

Odpowiedzi na uwagi wniesione do koncepcji projektu pn. „Rozbudowa drogi powiatowej 1203N na odcinku Jonkowo – Pupki”

1. Usytuowanie nowych nasadzeń drzew w przedstawionej koncepcji jest zbyt blisko granicy działek sąsiednich. Będą one negatywnie oddziaływać na działki graniczące. Dorosłe drzewa mają konary sięgające nawet kilkunastu metrów, podobnie sprawa wygląda z ich korzeniami. W przypadku działek rolnych powodują to straty w plonach z tytułu zacienienia a przerastające korzenie powodują trudności w uprawie i stwarzają ryzyko uszkodzenia sprzętu. Ponadto podczas wichur jest ryzyko strat właścicieli działek rolnych jak i budowlanych. Jeśli nie ma możliwości oddalenia drzew od granic uważam, że należy rozważyć zaniechanie nowych nasadzeń. Poprawi to bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz właścicieli nieruchomości sąsiednich.

ODPOWIEDŹ: Nasadzenia zostały zaprojektowane w sposób poprawny w ilości wymaganej, a odsunięcie nasadzeń wynika z potrzeby zwiększenia maksymalnie bezpieczeństwa użytkowników drogi.

2. Planowana wycinka zakrzewienia i młodego zadrzewienia pomiędzy drzewami w pasie drogowym jest niewystarczająca. Przy zwiększonej populacji dzikiej zwierzyny w ostatnich latach (łośie, jelenie, sarny, dziki) pozostawienie roślinności powoduje mniejsze bezpieczeństwo dla użytkowników drogi oraz samych zwierząt. Obecnie zwierzęta można dostrzec w momencie gdy wkroczą na jezdnię. Często jest to już za późno, nawet przy zachowaniu odpowiedniej prędkości. Uważam, że zakrzewienie powinno być usunięte do granic z działkami sąsiednimi na całym odcinku remontowanej drogi. Stworzyłoby to możliwość obserwacji otoczenia i odpowiedniej reakcji w sytuacji zagrożenia. Dodam że w ostatnich kilku latach czynność wycinki zakrzewienia została mocno ograniczona.

ODPOWIEDŹ: W projekcie zostanie zamieszczony zapis o wycince zakrzaczeń w podanej lokalizacji.

3. Brak jest na dzień dzisiejszy oświetlenia ulicznego w miejscowości Węgajty, przez którą przechodzi droga 1203N. Które powinno być wykonane ze względów bezpieczeństwa dla mieszkańców jak i użytkowników tej drogi.

ODPOWIEDŹ: Projektowana droga nie przebiega bezpośrednio przez miejscowość Węgajty co uniemożliwia wykonanie oświetlenia.

4. Wykonawca przedstawił koncepcję przebudowy drogi wybiegającą w znacznym stopniu poza sam remont nawierzchni. Koncepcja zakłada rozbudowę drogi i wzdłuż prawie całego odcinka widać pogłębione i wzmocnione rowy oraz krawężniki. Trzeba podkreślić, że na omawianym odcinku Jonkowo-Pupki nie ma żadnego problemu z wodami opadowymi nawet podczas gwałtownych ulew. Wyremontowany wzorcowy odcinek Stare-Nowe Kawkowo pokazał i uwidacznia że żadna dodatkowa interwencja i infrastruktura nie jest potrzebna, bo dotychczasowy system odprowadzania wody działa bez zarzutu i taka głęboko

idącą ingerencja może to tylko popsuć stan obecny. Wystarczy ograniczyć się do wyczyszczenia istniejących rowów. Wspomniana wyremontowana droga Stare-Nowe Kawkowo po 8 latach wygląda jak nowa. Nie ma żadnego pęknięcia nie ma problemu z wodami opadowymi i jest wygodna i bezpieczna nikt nie zgłaszał żadnych uwag czy przeciwwskazań co do wyremontowanego odcinka. Proponowane pogłębione i wzmocnione rowy mogą naruszyć stare systemy odwadniające które działają do tej pory bez zarzutu, a których nie widać bo są głęboko pod ziemią (ceramiczne rury) i dopiero wtedy zaczniemy mieć problem Tak jak już miało to miejsce we wsi Godki i Pupki problem z zalewaniem, świeżo zaraz po remoncie drogi pojawiły się ogromne podeszczowe kałuże. Każdy z tych odcinków został albo będzie przebudowany za czym stoją dodatkowe koszty. Dodatkowym argumentem są oszczędności będzie dużo taniej i szybciej. To wskazuje że nie ma najmniejszej potrzeby rozbudowy drogi o rowy to niepotrzebne dodatkowe koszty. Po drugie taka ingerencja i pogłębione rowy mogą uszkodzić i osłabić system korzeniowy drzew i przyczynia się do ich obumierania co będzie stanowiło w późniejszym czasie dodatkowe zagrożenie a nie poprawę bezpieczeństwa. Pogłębione rowy zabiorą drzewom wodę niezbędną do egzystencji. W tym momencie role odsączania wody bezpiecznie dla samej nawierzchni stanowi system korzeniowy drzew. Dzięki czemu droga nie ulega degradacji pozostaje sucha, przykład drogi Stare- Nowe Kawkowo. Pogłębione i wzmocnione rowy to niebezpieczeństwo przy sytuacji wypadnięcia z drogi auta, które ulegnie poważnym zniszczeniom prze zderzeniu z betonowymi wzmocnieniami, jeśli wpadnie do rowu bez umocnień co najwyżej urwie lampę bądź dojdzie do niewielkich uszkodzeń. Nie ma ucieczki albo drzewo albo wzmocniony betonowy rów. To niebezpieczna sytuacja dla mieszkańców i użytkowników drogi. Teraz zawsze jest alternatywa ucieczki do rowu w sytuacji zagrożenia zderzenia z innym autem czy samym drzewem. Krawężniki na odcinku, gdzie w większości to gospodarstwa rolne zostaną rozjechane przez ciężki sprzęt i przyczepy i będą tylko stanowiły niewygodną przeszkodę. Pojawi się problem z późniejszymi naprawami. Przy krawężnikach stoi woda, zbierają się zanieczyszczenia i piach wymaga to systematycznego czyszczenia przez zarządcę. Brak krawężników sprawia że piach jest wywiewany a woda samoczynnie spływa i wsiąka w grunt.

