

URZĄD MIEJSKI w ŻARACH  
wpł. dnia 31. 05. 2019  
poz. 134/14 podpis  
znak rozpoznawczy

Żary, dnia 29 maja 2019 r.

Adresaci:

1. Wojewoda Lubuski
2. Rada Miejska w Żarach
3. Burmistrz Miasta Żary,
4. Starosta Żarski

## PETYCJA

Na podstawie art. 2. ust.1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (jedn. tekst Dz. U. z dnia 10 maja 2018 r. poz. 870), w imieniu: \_\_\_\_\_ oraz mieszkańców miasta Żary wyrażających na forach internetowych sprzeciw w sprawie zakresu i kosztów „Przebudowy ul. Zielonogórskiej wraz z infrastrukturą techniczną wnosze o:

**sporządzenie projektu zamiennego pn. „Przebudowa ul. Zielonogórskiej w Żarach wraz z niezbędną infrastrukturą – etap I”**

### Uzasadnienie:

Zatwierdzony przez Starostę Żarskiego Decyzją Nr 495/2015 z dnia 15.07.2015 r. projekt budowlany pn. „Przebudowa ul. Zielonogórskiej w Żarach wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w wyniku upływu czasu oraz postępu technicznego, jest przestarzały i generuje bardzo wysokie koszty budowy a w dalszej kolejności także utrzymania .

Przyjęte w dokumentacji rozwiązania funkcjonalno – użytkowe w zakresie organizacji ruchu i rozwiązań technicznych, są sprzeczne z interesem publicznym oraz nie poprawia płynności, przepustowości i bezpieczeństwa ruchu, a wręcz ją pogorszą w stosunku do stanu istniejącego z następujących powodów:

1. Przebudowywany odcinek ul. Zielonogórskiej – etap I to fragment dawnej droga krajowej nr 27 i 12 będącej w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Był zaprojektowany, wybudowany oraz remontowany jako droga krajowa klasy „GP” i kategorii ruchu co najmniej KR5.

Projekt budowlany przebudowy ul. Zielonogórskiej zakłada całkowity demontaż istniejącej konstrukcji i nawierzchni będącej w bardzo dobrym stanie technicznym, na drogę gminną klasy Z i kategorię ruchu KR4.

Takie założenie projektowe, bez analizy technicznej stanu istniejącego jest nielogiczne i równoznaczne z działaniem na szkodę interesu publicznego „wielkich rozmiarów” z uwagi na wysokość wynagrodzenia umownego wykonawcy przebudowy wynoszącego prawie 8 mln zł.

Co najmniej 50 % tego wynagrodzenia to nieuzasadnione koszty rozbiórki, utylizacji odpadów niebezpiecznych a następnie odtworzenia konstrukcji i nawierzchni drogi o gorszych parametrach konstrukcyjnych i użytkowych jak przed przebudową.

Jest to także, rażące naruszenie § 152. ust. 5 rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r. ( jedn. tekst Dz. U. z dnia 29 stycznia 2016 r.

poz. 124), które nakłada na projektanta w przypadku przebudowy drogi, obowiązek projektowania indywidualnego nawierzchni.

W tym stanie rzeczy koszt rozbiórki istniejącej drogi i jej odtworzenie o gorszych parametrach techniczno-użytkowy jest kosztem niekwalifikowanym do dofinansowania środkami pomocowymi. A realizacja zadania inwestycyjnego z udziałem środków budżetu państwa w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 w wysokości ok. 4 mln zł i – ma znamiona „szkody wielkich rozmiarów” w rozumieniu art. 115. k.k.

