



Marszałek Województwa  
Kujawsko-Pomorskiego  
Piotr Całbecki

Toruń, 4 marca 2019 r.

**WPLYNEŁO**  
Kancelaria Sejmiku

7 -03- 2019

L.dz .....  
Podpis .....

**Pan JAROSŁAW KATULSKI**  
**Radny Województwa**  
**Kujawsko-Pomorskiego**

dotyczy: KS-S.0003.2.2018

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na interpelację z dnia 19.02.2019 r. dotyczącą prowadzonych robót modernizacyjnych na drodze wojewódzkiej nr 240 na terenie miasta Tucholi, ul. Cegielniana, i Warszawska oraz wjazdu do Szkoły Podstawowej nr 5 przy Rudzkim Moście, uprzejmie wyjaśniam, jak niżej.

Rozbudowa dotyczy drogi wojewódzkiej klasy G, na której zgodnie z obowiązującymi przepisami i z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego należy ograniczać ilość i częstość zjazdów (tam gdzie jest to możliwe). Połączenie działki, na której zlokalizowana jest szkoła, z drogą publiczną DW 240 zapewnione jest za pomocą zaprojektowanego zjazdu publicznego w km 26+518,57 str. L o szerokości 6,0 m obsługującego również inne, przyległe działki do pasa drogowego, w tym działkę gminną oznaczoną jako Ti (inne tereny komunikacyjne), z której korzystają pojazdy i piesi. Rozwiązanie to zakłada wykorzystanie drogi wewnętrznej, zbiorczej z kostki betonowej równoległej do drogi wojewódzkiej, która obsługuje m.in. szkołę i sklep. Wzdłuż DW 240 po stronie lewej (zgodnie z kilometrażem) na analizowanym odcinku wykonano chodnik, który połączony jest z chodnikiem prowadzącym bezpośrednio do terenu szkoły, co umożliwi pieszym bezpieczną komunikację ze szkołą.

W sprawie przywrócenia zjazdu z DW 240 bezpośrednio do szkoły odbyło się w styczniu br. spotkanie z Zastępcą Burmistrza Tucholi panem Tomaszem Stybaniewiczem, który poinformował, że dowóz dzieci do szkoły jest możliwy z drugiej strony szkoły, od ul. Sokolniczej (tam też przyjeżdża autobus przewożący dzieci), oraz że Straż Pożarna nie ma uwag odnośnie wjazdu na teren szkoły. Jednocześnie zobowiązał się, że usunięte zostanie wystające poza obrys ogrodzenia przeszło z siatki ze słupem betonowym, które może utrudniać komunikację pojazdom przy furtce i bramie. Stwierdzono także, że dowóz dzieci od strony ul. Sokolniczej z pewnością jest lepszym rozwiązaniem z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zwróciliśmy się także do autora projektu pana Tomasz Sobczaka z firmy Lafrentz Polska Sp. z o.o. o opinię w sprawie wnioskowanego lewoskrętu i ewentualnego przywrócenia zjazdu bezpośrednio z DW 240 do szkoły. Projektant odpowiedział, iż opiniuje pozytywnie wniosek o dopuszczenie dodatkowego, bezpośredniego zjazdu z DW 240 w kierunku bramy terenu szkoły,

**20 lat**

jednak wyłącznie jako **jednokierunkowego** zjazdu z drogi wojewódzkiej, wyłącznie z pasa ruchu w kierunku Tucholi (od strony Świecia). Negatywnie zaopiniował natomiast ewentualne rozwiązanie, które powodowałyby przecinanie przez pojazdy linii ciągłych w obrębie dodatkowego pasa do skrętu w lewo (wyjazd z terenu szkoły w kierunku Świecia).

Powyższa opinia wynika z treści § 113 ust. 5 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w myśl którego, wyjazd/zjazd z drogi do obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, w szczególności na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu (w tym przypadku lewoskręt w ul. Żwirową). Zasadnicze znaczenie w tej sprawie mają względy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze wojewódzkiej, które przemawiają za tym, aby umożliwienie wszystkich relacji skrzyżnych na zjeździe z takiej drogi ograniczyć, zapewniając jednocześnie dojazd z wykorzystaniem innych dróg niższych klas.

Naczelna zasada – bezpieczeństwa w ruchu drogowym – jest podstawowym kryterium przyjmowania rozwiązań projektowych dróg i w pewnych sytuacjach może ograniczać uprawnienia właściciela nieruchomości do swobodnego korzystania z własności.

