmiernie potrzebna i niewątpliwie wariant przybliżony do Płocka popierany, ale to cały czas tylko jeden z 4 rozpatrywanych wariantów w dodatku, w odległej perspektywie realizacji, a nadto najdłuższy i najdroższy. Czy wygra w ocenie kryteriów, czy jest tzw. „mydleniem oczu” - przyszłość pokaże, jednak na ruch lokalny na terenie Gminy Słupno (planowany z prędkością 30km/h) większego znaczenia mieć nie będzie. Badania natężenia 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 i 8 tys./dobę pomiar na wysokości ul. Miszewskiej. To świadczy o dużym natężeniu ruchu lokalnego. Ubolewania godnym jest fakt, że decydenci tego faktu nie dostrzegają, ignorując stanowisko samorządu.

Analiza przedłożonej w dniu 31.12.2020 r. koncepcji.

Koncepcja przez teren Gminy Słupno winna być sporządzona na mapie zasadniczej w skali 1:500 z uwagi na rozbudowaną infrastrukturę techniczną. W koncepcji treść mapy zasadniczej została przedstawiona w sposób nieczytelny, uniemożliwiający jednoznaczną interpretację projektu.

Brak omówienia kwestii :

- własności dróg serwisowych/jezdni dodatkowych i ich uzbrojenia,
- kanałów technologicznych i przebudowy sieci telefonicznej,
- przebudowy istniejących sieci kanalizacji sanitarnej i przepompowni,
- sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach,
- oświetlenia ulicznego (miejscowo występuje 4 równoległe linie oświetleniowe – po obu stronach drogi głównej i przy równoległych drogach serwisowych- sugerujemy zastosowania na wyższych słupach lamp dwuramiennych wzdłuż drogi głównej)

Brak zjazdów :

- działka 228/2 w Cekanowie ,
- działka 227/5 w Cekanowie,
- działka 28/15 w Słupnie (przepompownia ścieków)
- parking przy ul Kościelnej,
- PSZOK w Słupnie,
- działka 287/9 w Słupnie,
- droga dojazdowa do zbiornika nr 7,
- w ulicę Sezamową (dz. nr 287/4 w Słupnie)

1. Początek koncepcji km 123+612 zaprojektowano „pięcioramiennie” rondo na skrzyżowaniu z drogą do Mirosławia wpinając dodatkowo uciążlenie ulicy Królewskiej – pozytywnie rozpatrzono uwagi gminy, o ile zostanie przyjęty wariant I a nie wariant II zgodnie z częścią opisową koncepcji.
2. km 124 + 249 ul Królewska – negatywnie, nie uwzględniono uwag.

Uwagi:

Informacja dotycząca zachowania zjazdu, jak dotychczas z drogi krajowej do PONZIO zawarta w piśmie GDDKiA z 03.09.2020r nie ma odzwierciedlenia w części graficznej i opisowej przedłożonej do zaopiniowania koncepcji, wręcz przeciwnie zjazd jest oznaczony, jako zjazd do likwidacji.

Ulica Królewska, 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. Zaproponowane rozwiązania koncepcyjne nie mogą zagrażać funkcjonowaniu firm.

3. km 124+719 skrzyżowanie z ulicą Północną i Myśliwską rozbudowane o skrzyżowania z „uciągleniami dróg gminnych” i jezdni dodatkowych – negatywnie, nie uwzględniono uwag.

Uwagi:

Podtrzymujemy uwagi zawarte we wcześniejszych pismach, podkreślając fakt, iż realizacja tego skrzyżowania w tym miejscu przeniesie ciężar ruchu na ul. Północną w kierunku ul. Królewskiej. Ulica Północna to droga nieurządzona – wnioskujemy o wybudowanie tej drogi na odcinku od skrzyżowania do ulicy Królewskiej, jako niezbędny element poprawy bezpieczeństwa ruchu, a nie jedynie 125m.

Po raz kolejny zwracamy uwagę na dużą deniwelację terenu i zaprojektowanie skrzyżowanie w najniższym miejscu oraz zaprojektowanie zbiorników retencyjno infiltracyjnych w miejscu, w którym obecnie znajdują się przepompownia ścieków sanitarnych wraz z kolektorem tłocznym oraz przepust wód powierzchniowych. Zaproponowane rozwiązanie generuje konieczność przebudowy kolektora tłoczego poza projektowane skrzyżowanie - czego koncepcja nie uwzględnia.

4. km 125+813 skrzyżowanie z ulicą Wiejską i Ludową uwagi uwzględniono, jednak zaprojektowanie jezdni dodatkowej po stronie północnej z włączeniem w ulicę Wiejską pod nowo wybudowanym domem (działka nr 243/4), jest kolejnym kontrowersyjnym rozwiązaniem.