Ponadto po wstępnym przeanalizowaniu zakresu przebudowy ul. Zielonogórskiej stwierdzamy następujące błędy projektowe polegające na:

1. Likwidacji istniejącego obecnie drugiego pasa ruchu na rondzie Al. Jana Pawła II – ul. Zielonogórska,
2. Braku wydzielonego pasa ruchu na rondzie dla ruchu od strony ul. Piastowskiej i Moniuszki w kierunku centrum, który ma charakter tranzytowo- dojazdowy z dróg krajowych nr 27 i 12 od strony granicy państwa i wojewódzkiej nr 287 od strony Lubuska, największego miasta Powiatu Żarskiego po Żarach.
3. Likwidacji prawo skrętu z ul. Zielonogórskiej w ul. Skarbową poprzez projektowany trawnik i nie zachowanie istniejącego dodatkowego pasa umożliwiającego wykonanie manewru skrętu w prawo do Przychodni zdrowia, Sądu Rejonowego, Ośrodka Szkolno – Wychowawczego dla dzieci niedosłyszących oraz osiedla mieszkaniowego,
4. zaprojektowaniu ronda u zbiegu ul. Zielonogórska, Drzymały i Ludowa, nie uwzględniającego aktualnego natężenia ruchu na poszczególnych kierunkach t.j. wyjazd z miasta na obwodnicę i w kierunku Zielonej Góry, Lubomysła oraz dojazd do strefy przemysłowej Lotnisko a w niedalekiej przyszłości do siedziby Powiatowej Straży Pożarnej - Jednostki Ratownictwa Gaśniczego.

Jest rzeczą oczywistą, że sporządzenie projektu zamiennego likwidującego błędy projektu budowlanego pn. „ Przebudowa ul. Zielonogórskiej w Żarach wraz z infrastrukturą techniczną z roku 2015, wymaga znacznie mniej środków finansowych, nakładów rzeczowych oraz czasu, jak wykonywanie całkowicie zbędnych robót zgodnie z zawartymi umowami o dofinansowanie przebudowy przez budżet państwa i miasta.

Ograniczenie zakresu robót spowoduje również skrócenie czasu budowy a tym samym zmniejszenie uciążliwości związanych z objazdami i utrudnieniami spowodowanymi wykonywaniem robót całkowicie nie uzasadnionych.

Mając na uwadze całokształt przedstawionych wyżej okoliczności, wnoszę jak na wstępie.

#### Załączniki:

1. Proponowane rozwiązanie ronda u zbiegu Al. Jana Pawła II i ul. Zielonogórskiej – tzw. rondo turbinowe - opis i schemat. Ronda tego typu znalazły powszechne zastosowanie m.in. w Zielonej Górze w trakcie przebudowy rond na „Trasie Północnej”
2. Kopia niewłaściwie zaprojektowanego skrzyżowania ul. Zielonogórskiej i Skargowej, ograniczające przepustowość i płynność ruchu na głównym kierunku wyjazdowym z miasta,
3. Kopia ronda u zbiegu ul. Zielonogórskiej, Drzymały i Ludowej nie uwzględniającego natężenia ruchu na kierunku głównym a tym samym generującego utrudnienia i bezpieczeństwo ruchu na tym kierunku t.j. wyjazd z miasta i dojazd do strefy przemysłowej „Lotnisko” (brak pasa właściwie kanalizującego ruch - separatora).

# Rondo turbinowe w Prądach będzie zgłoszone do konkursu Modernizacja Roku

FOT. ANDRZEJ JAGIEŁŁA 17 marca 2009 Zaktualizowano 17 marca 2009, 17:07



*fol. Andrzej Jagiełła*

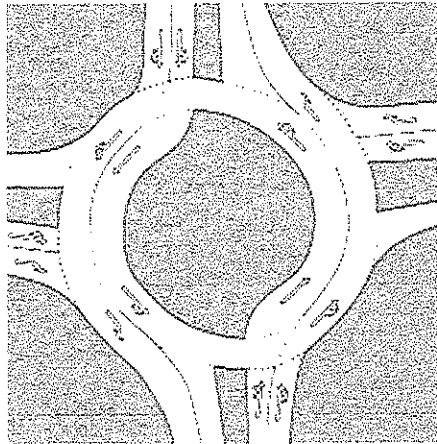
Rondo zostało oddane do użytku w grudniu 2008 roku przy zjeździe na węzle "Prądy" z autostrady A4 na drogę Opole - Nysa. Zostało tak zaprojektowane, by bezkolizyjnie kierować kierowców na właściwy pas ruchu zgodny z wybranym kierunkiem jazdy.

