

## UZASADNIENIE

### 1. Przedmiot regulacji:

Pan Piotr Gwardecki (JPL Project Sp. z o.o.), działając na podstawie pełnomocnictwa Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, pismem z 2 sierpnia 2017 r., znak: JPL/074/AK/2217/2017, wystąpił do Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego o wydanie opinii do materiałów do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn. Rozbudowa skrzyżowania DK 15 i DW 552 w miejscowości Grębocin – poprawa bezpieczeństwa ruchu w ramach PBDK – Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych.

### 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 2017 r. poz. 1496) właściwy zarządca drogi składa wniosek 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, iż 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 pn. Rozbudowa skrzyżowania DK 15 i DW 552 w miejscowości Grębocin – poprawa bezpieczeństwa ruchu w ramach PBDK – Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych.

Jednocześnie zwraca się uwagę na geometrię skrzyżowania drogi krajowej nr 15 z drogą wojewódzką nr 552 ze względu na zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikające z:

- zaprojektowania nienormatywnego promienia skrętu – 6m na jednopasmowym wlocie drogi wojewódzkiej nr 552 z kierunku Łubianki, co skutkować będzie zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu wyjazdami pojazdów na sąsiedni pas ruchu; dla tej wydzielonej geometrycznie relacji „prawoskrętnej” należy zastosować promień – minimum 10m ze stosownym poszerzeniem jezdni;
- zaprojektowania jednopasmowego wlotu drogi wojewódzkiej nr 552 od strony Lubicza, z którego wyjeżdżające, zgodnie z ogólnymi przepisami, na zewnętrzny pas ronda pojazdy zmierzające do Łubianki (DW 552), faktycznie poruszają się pasem przeznaczonym dla pojazdów zmierzających w kierunku Olsztyna (DK 15), co skutkować będzie kolizjami z pojazdami poruszającymi się wewnętrznym pasem ronda.

Dodatkowo podkreśla się, że skrzyżowanie DK 15 i DW 552 położone jest w ciągu północno-wschodniego wylotu z Torunia, w sąsiedztwie dwóch węzłów na A1: „Turzno” i „Lubicz”. Powoduje to znaczne wahania natężeń ruchu kołowego, szczególnie na drodze krajowej nr 15.

Najwyższe potoki ruchu notuje się w ciągu tygodnia: w piątek między 14:00 a 17:00 (szczyt wyjazdowy z miasta), w niedzielę po godz. 16:00 (powrót w weekendu) oraz w okresie letnim w czasie kompresji ruchu samochodowego na A1 przed punktem poboru opłat w Nowej Wsi (objazd tego punktu przez Toruń drogami krajowymi nr 15 i 91). Mając na uwadze powyższe dla wymienionych okresów należy sprawdzić przepustowość projektowanego układu komunikacyjnego, bowiem szczytowe natężenia ruchu w ciągu drogi krajowej nr 15 mogą zablokować ruch wjazdowy na wlotach drogi wojewódzkiej nr 552.

Ponadto zwraca się uwagę na nieuwzględnienie w dokumentacji lokalnych uwarunkowań i struktury kierunkowej ruchu, w tym głównych punktów generujących ruch pieszy i samochodowy w miejscowości Grębocin (szkoła, galeria handlowa, kościół), aby umożliwić mieszkańcom bezpieczne i w miarę możliwości mniej uciążliwe przemieszczanie się po terenie gminy. Lokalna infrastruktura drogowa nie jest dostosowana do proponowanych w dokumentacji rozwiązań, które spowodują przeniesienie zwiększonego ruchu oraz zmienionej jego struktury (m.in. konieczność dojazdu autobusu) na istniejący układ komunikacyjny. Efektem tego będzie utrata płynności ruchu w obrębie miejscowości Grębocin, zmniejszenie bezpieczeństwa mieszkańców gminy, zwłaszcza w przypadku dróg nie posiadających chodników (ul. Mostowa) i skrzyżowań, których parametry nie będą dostosowane do zwiększonego natężenia ruchu i innej jego struktury (skrzyżowanie ulicy Mostowej z DW552, skrzyżowanie ulicy Mostowej z ulicą Szkolną, skrzyżowanie ulicy Pronobisa z DW 552).

#### **5. Ocena skutków regulacji:**

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