

Kłecko, dnia 24. stycznia 2021 r.

Tadeusz Dobrzycki  
radny Rady Miejskiej  
Gminy Kłecko

**Pan Adam Serwatka**  
**Burmistrz Gminy Kłecko**

**Interpelacja;** w sprawie projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kłecko, w części dotyczącej obejścia drogowego miasta Kłecka

Na podstawie przepisu art. 24 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 713, 1378) składam niniejszym interpelację w przedmiocie planowanego w projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kłecko (zwanego dalej studium) obejścia drogowego miasta Kłecka (zwanego dalej obwodnicą).

W przedmiotowym zakresie w projekcie studium przewidziano przebieg obwodnicy poprzez budowę jedno jezdniowej drogi klasy G na odcinku;

- w pierwszym etapie od łuku obecnej drogi nr 190 (okolice zabudowy gospodarstwa rolnego przy ul. Kolonia 19) wzdłuż istniejącego toru kolejowego do ul. Dworcowej (okolice sklepu „Bunkier”) tj. około 2,3 km,
- w drugim etapie od ul. Dworcowej z przeprawą przez jezioro wzdłuż istniejącego nasypu kolejowego, a następnie w kierunku północnym do obecnej drogi nr 190 w odległości około 1 km za miejscowością Charbowo tj. około 5 km.

Po wykonaniu tego zadania albo jego części nowo wybudowane odcinki włączone zostaną do drogi wojewódzkiej nr 190, a dotychczasowe staną się drogą niższej kategorii i włączone zostaną do dróg powiatowych.

Wedle twierdzeń zawartych w studium jest to najlepsze rozwiązanie dla obwodnicy Kłecka i wybrane zostało spośród różnych innych wariantów, w tym tego przewidywanego w obowiązującym studium. W jego treści brak jednak argumentacji poza stwierdzeniem, że przewidywana w obowiązującym studium obwodnica odcina miasto od terenów rekreacyjnych i jeziora.

Zważywszy koszty oraz trudności technologiczne, jest nieprawdopodobnym aby istniała możliwość wykonania całej obwodnicy w jednym procesie budowlanym. Należy się zatem poważnie liczyć z tym, że po zrealizowaniu pierwszego etapu (o ile da się go zrealizować) ruch odbywał się będzie ul. Dworcową i jak dotychczas przez Plac Powstańców Wielkopolskich i ul. Paderewskiego. Co więcej stan taki do momentu realizacji drugiego etapu może trwać przez dziesiątki lat. Wprawdzie doprowadzi to do rozwiązania problemu skrzyżowania ulic Gnieźnieńskiej i Domańskiego lecz w żadnym razie nie zmieni sytuacji miasta, a wręcz ją istotnie pogorszy. W takiej sytuacji będzie bowiem przebiegać w obrębie zabudowy miejskiej na dłuższym odcinku niż obecnie i to w znacznej części w obrębie starej zabudowy, zaliczanej w dużej części do zabudowy zabytkowej.

Niewątpliwie trafnie w studium stwierdzono, że „Ulice nie spełniają wymogów obecnego ruchu samochodowego. Nakładanie się ruchu miejskiego i tranzytowego drogi wojewódzkiej nr 190 w mieście jest niekorzystne dla mieszkańców ze względu na negatywne oddziaływanie ruchu samochodowego, zwłaszcza ciężarowego.”

Wątpliwości musi jednak budzić stanowisko, że „Zrealizowanie obwodnicy w ciągu drogi

wojewódzkiej nr 190 pozwoli na przywrócenie historycznego układu ulic Placu Wielkopolskiego przeciętego obecnie po przekątnej drogą wojewódzką nr 190.”. Wbrew temu co stwierdzono budowa obwodnicy nie zmieni układu ulic i tak jak dotychczas droga będzie przebiegać po przekątnej tego placu, z tą jedynie zmianą, że będzie to droga powiatowa. Dla porządku należy zauważyć, że chodzi o Plac Powstańców Wielkopolskich, a nie jak to błędnie wskazano Plac Wielkopolski.