REKLAMA

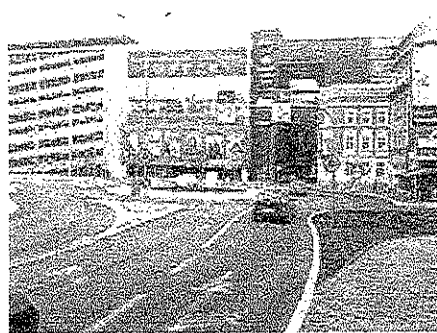
Od tego czasu w tym miejscu nie doszło do żadnego wypadku. Wcześniej na skrzyżowaniu dochodziło do groźnych kolizji, wielokrotnie z ofiarami śmiertelnymi.

- Jest to prawdopodobnie pierwsze w Polsce rondo turbinowe zbudowane przy zjeździe z autostrady - mówi Michał Wandrasz, rzecznik prasowy opolskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dyrekcja. - Nasza dyrekcja

## Rondo turbinowe



Przykład ronda turbinowego.



Rondo turbinowe w Bielsku-Białej o malowanych wysepkach i liniach rozgraniczających pasy ruchu zamiast separatorów.

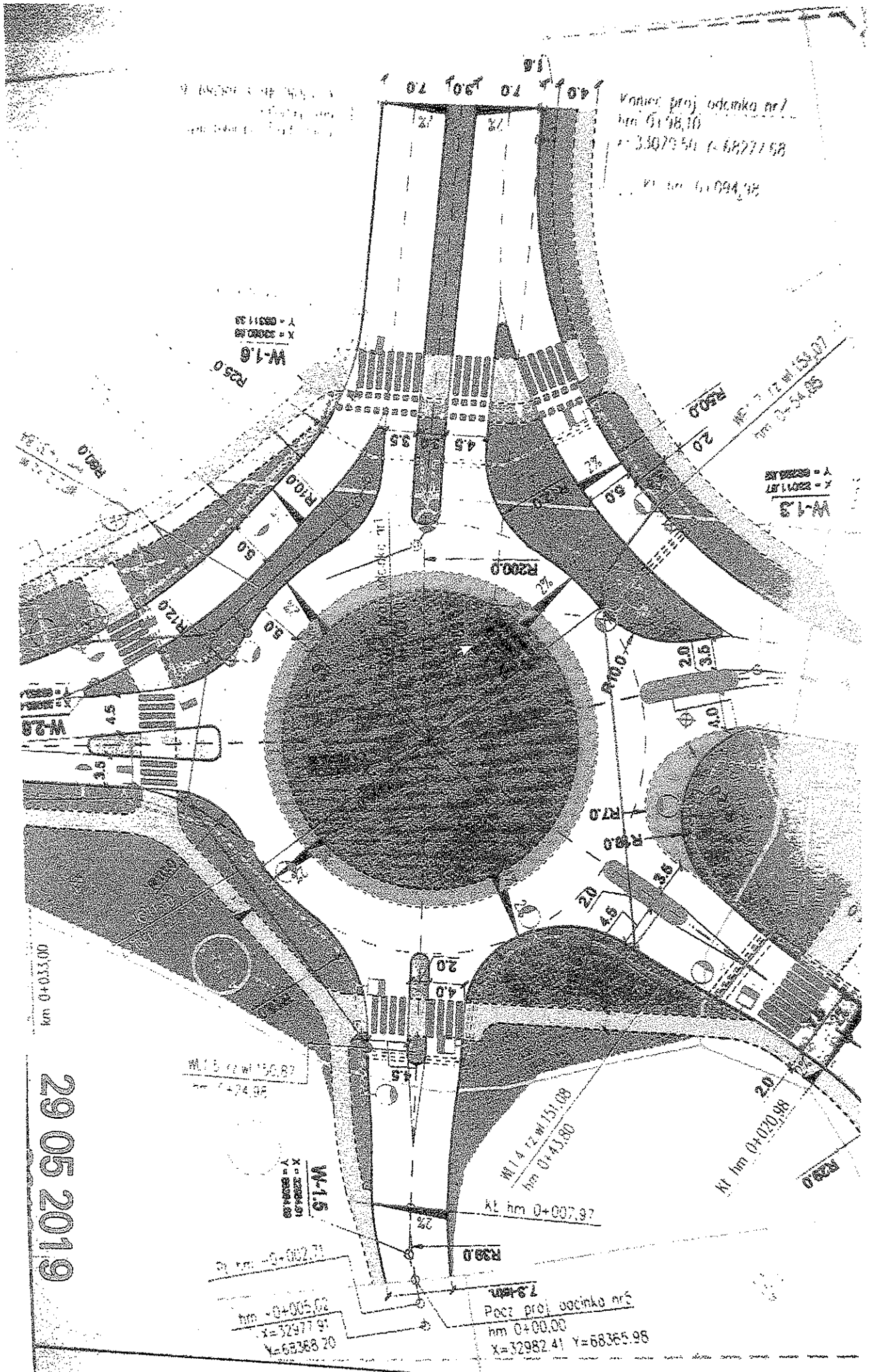
**Rondo turbinowe** – rodzaj ronda zaprojektowanego w taki sposób, że potoki ruchu pasu wewnętrznego i zewnętrznego nie przecinają się.