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

Uwagi:

Zaprojektowanie prawoskrętu w i z ulicy Sosnowej, co w znaczny sposób upłynniłoby ruch. Zaproponowane rozwiązania koncepcyjne nie mogą zagrażać funkcjonowaniu firm, pozostawiając problem bez rozwiązania!

Dojazd do ulicy Sosnowej realizowany za pomocą ulic Brzozowa i Lipowa jest z punktu widzenia interesu Gminy rozwiązaniem niedopuszczalnym. Ulica Brzozowa i Lipowa są ulicami o szerokości 4,0 m w zwartej zabudowie, która uniemożliwia ich rozbudowę i zmianę parametrów. Ulica Sosnowa obsługuje zupełnie inny rodzaj ruchu, o innym natężeniu. Ulice Brzozowa i Lipowa są ulicami ślepyimi, które są uczęszczane jedynie przez nielicznych mieszkańców oraz są obsługiwane połączeniem z ulicą Miszewską. Natomiast ulica Sosnowa jest drogą dojazdową do osiedli i działek w miejscowości Cekanowo i Słupno, które nadal ulegają rozbudowie. W związku z powyższym nie wyrażamy zgody na rozwiązanie obciążające dodatkowym ruchem ulic Brzozowej i Lipowej. Tym bardziej, że obecna konstrukcja tej drogi nie jest dostosowana do przejścia większego natężenia ruchu.

6. km 126+698 z ulicą Miszewską - główne skrzyżowanie w Słupnie. – negatywnie, zaproponowana zmiana wygenerowała następne równie złe i nieakceptowalne rozwiązania.

Uwagi:

Wprowadzone zmiany w postaci odcięcia drogi serwisowej po stronie północnej od ul. Miszewskiej – poprawi obciążenie ruchem skrzyżowania ulicy Miszewskiej, jednakże absolutnie nieakceptowalne jest zaproponowane rozwiązanie polegające na przeniesieniu ruchu na ul. Brzozową - droga bez przejazdu od strony DK 62 oraz na ul. Lipową! Ulica Brzozowa to 4m szerokości droga osiedlowa obecnie bez przejazdu zabudowana po obu stronach zabudową mieszkaniową z lat 70-tych nie dająca możliwości poszerzenia tej drogi bez ingerencji w zabudowę. Ta sama uwaga dotyczy ulicy Lipowej. Obecna konstrukcja tej drogi nie jest dostosowana do przejścia większego natężenia ruchu. Proponujemy „odgięcie” drogi serwisowej w km 126+200 do 126+ 500 w kierunku południowym (na wysokości lasu) oraz wykonanie prawoskrętów w i z ulicy Sosnowej.

Zaproponowane rozwiązanie obsługi firmy WASZDACH poprzez jezdnię dodatkową nr 10 nasuwa wątpliwości czy jest technicznie poprawne. W przedstawionej koncepcji brakuje określenia promieni wszystkich łuków, a w szczególności miejsce połączenia jezdni nr 10 z DK 62. Należy dostosować parametry dojazdu do samochodów ciężarowych i dłużyc obsługujących hurtownię budowlaną.

Skrzyżowanie z ulicą Miszewską to najważniejsze skrzyżowanie w Słupnie, brak w koncepcji wydzielonego prawoskrętu z ul. Miszewskiej i brak informacji na temat sygnalizacji świetlnej, które regulowałby zarówno włączenie się z drogi podporządkowanej jak i poruszanie się pieszych. Mając na względzie natężenie ruchu brak takiej informacji stawia pod znakiem zapytania stopień bezpieczeństwa na drodze, ponadto należy zwrócić uwagę, że duży strumień pojazdów z drogi głównej uniemożliwi włączenie się do ruchu ze strony ulicy Miszewskiej (droga powiatowa).

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

Uwagi:

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).

Zaproponowane w piśmie GDDKiA z 03.09.2020 r., parkowanie samochodów przez strażaków biorących udział w akcji ratunkowej przy ulicy Pocztovej, następnie piesze dotarcie do przejścia podziemnego i dalej wzdłuż krajówki do strażnicy aby móc przygotować się do ratowania życia i mienia jest co najmniej nie na miejscu. Podkreślić należy, że OSP Słupno jest ujęta w Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym i średnio w roku wyjeżdża do akcji około 140 razy.

8. Km 127+655 zaprojektowane rondo wraz z jezdniami dodatkowymi.

Uwagi:

Brak włączenia ulicy Sezamowej (dz. nr 287/4) w jezdnię dodatkową nr 11.

EKRANY AKUSTYCZNE

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.

Reasumując, pomimo uwzględnienia w koncepcji niektórych uwag do rozwiązań technicznych, to nadal, prezentowana koncepcja, w ocenie Urzędu Gminy nie uwzględnia potrzeb mieszkańców Gminy Słupno, wobec czego **negatywnie** oceniam przedłożoną koncepcję rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku Płock – Wyszogród wraz z uzyskaniem Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach.

WÓJT

Marcin Zawadka