Budowa całej obwodnicy zgodnie z założeniami studium byłaby bez wątpienia bardzo kosztowna zarówno z uwagi na jej długość, konieczność budowy przeprawy przez jezioro jak i liczbę skrzyżowań. Co więcej jej przebieg stanowi w istocie obwodnicę nie tylko Kłęcka ale również Polskiej Wsi, części Wikowyji i Charbowa. Tymczasem społecznie oczekiwanym efektem jest wyprowadzenie drogi nr 190 poza zabudowę Kłęcka i taki cel winien przyświecać osobom decydującym o jej przebiegu.

W obecnej i przyszłej sytuacji gospodarczej oraz finansowej państwa i województwa oraz potrzeb wielu miast oczekujących od lat na budowę obwodnic i to o większym znaczeniu niż Kłęcko nie jest możliwym zrealizowanie budowy całej obwodnicy i to w perspektywie nawet kilkudziesięciu lat. O ile zaś okazałoby się to możliwe to co najwyżej w części obejmującej pierwszy etap jej budowy, a to z kolei niczego nie rozwiązuje.

Realizacja pierwszego etapu budowy obwodnicy nie doprowadzi do oczekiwanego skutku w postaci ominięcia terenów zabudowanych miasta mimo wybudowania nowej drogi o długości około 2,3 km. Tymczasem inny przebieg obwodnicy mieszczący się w tej długości i zapewne o mniejszych kosztach budowy, choćby z uwagi na liczbę skrzyżowań, doprowadzi do osiągnięcia oczekiwanego skutku.

Obwodnica ta miałaby prowadzić od drogi nr 190 (okolice zabudowy gospodarstwa rolnego przy ul. Kolonia 1A) w kierunku do ul. Karniszewskiej, wzdłuż ogródków działkowych i osiedla „Glinki”, obok istniejącej drogi osiedlowej. Następnie przez ul. Karniszewską i dalej wzdłuż jeziora do zweżenia rzeki Mała Wełna, przeprawą przez nią za stadionem i dalej do drogi nr 190 przed wsią Polska Wieś. Ponadto przy budowie przeprawy pożądanym byłaby budową urządzenia hydrologicznego typu jazu wodnego lub przestawki dla zapewnienia właściwego poziomu wód jeziora Kłęckiego. Możliwym jest także wprowadzenie obwodnicy w ul. Majdany do ul. Paderewskiego. To jednak wiązałoby się z koniecznością rozbiórki budynków przy ul. Majdany nr 9 i ewentualnie nr 8.

Ta lokalizacja obwodnicy stanowi powrót do koncepcji prezentowanej w obowiązującym studium choć o nieco innym jej przebiegu – w załączeniu propozycja obwodnicy na planie miasta oraz dodatkowo na mapie satelitarnej.

Możliwości takiej lokalizacji pozostaje w zgodzie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz. U. z 2016 r., poz. 124, z 2019 r., poz. 1643). Tym bardziej, że począwszy od 13 grudnia 2019 r. złagodzone wymogi odnośnie zachowania ścisłych szerokości dróg i ulic w liniach rozgraniczających określonych dotychczas w § 7 i 8 rozporządzenia. O ile szerokość ta dla drogi i ulicy klasy G, jaką jest droga nr 190 i jaką ma być przewidywana obwodnica, wynosiła 25 m, o tyle obecnie wymogu takiego nie ma. Z dniem 13 września 2019 r. § 7 i 8 rozporządzenia zostały uchylone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r., poz. 1643).

Odnosząc się prezentowanej w studium tezy, cytowanej na wstępie, jakoby proponowany przebieg obwodnicy odcinał miasto od terenów rekreacyjnych i jeziora wskazać należy, że droga klasy G nie powoduje istotnych trudności w korzystaniu z niej, w tym jej przekraczaniu. Tym samym nie ma przeszkód w dostępie do terenów rekreacyjnych czy jeziora. Stąd nie jest jasnym co miałyby powodować odcięcie miasta od tych terenów. Gdyby tak było to należałoby uznać, że obecnie południowo-zachodnia część miasta odcięta jest drogą nr 190 od jego części północno-

wschodniej, a tak przecież nie jest. Nie ma żadnych ograniczeń w tym zakresie i nikt nie czuje się odcięty od cokolwiek niezależnie od tego czy mieszka i żyje po jednej czy drugiej stronie tej drogi.

