



Burmistrz Gminy Brwinów

Adres do korespondencji:
Urząd Gminy Brwinów
ul. Grodziska 12, 05-840 Brwinów

Sekretariat Burmistrza:
ul. Grodziska 12, pok. 202 (I piętro)
e-mail: sekretariat@brwinow.pl
Tel. 22 738 26 12

Brwinów, dnia 31 stycznia 2024 r.

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 142B
02-305 Warszawa

PP.671.2.22.2023

Dotyczy: pisma znak 20231212/2022-0396/EXT-AZŻ/04 z dnia 12 grudnia 2023 r.
(nr ID BPM: [PROJ1 WAW-LDZ][2022-0396]) dot. wniosku o uzgodnienie
rozbudowywanego układu drogowego dróg gminnych projektowanych w ramach
projektu pn. „Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź
Niciarniana bez odcinka w obrębie węzła kolejowego CPK w zakresie obejmującym
zadanie częściowe 1”

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo Biura Projektów „Metroprojekt” Sp. z o.o. (Lider Konsorcjum) SUD Architekt Sp. z o.o. znak 20231212/2022-0396/EXT-AZŻ/04 z dnia 12 grudnia 2023 r. oraz wcześniejszej korespondencji (nasze pismo znak IR.7021.115.2023.OK z dnia 18.07.2023 r. oraz nasze pismo znak PP.671.2.18.2023 z dnia 06.10.2023 r.)

odmawiam uzgodnienia rozbudowywanego układu drogowego dróg gminnych
oraz
odmawiam przejęcia zarządzania projektowanymi drogami równoległymi po ich
wybudowaniu, jako zaprojektowanymi niezgodnie z warunkami Gminy Brwinów

Uzasadnienie

1. Na wniosek podmiotów reprezentujących Centralny Port Komunikacyjny, Gmina Brwinów przekazywała wszelkie posiadane opracowania i dokumenty, w tym obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (dalej: MPZP) oraz inne opracowania planistyczne. Jednakże, z przedłożonego projektu „rozbudowywanego układu dróg gminnych wynika, że pominięto wszelkie zapisy ww. dokumentów, nie uwzględniając zapisanych w nich warunków i wytycznych - patrz: uwagi pkt. 1 i 3 naszego pisma znak PP.671.2.18.2023 z dnia 06.10.2023 r.
2. Jw. w projekcie nie uwzględniono klas poszczególnych dróg gminnych, projektując drogi (cyt. z pisma spółki Metroprojekt Sp. z o.o.): „w zakresie minimalnej szerokości jezdni” - tym samym zaprojektowane drogi (z jezdniami max. 5,0 m oraz z jezdniami o szer. 3,5 m z mijankami) są niezgodne z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych - patrz: uwagi pkt. 1 i 3 naszego pisma znak PP.671.2.18.2023 z dnia 06.10.2023 r.

3. Zaprojektowano drogi klasy D w minimalnych parametrach określonych Rozporządzeniem bez uprzedniego zwrócenia się do Gminy Brwinów - zarządcy dróg gminnych - o określenie warunków technicznych dla dróg klasy D. Zgodnie z przepisami Rozporządzenia oczekujemy, że drogi klasy D zostaną zaprojektowane z jezdniami o szer. 6,0 m (tj. dwa pasy ruchu o szerokości 3,0 m każdy).
4. Nie akceptujemy wyjaśnienia nieuwzględniania w projekcie obiektu inżynierskiego pod torami w śladzie drogi oznaczonej w projekcie MPZP Biskupic jako 1.01.KG. Informacje planistyczne w tym zakresie zostały przekazane Inwestorowi wiele miesięcy temu i obecnie nie zasługuje na uwzględnienie wyjaśnienie zawarte w piśmie z 12.12.2023 r., że wprowadzenie tej zmiany wymagałoby przeprojektowania niwelety projektowej linii kolejowej. Gmina Brwinów podjęła w CPK współpracę na etapie przygotowania tej inwestycji wierząc, że wszelkie przekazywane dokumentacje urbanistyczne znajdą swoje odzwierciedlenie w projekcie. Prosimy o wyjaśnienie, dlaczego je zignorowano.
5. W piśmie z dnia 12.12.2023 r. opisowo odniesiono się do uwagi nr 4 z naszego pisma z dnia 06.10.2023 r. dot. weryfikacji możliwości późniejszego geodezyjnego wydzielenia dróg równoległych w celu przekazania zarządzania Gminie Brwinów. Jednakże nie przedstawiono nawet szkiców potwierdzających te zapewnienia a z analizy dokumentacji projektowej wnioskujemy, że nie w pełnym zakresie można będzie geodezyjnie wydzielić drogi równoległe, które będą spełniać parametry dróg gminnych określone w obowiązującym Rozporządzeniu i pozwalać gminie na samodzielne nimi zarządzanie.
6. Nie akceptujemy zaproponowanej w pkt. 5 pisma z dnia 12.12.2023 r. konstrukcji ścieżek pieszo-rowerowych, dla których projektuje się 7 cm warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S na 12 cm warstwy podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym.
Należy przewidzieć konstrukcję uwzględniającą:
 - warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC5S - 4 cm,
 - warstwę wiążącą z asfaltowego betonu AC11W - 4 cm,
 - warstwę z kruszywa betonowego łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-31,5 mm - 15 cm,
 - piasek stabilizowany cementem $R_m = 5$ MPa - 15 cm.
7. Wyjaśnienie zawarte w piśmie z dnia 12.12.2023 r. dot. naszej uwagi nr 7d zawartej w piśmie z dnia 06.10.2023 r. nie zasługuje na uwzględnienie - zgodnie z przepisami Rozporządzenia droga wewnętrzna nie stanowi kontynuacji projektowanej drogi publicznej. Zgodnie z §22 Rozporządzenia nieprzelotowa droga publiczna musi kończyć się „zawrotką”, tj. „w sposób umożliwiający zawrócenie pojazdu miarodajnego”. Organy administracji architektoniczno-budowlanej odmawiają wydania decyzji w przypadku nieuwzględnienia w projekcie ww. warunku, nie uznając drogi wewnętrznej jako kontynuację projektowanej drogi publicznej, do której mają zastosowanie przepisy Rozporządzenia.
8. Podtrzymujemy uwagę pkt. 21 zawartą w piśmie z dnia 06.10.2023 r. dot. konieczności uwzględnienia w konstrukcji obiektów mostowych chodników i ścieżek rowerowych. Wyjaśnienie zawarte w odpowiedzi z dnia 12.12.2023 r., iż poszerzenie obiektów inżynierskich byłoby kosztowne i w przedmiotowej lokalizacji nieuzasadnione nie może zostać uznane. Należy zwrócić uwagę, że projektowana linia kolejowa przecina obszary urbanizujące się i nie powinna stanowić bariery dla tzw. transportu niskoemisyjnego, tj. możliwości przemieszczania się rowerami pomiędzy terenami znajdującymi się po obydwu stronach linii kolejowej. Minimalizm w projektowaniu linii kolejowej będzie stanowił chwilową oszczędność a w perspektywie czasu spowoduje konieczność wydatkowania znacznie większych publicznych środków finansowych w celu rozbudowy przedmiotowych obiektów.