W opinii Projektanta, w odniesieniu do drogi wojewódzkiej klasy G, nie można uznać za racjonalne przyznanie właścicielom lub użytkownikom nieruchomości położonych przy tej drodze nieograniczonej możliwości korzystania ze zjazdów, bowiem wówczas droga ta nie spełniałaby celów dla niej przewidzianych. Jak dowodzi orzecznictwo sądowe, obowiązkiem zarządcy drogi jest podejmowanie takich działań, aby droga była wykorzystywana zgodnie z jej przeznaczeniem, a pod względem technicznym zapewniała bezpieczeństwo użytkownikom. Każda relacja skrzyżna ze zjazdu na drogę klasy G, a więc drogę o dużym natężeniu ruchu, powoduje wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest to bowiem dodatkowe miejsce włączania się pojazdów do ruchu i przecinania się torów jazdy, które ogranicza płynność ruchu i jest potencjalnie miejscem, w którym częściej niż gdzie indziej, może dochodzić do nieprzewidzianych zdarzeń, tym bardziej, że zjazd znajduje się w obrębie skrzyżowania, a nieruchomość znajduje się w strefie segregacji ruchu na skrzyżowaniu.

Projektant negatywnie zaopiniował wykonanie dodatkowego pasa ruchu do skrętu w lewo od strony Centrum Tucholi w zjazd publiczny w km 26+518. Projekt zakłada już wykonanie dodatkowych pasów do skrętu w lewo na skrzyżowaniach ze wszystkimi istotnymi ulicami, generującymi ruch w m. Rudzki Most. Najbliższe znajdują się na skrzyżowaniu z ul. Borowiacką (w odległości około 120 m od zjazdu) oraz na skrzyżowaniu z ul. Kniejową (w odległości około 300 m od zjazdu). Ulice te są z kolei powiązane z ul. Sokolniczą i dalej ul. Hallera, które umożliwiają dojazd do szkoły od północnej strony. Przewidziane rozwiązanie z wyspą od strony Tucholi powoduje, iż w sytuacjach awarii sygnalizacji świetlnej, piesi (głównie dzieci) mają do dyspozycji azyl dla pieszych, którego nie byłoby w przypadku wykonania dodatkowego pasa ruchu. Ewentualne wykonanie pasa do skrętu w lewo na zjeździe publicznym w km 26+518 spowodowałoby konieczność ograniczenia relacji skrzyżnych dla wszystkich zjazdów do posesji między ul. Borowiacką a ul. Żwirową, co z kolei przyczyniłoby się do kolejnych konfliktów społecznych ze strony właścicieli posesji. Ponadto należy mieć na względzie, iż ostatecznie przyjęte rozwiązania projektowe oraz organizacja ruchu były przedmiotem uzgodnień – zarówno z władzami lokalnymi, jak i Urzędem Marszałkowskim. W opinii Projektanta pozytywne uzgodnienia traktować należy jako kompromis, jaki osiągnięto na etapie realizacji dokumentacji projektowej i tak istotna ingerencja w przyjęte rozwiązania nie jest możliwa także z tych przyczyn.

Ponadto należy zauważyć, że uzyskano decyzję ZRID zezwalającą na realizację inwestycji drogowej oraz decyzję zatwierdzającą stałą organizację ruchu drogowego.


Dokonano szacunkowej wyceny ewentualnej likwidacji wysp kanalizujących ruchu od strony Centrum Tucholi i wykonania dodatkowego pasa ruchu w lewo dla pojazdów skręcających w kierunku zjazdu publicznego w km 26+518,57 str. L. do szkoły.

Powyższe rozwiązanie wiąże się jednak nie tylko z samą rozbiórką zbudowanych już przez Wykonawcę robót wysp i wykonaniem warstw konstrukcyjnych jezdni, ale także przebudową istniejącej sygnalizacji świetlnej (dodatkowy sygnalizator, zmiana programu) i zmianą projektu organizacji ruchu. Termin zakończenia kontraktu to **30.04.2019 r.** Powyższe zmiany poprzedzone musiałyby być opracowaniem zmian w dokumentacji projektowej i uzyskaniem wymaganych prawem uzgodnień i decyzji administracyjnych, a to wiązałoby się z przedłużeniem terminu realizacji kontraktu o co najmniej 2-3 miesiące.

W chwili obecnej prowadzone są prace związane z przebudową oświetlenia drogowego na ulicach Świeckiej, Cegielnianej i Warszawskiej. Włączenie oświetlenia będzie możliwe po wykonaniu wszystkich robót i po odbiorach branży elektrycznej. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego została uruchomiona przebudowana sygnalizacja świetlna w Rudzkim Moście na ul. Świeckiej.

Na ul. Cegielnianej chodniki są już wykonane od grudnia 2018 r. Na ul. Warszawskiej, od ul. Cegielnianej do zjazdu do marketu „POLO”, chodniki również są już wykonane z wyjątkiem lokalnych fragmentów. Obecnie wykonywane są roboty branży drogowej i elektrycznej na pozostałym odcinku. Roboty oznakowane są zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót. Ruch pieszy jest dopuszczany na odcinkach, gdzie jest to bezpieczne. Lokalnie mogą zdarzyć się miejsca gdzie piesi chodzą po podbudowie z kruszywa lub po nawierzchni utwardzonej destruktem bitumicznym.

Z wyrazami szacunku

  
z up. Marszałka Województwa  
Dariusz Kurzawa (2)  
Wicemarszałek Województwa