Proponowana obwodnica o długości około 2 km, ponad trzykrotnie krótsza niż w studium, daje szansę na jej wykonanie w jednym cyklu (etapie) budowlanym, przy wielokrotnie niższych nakładach finansowych i znacząco mniejszych wymaganiach technologicznych. Jednocześnie daje szansę osiągnięcia oczekiwanego celu i rozwiązaniu problemów związanych z ruchem pojazdów w obrębie miasta. Te okoliczności winny skutkować wykonaniem obwodnicy w przewidywalnej perspektywie i być istotnym argumentem w przystąpieniu do jej wykonania przez uprawniony podmiot.

Warto też odnieść się do przebiegu obwodnicy w aspekcie okoliczności podniesionych w prognozie oddziaływania na środowisko ustaleń projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kłecko.

Obecny poziom natężenia ruchu na drodze nr 190 w mieście oscyluje w granicach 5 do 6 tysięcy pojazdów na dobę, co znacząco przewyższa średnią w województwie. W tym znaczący udział ma ruch pojazdów ciężarowych, a ich odsetek także istotnie przewyższa średni poziom. Stan ten generuje wysoki poziom zanieczyszczenia CO, NO<sub>x</sub>, pyłów i węglowodorów, hałasu oraz wibracji. W efekcie negatywnie wpływa na stan zabudowy i komfort życia mieszkańców w jej ciągu.

Obwodnica przewidziana w projekcie studium skutkować będzie częściowym przeniesieniem tych skutków w jej rejon. Jednak jej przebieg w południowo-zachodniej części miasta spowoduje negatywne oddziaływanie na istniejące i planowane tereny mieszkaniowe położone na północny-wschód od obwodnicy – w kierunku centrum miasta. Niezabudowane lub rzadko zabudowane tereny położone na południowy-zachód od obwodnicy sprzyjać będą negatywnemu oddziaływaniu ruchu drogowego na wspomniane tereny mieszkaniowe z uwagi na przeważające wiatry południowo-zachodnie i zachodnie.

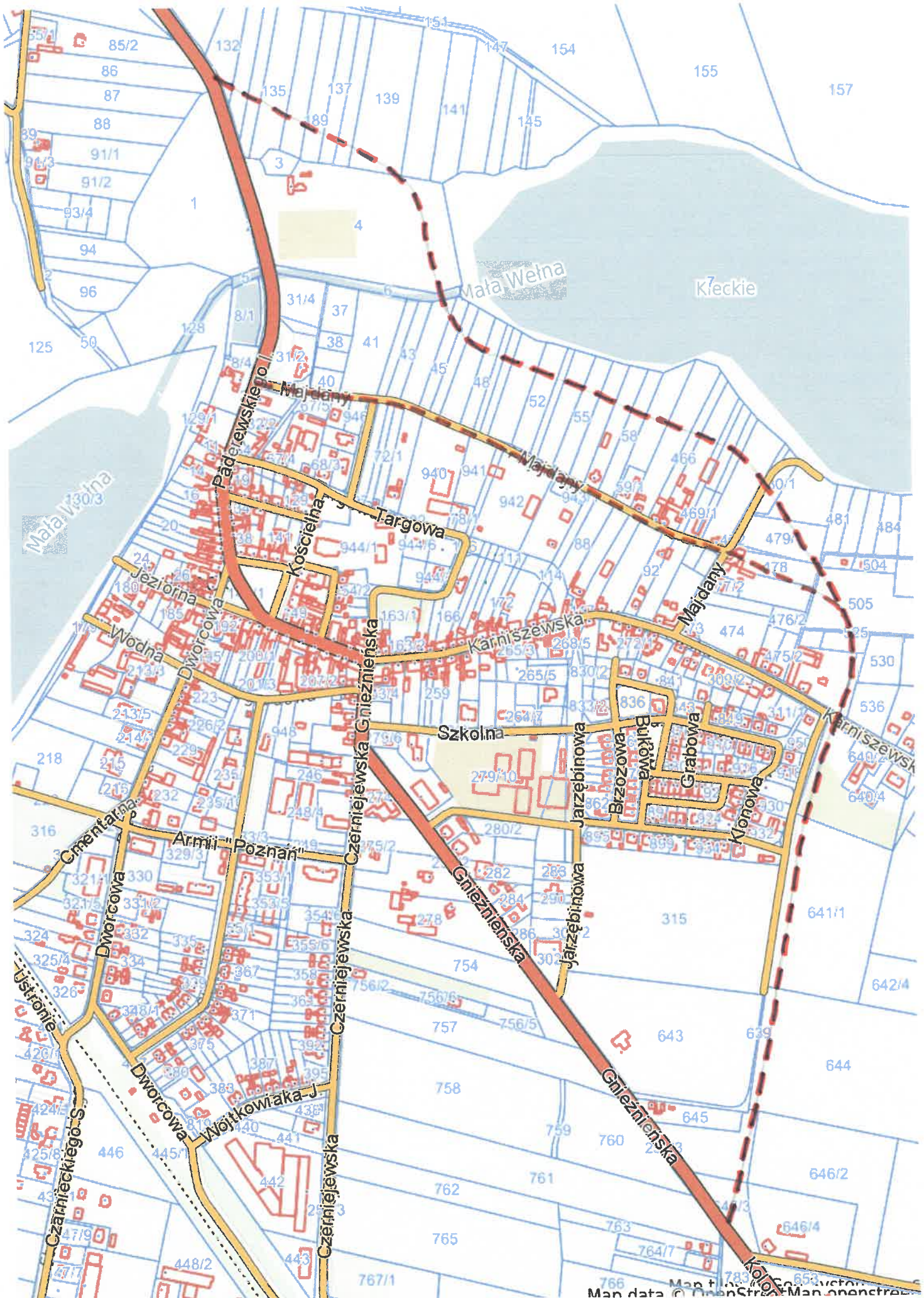
Zważywszy przeważający kierunek wiatrów, proponowana obwodnica w części północno-wschodniej i północnej miasta skutkować będzie zwiększonym oddziaływaniem na obszary położone na wschód i północny-wschód od obwodnicy, na których nie występuje lub występuje rzadka zabudowa mieszkaniowa. Co więcej, przechodzący przez miasto regionalny korytarz ekologiczny utworzony przez rzekę Małą Wełnę oraz jeziora Gorzuchowskie i Kłeckie sprzyja przewietrzaniu terenów miasta w kierunku północno-wschodnim i wschodnim.