### Opis

Rondo turbinowe jest innowacyjnym rozwiązaniem układu pasów ruchu ronda o dwóch lub więcej pasach ruchu. Wymyślono je w 1998 roku w Holandii. Jego organizacja wymaga od kierującego, przed wjazdem (wejściem), dokonania wyboru kierunku jazdy oraz właściwego, dla tego wyboru, pasa ruchu. Jest to tu szczególnie ważne, gdyż przez wyniesione wysepki i separatory kanalizujące ruch, nie ma później możliwości zmiany pasa ruchu z zewnętrznego na wewnętrzny lub odwrotnie.

Pojazdy poruszające się po rondzie turbinowym są w naturalny sposób kierowane bezkolizyjnie do odpowiedniego wylotu ronda, co przez całkowite wyeliminowanie przeplatania strumieni ruchu zmniejsza ryzyko kolizji. Ustąpienie pierwszeństwa następuje tylko przy wjeździe na rondo, po czym w żadnym punkcie na rondzie, także przy zjeździe z niego, nie występują już punkty kolizyjne z innymi pojazdami.

Istnieje kilka odmian klasycznych rond turbinowych, zależnych od liczby wjazdów i wyjazdów. Możliwa jest taka konfiguracja ronda, która uniemożliwia zawracanie w jednym z kierunków. Czasami wybranie prawego pasa ruchu wymusza skręt w prawo już na najbliższym wylocie, co wyraźnie powinno wskazywać oznaczenie poziome na wlotach. Konstrukcja ronda turbinowego i znaki poziome (strzałka kierunkowa na wprost) mogą również dopuszczać dalszą jazdę do kolejnego wylotu.



