

## UZASADNIENIE

### 1. Przedmiot regulacji:

Pan Tomasz Michnowicz (Mosty Gdańsk Sp. z o.o.), działając na podstawie pełnomocnictwa Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, pismem z 24 maja 2016 r., znak: MG/W/155/05/16 wystąpił do Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego o wydanie opinii do materiałów do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego; odcinek 2: Dworzysko (bez węzła) – Aleksandrowo o długości około 22,4 km.

### 2. Podstawa prawna:

Zgodnie z art. 11b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2031), właściwy zarządca drogi składa wnioski o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej po uzyskaniu opinii właściwego miejscowo zarządu województwa.

### 3. Konsultacje ustawowe:

Zakres powyższej regulacji nie podlega ustawowym konsultacjom.

### 4. Uzasadnienie merytoryczne:

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego po zbadaniu założeń realizacji inwestycji drogowej stwierdził, że nie koliduje ona z zadaniami samorządu województwa, w tym z zadaniami uwzględnionymi w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego*, zatwierdzonym uchwałą Nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego Nr 97, poz. 1437).

W związku z powyższym, zgodnie z art. 11b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego opiniuje pozytywnie realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego; odcinek 2: Dworzysko (bez węzła) – Aleksandrowo o długości około 22,4 km.

Jednocześnie podkreśla się, iż przedmiotowa inwestycja jest realizacją części zadania nr 8 (o znaczeniu krajowym) o nazwie: „Budowa drogi ekspresowej S-5”. Zadanie to zostało ujęte w wykazie ponadlokalnych zadań realizujących cele publiczne, zawartym w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego*.

Dodatkowo wnosi się o uwzględnienie w dokumentacji projektowej następujących uwag:

- z uwagi na strategiczne znaczenie dróg wojewódzkich prowadzących do przepraw promowych należy uwzględnić przejezdność wszystkich projektowanych skrzyżowań z ruchem okrężnym dla pojazdów nienormatywnych ze względu na ich długość i nośność;
- na rys.1 – plan orientacyjny – błędnie zaznaczono drogi wojewódzkie lub ich nie oznaczono – uwaga dotyczy wszystkich węzłów;
- na węźle Gruczno błędnie podpisano drogę wojewódzką nr 245 jako drogę powiatową nr 1281C i określono jej klasę jako L – lokalną;
- w części opisowej – str. 8 (rozdział 7.3) Analiza powiązań z innymi drogami publicznymi – błędnie określono wszystkie relacje dróg wojewódzkich;
- w przypadku przechodzenia ciągu pieszo-rowerowego przy zatoce autobusowej należy wyznaczyć peron dla wsiadających – wysiadających lub rozdzielić ciąg tak,

aby pasażerowie komunikacji publicznej nie wysiadali bezpośrednio na drogę dla pieszych i rowerów;

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124) w § 43 ust. 1 wskazuje, że usytuowanie chodnika względem jezdni powinno wynosić dla drogi G minimum 3,5 m. Co prawda, jak wskazano w pkt. 3, dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach usytuowanie chodnika przy krawędzi jezdni, jednak te sytuacje winny mieć charakter wyjątkowy, a nie powszechnie jak to ma miejsce w całym projekcie, gdzie ciągi piesze i pieszo-rowerowe zaprojektowano przy krawędzi drogi wojewódzkiej klasy G. Z uwagi na fakt, iż zaprojektowane ciągi pełnią również funkcję dróg dla pieszych i rowerów oraz ze względu na konieczność zachowania skrajni należy uwzględnić ich poszerzenie. Uwaga dotyczy również sytuacji, gdy istnieje konieczność lokalizacji barier U-12;
- rys. 2.3 – węzeł Gruczno – brak zasadności lokalizacji ciągu pieszego po obu stronach drogi na odcinku pomiędzy rondami w ciągu drogi wojewódzkiej;
- na odcinkach dowiązania do istniejącej szerokości jezdni należy stosować łagodniejsze załamania krawędzi.

#### **5. Ocena skutków regulacji:**

Zakres powyższej regulacji nie niesie za sobą skutków finansowych, jak również nie pociąga za sobą konieczności zmiany innych aktów prawnych.