ODPOWIEDŹ: W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zaplanowano oczyszczenie i odtworzenie istniejących rowów. Podczas prowadzenia robót zabezpieczone zostaną korzenie drzew, a należyta staranność pozwoli na zachowanie starych systemów odwadniających w należyłym stanie.

5. Wykonawca przedstawił koncepcję nowych nasadzeń poza dotychczasową linią szpaleru drzew. Skoro aleja ma zostać, jest w rejestrze i konserwator nie wyraził zgody na wycinki powinniśmy nowe nasadzenia zaplanować tak żeby całą aleję utrzymać w dotychczasowym kształcie za czym stoją dodatkowe argumenty. Proponowane odsunięte nasadzenia to piętrzące się problemy. Na spotkaniu już wybrzmiał głos sprzeciwu rolników, którzy nie chcą drzew w granicy swojego pola ze względu na cień. Pod drzewem jest sucho i nic nie rośnie co jest zrozumiałe, jeżeli chodzi o pole natomiast to same korzyści jeżeli chodzi

o drogę jest sucho, a cień poprawia widoczność, zapobiega tak zwanemu efektowi tarki, kierowcy nie są oślepiani przez promienie słoneczne, co poprawia bezpieczeństwo na drodze. W śnieżyce drzewa w szpalerze to naturalna zaporą przed tworzeniem się zasp. Widać to gołym okiem w zimę. Przypadkowe losowe miejsca nasadzeń oddalone od istniejącego szpaleru oraz na przeciwstoku rowów wprowadzą nieład architektoniczny tak zwanej falbanki. Taka falbanka to z kolei kolejny problem. Najważniejszą kwestią to przestrzeń na usytuowanie ścieżki rowerowej wyniesionej poza szpaler drzew. Przy zaproponowanych nasadzeniach poza linią szpaleru po prostu nie będzie miejsca na takie ciągi pieszo rowerowe w pasie drogowym, które Gmina chce w przyszłości realizować i padło to też na konsultacjach że jest taka potrzeba i wola oraz deklaracja władz gminy. Przy chaotycznych nasadzeniach będzie to po prostu niemożliwe. Jeżeli wykonawca wykona nasadzenia poza linią istniejącego szpaleru drzew stanowiącego aleje, i wykopie rowy które zabiorą dodatkową przestrzeń będzie można zapomnieć o jakichkolwiek planach ścieżki rowerowej w przyszłości. To bardzo ważny argument i potrzeba spojrzenia z perspektywy w przyszłość już w tym momencie.

ODPOWIEDŹ: Zgodnie z - § 26. pkt. 1. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r.,- WR-D-22-2 przyjęto w projektowanych nasadzeniach, odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie mniejszą niż 2,50m

6. W przedstawionych planach nie jest jasne i czytelne czy projekt zakłada usytuowanie barier. Wykonawca zadeklarował na konsultacjach w gminie, że dostarczy wersję opisową do koncepcji niestety nie otrzymaliśmy takiego opisu. Na drodze lokalnej typu L oraz i tak już wąskiej nawierzchni dodatkowe bariery nie są potrzebne. Na omawianym odcinku nie występuje taka potrzeba na sytuowanie barier. Co pozwoli na dodatkowe oszczędności.

ODPOWIEDŹ: Bariery ochronne drogowe znajdują się w strefach wymagających podniesienia bezpieczeństwa. Do takich stref zaliczamy przepusty oraz skarpy o różnicy wysokości przekraczającej dopuszczalną.