29 05 2019

hm 0+00.00  
X=32977.91  
Y=66238.70

Piecz proj. odcinka nr 1  
hm 0+00.00  
X=32982.41 Y=66365.96

Wzrost proj. odcinka nr 1  
hm 0+00.00  
X=32977.91 Y=66238.70

W-13  
X=32982.41  
Y=66365.96

W-16  
X=32977.91  
Y=66238.70

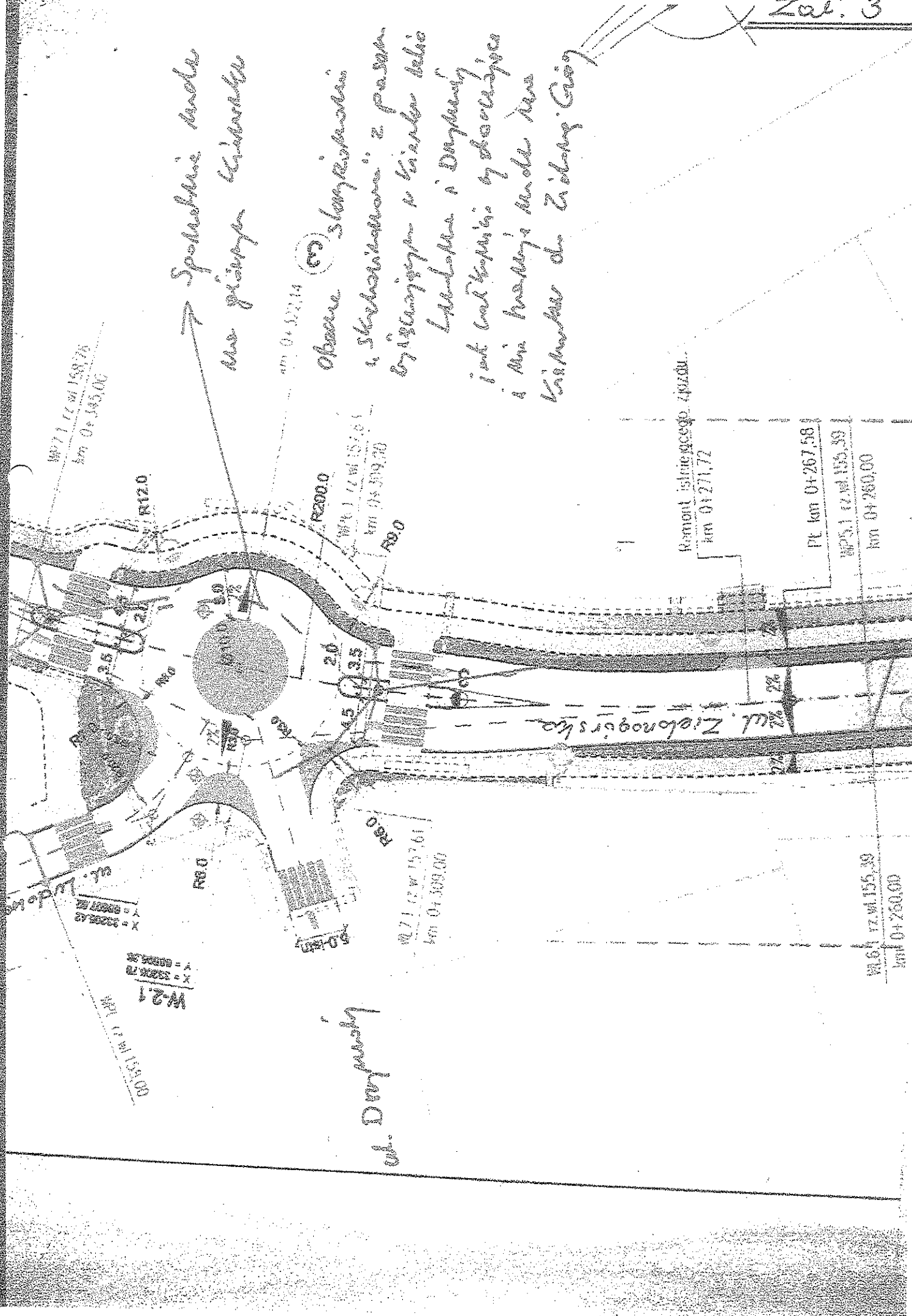
W-15  
X=32984.61  
Y=66365.96

W-18  
X=32984.61  
Y=66365.96

0:150+0 m

Spoločná mašina  
na plynárňu

Obecne strojovňa  
i. Strojovňa z. p. a. s.  
Bystrý a Križová  
Ladislav i. Dymov  
i. Strojovňa z. p. a. s.  
i. Mašina na plynárňu  
Križová a. Z. p. a. s.



Komfort isleto p. p. z. p. a. s.  
km 0+271,72

PE km 0+267,58  
WP5.1 rz. vl. 155,39  
km 0+260,00

ul. Zelenogorská

ul. Dymov

W-21  
X = 25238,70  
Y = 88289,70  
X = 25238,70  
Y = 88289,70

W-71 rz. vl. 157,61  
km 0+309,00

W-61 rz. vl. 155,39  
km 0+260,00