9. Odmawiając przeprojektowania skrzyżowań w formie rond w rejonie wiaduktów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 720 i dróg powiatowych (pkt. 27, 33, 36 i 38) w piśmie z dnia 12.12.2023 r. użyto sformułowań, że (cyt.): „*byłoby to rozwiązaniem niebezpiecznym dla użytkowników drogi wojewódzkiej nr 720 i dróg powiatowych*”. Twierdzenie to nie zostało poparte jakąkolwiek analizą. Tymczasem, Gmina Brwinów ma na swoim terenie kilka tego typu skrzyżowań typu X lub T w rejonie zjazdów z wiaduktów nad autostradą A2, na których często dochodzi do wypadków i kolizji - zazwyczaj dochodzi do nich o wschodzie i zachodzie słońca, kiedy to słońce wiszące nisko nad horyzontem oślepia kierowców zmierzających w kierunku wiaduktu, którzy skręcając w lewo nie widzą pojazdów jadących z góry wiaduktu. Rozwiązanie typu rondo w takich miejscach bezspornie spowoduje zwieszenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na drogach wojewódzkich i powiatowych, uspokajając ruch, poprawiając widoczność a jednocześnie ułatwiając włączenie się do ruchu pojazdom z dróg poprzecznych.
10. Gmina Brwinów oczekuje na odniesienie się do uwag 7a, 7b, 7c, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 i 51

Odnosząc się do zapytania o ewentualny zwrot materiałów z rozbiórki kolidujących dróg gminnych, wyjaśniamy, iż chcemy, żeby część materiałów porozbiórkowych została dowieziona na teren naszej bazy przy ul. Przejazd w Brwinowie. Zastrzegamy jednak, że zakres pożądaných materiałów porozbiórkowych zostanie określony na roboczo przed przystąpieniem do rozbiórki.

Jednocześnie niniejsze pismo wraz z wcześniejszą korespondencją kieruję do wiadomości Pana Ministra Macieja Laska - Sekretarza Stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego, zwracając uwagę, że „oszczędności” poczynione na etapie prac projektowych stały się przyczyną odmowy przejęcia przez Gminę Brwinów zarządzania projektowanymi drogami równoległymi po ich wybudowaniu (jako zaprojektowanymi niezgodnie z warunkami Gminy Brwinów). Jednakże, w perspektywie czasu koszty bieżące utrzymania tych dróg (koszenia, utrzymania zimowego, profilowania poboczy, odmulania rowów, itp.), które pozostaną w zarządzie spółki CPK (lub zostaną przekazane do operatora kolejowego) po wielokroć przewyższą poczynione „oszczędności projektowe”. Warto rozważyć, czy takie działanie, powodujące nieuzasadniony wzrost kosztów bieżących, jest w interesie Spółki. W mojej ocenie, zdecydowanie bardziej gospodarne byłoby wybudowanie infrastruktury zgodnej z warunkami Gminy Brwinów, bowiem pozwoliłoby CPK pozbyć się znacznych kosztów bieżących oraz konieczności zajmowania się infrastrukturą towarzyszącą linii kolejowej a jednocześnie zbędnej z punktu widzenia celów dla których Spółka została powołana.

Do wiadomości:

1. Metroprojekt, ul. Kosmatki 8, 03-982 Warszawa, e-mail: cpk@metroprojekt.pl oraz cpk@sudgroupe.pl
2. Biura projektowe: Michał Kozłowski - kozlowski@promost.pl Agnieszka Żaba-Żabińska – zabinska@promost.pl oraz Artur Maż – artur.maz@certusvia.com
3. Referat Gospodarki Nieruchomościami, w miejscu
4. Referat Inwestycji i Remontów, w miejscu

Do wiadomości:

5. Pan Minister Maciej Lasek, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego, ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa - kopia pisma wraz z wcześniejszą korespondencją