7. Proszę o montaż przepustu wodnego na wjeździe nr 34- Zjazd 4+369 na działkę rolną o numerze 207/2, w obrębie Jonkowa, oraz zamontowanie lustra ułatwiającego wyjazd. Prośbę swą uzasadniam notorycznym wymywaniem wjazdu na działkę, poprzez wypływ wody na wyjazd z przydrożnego rowu. Przepust rozwiąże problem wymywania wjazdu, a woda swobodnie będzie wpływała na łąkę. Lustro poprawi bezpieczeństwo podczas wyjazdu maszynami rolniczymi, które są większe i wolniejsze od samochodów, potrzebują więcej czasu na wyjazd. Dodatkowo drzewa które są w skrajni drogi (2 lipy) zagrażają ruchowi drogowemu. Wielokrotnie łamią się konary, które spadają na drogę oraz ogrodzenie niszczą je, widoczne są również pęknięcia w pniu głównym

ODPOWIEDŹ: Nie ma potrzeby projektowania przepustu pod zjazdem z uwagi na brak kontynuacji rowu. W dokumentacji zaprojektowany jest rów zamknięty kończący się przed zjazdem, który będzie pełnił formę odparowująco-chłonną. Lustro zostanie zaprojektowane. Nie możemy wykonać likwidacji drzew, z uwagi na opinię konserwatora w ich sprawie o zakazie wycinania zabytkowej alei przydrożnej, która figuruje w

wojewódzkiej oraz gminnej ewidencji zabytków.

8. Pomiędzy zjazdem 30 i 31 znajdują się zakrzewienia. Powinny być wycięte ponieważ zasłaniają zakręt, a nie są naniesione na mapie projektu.

ODPOWIEDŹ: W projekcie zostanie zamieszczony zapis o wycince zakrzaczeń w podanej lokalizacji.

9. Pod zjazdem 34 brak przepustu. Woda deszczowa będzie spływać od zjazdu 31 do 34 i spływać na zjazd 34.

ODPOWIEDŹ: Nie ma potrzeby projektowania przepustu pod zjazdem z uwagi na brak kontynuacji rowu. W dokumentacji zaprojektowany jest rów zamknięty kończący się przed zjazdem, który będzie pełnił formę odparowująco-chłonną.

10. Czy można zamontować lustro na wysokości zjazdu 31?

ODPOWIEDŹ: Jest możliwość zaprojektowania lustra.

11. Przesunąć tablicę z napisem Jonkowo do granicy obrębów Jonkowo i Wegajty. Znak E17a "miejscowość", stosujemy dla wskazania kierującym, że wjeżdżają do miejscowości określonej znakiem. Tablicę E-17a umieszcza się przed pierwszymi zabudowaniami miejscowości, w granicy administracyjnej w przypadku gdy pierwsze zabudowania lub skrzyżowanie znajdują się w pobliżu tej granicy. Jeżeli natomiast zabudowania są znacznie oddalone od granicy administracyjnej miejscowości, znak E-17a umieszcza się w odległości od 50 do 100 m przed pierwszymi zabudowaniami. Kiedy granica miejscowości pokrywa się z granicą obszaru zabudowanego wtedy znak E-17a „miejscowość” stosuje się łącznie ze znakiem D-42 „obszar zabudowany”.

ODPOWIEDŹ: Uwaga została przekazana do organu opiniującego projekty stałej organizacji ruchu i zostanie przeanalizowana.

12. Wskazane w koncepcji rowy odwadniające zaprojektować w taki sposób aby zachować na całej długości odcinka drogi, po obu jego stronach, odstęp pomiędzy krawędzią jezdni a krawędzią rowu co najmniej 2m

ODPOWIEDŹ: Brak możliwości wykonania, z uwagi na aleję drzew, która figuruje w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków. Naruszymy wtedy strefę korzeniową. Aktualnie projektowane i przebudowywane rowy idą w śladzie istniejących, aby nie naruszać bryły korzeniowej zabytkowej alei. Koszt wykonania zaproponowanych rowów znacząco zwiększyłby koszt inwestycji z uwagi na potrzebę wykupu działek w celu poszerzenia pasa drogowego oraz relokacja ogromnych mas ziemnych, aby zmieścić się dany rów.

13. Odstąpić od wprowadzenia nasadzeń zastępczych na zewnętrzną krawędź pasa drogowego, po jego prawej stronie jadąc w kierunku z Jonkowa do Pupek.

ODPOWIEDŹ: Nasadzenia zostały zaprojektowane w sposób poprawny w ilości wymaganej, a odsunięcie nasadzeń wynika z potrzeby zwiększenia maksymalnie bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz nie tworzenia miejsc niebezpiecznych w przyszłości.

14. Uzupełnić koncepcję o część opisową i czytelną informację o rozmieszczeniu barier U12a i U14 oraz brakujące elementy legendy

ODPOWIEDŹ: Koncepcja jest czytelna i sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w sposób umożliwiający prawidłowe odczytanie przez organ wydający decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Bariery są zaprojektowane zarówno w koncepcji jak i w legendzie również w sposób czytelny. Zielona linia z czarnymi kropkami jest prawdopodobnie linią granicy działki z nałożoną na nią linią przerywaną użytku. Dodano do legendy szrafurę powierzchni pobocza z kostki. Zgodnie z prośbą również zostanie udostępniona część opisowa koncepcji