Wypada także zauważyć, że planowana w projekcie studium obwodnica, ze względu na jej włączenie w drogę nr 190 za miejscowością Charbowo, w zasadzie wyłączy korzystanie z niej w ramach tranzytu w i z kierunku Janowca. W efekcie kierowcy korzystać będą z dotychczasowej drogi przebiegającej przez miasto.

Przedstawiając moje stanowisko w poruszanej sprawie proszę o rozważenie powołanych okoliczności i udzielenie odpowiedzi czy w Pana ocenie i dlaczego;

1. obwodnica przewidziana w projekcie studium jest jedynym rozwiązaniem prowadzącym do osiągnięcia celu w postaci przekierowania części ruchu drogowego, zwłaszcza tranzytowego, poza zwartą zabudowę Kłecka,
2. można uwzględnić przedstawioną propozycją przy ewentualnych korektach jej docelowego przebiegu w miejsce obwodnicy przewidzianej w projekcie studium,
3. można uwzględnić przedstawioną propozycją przy ewentualnych korektach jej docelowego przebiegu jako rozwiązanie alternatywne do obwodnicy przewidzianej w projekcie studium.

  
(-) Tadeusz Dobrzycki





Klecko grodzisko  
Barbaisa

Stacja paliw HAWA

Roma Pizzeria  
Praktyk Soscinie

Zajazd Kiekkawianka

Stacja SANKO

Kościół  
Raynskokatolicki pw.

Agencja HKO  
Banku Polskiego

Cuchernia Kawiana

Rynek

Papula na  
Restauracja Wozny T.

Isolanta Kaminiarza

Grand Miasta

AJM Obuwie i tanie  
towary ul. Melendarii

Gimnazjum im.  
prof. W. Nehringa

Miejsko Centrum  
obszary kultury

RAJN HAHWA  
KUROWSKA

Malinda J. Anteka

Kaszewska  
ma sklep

Glamouranka Bandura

CONSISTO  
INTERNATIONAL Sp. z o.o.

Google