



**PREZYDENT MIASTA  
GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO**

Urząd Miasta  
ul. Sikorskiego 4  
66-400 Gorzów Wlkp.

T: +48 95 735 55 00  
F: +48 95 735 56 70  
E: kancelaria@um.gorzow.pl  
I: www.gorzow.pl

WIN.IL.152.2.2022.DC  
CRP - 21

**WYSLANIE**

**WYDECONY**

Za zwrótnym  
potwierdzeniem odbioru

26-01-2023

Marta Lubojska

L.dz. ... pomoc administracyjna  
skierowano .....

Gorzów Wlkp., dn. 19.01.2023 r.

**Mieszkańcy Osiedla Piaski  
W Gorzowie Wielkopolskim**

Ustosunkowując się do pierwszej kwestii poruszonej w Państwa petycji z dnia 04.11.2022r. wyjaśniam, że obwodnicę północną planuje się wybudować jako drogę o parametrach technicznych i użytkowych klasy głównej, którą oznacza się symbolem „G”. Klasa „G” jest drogą niższej klasy technicznej w stosunku do zakładanej na etapie opracowania koncepcji programowo-przestrzennej z listopada 2018r., sporządzonej przez biuro Interprojekt Gorzowska Inżynierska Firma Konsultingowa Sp. z o.o., tj. w stosunku do drogi o klasie głównej ruchu przyspieszonego oznaczanej symbolem „GP”. Jednakże należy zaznaczyć, że podstawowe parametry drogi takie jak szerokość pasa ruchu (3,50m), minimalny dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu (115kN) oraz możliwość zastosowania wariantu jednojezdniowego lub dwujezdniowego są tożsame dla obu tych klas technicznych i zgodne z przepisami prawa w zakresie warunków technicznych jakim winny odpowiadać drogi publiczne. Ponadto już na etapie koncepcji założono, że bez względu na wybór do realizacji wariantu drogi (jednojezdniowego lub dwujezdniowego) nada się jej, w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, kategorię drogi krajowej lub wojewódzkiej (zapis punktu 4 części ogólnej tej koncepcji zakładał alternatywę wyboru tych kategorii). Obie te kategorie (krajowa lub wojewódzka) w świetle rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. za 2022r., poz. 1518) mogą być zrealizowane w klasach technicznych „G” lub „GP”, z warunkiem koniecznym do spełnienia takim, że każda z tych klas winna zostać zaprojektowana w taki sposób, aby dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię wynosił co najmniej 115kN (§ 76 ust. 1 ww. rozporządzenia).

Nadmieniam, że w pierwszym etapie realizacji obwodnicy północnej planuje się zrealizować około 400,00m odcinek drogi (od Ronda Barlineckiego/ul. Kard. Wyszyńskiego do skrzyżowania z ul. Kazimierza Wielkiego) i dla tego odcinka drogi obecnie opracowywana jest aktualizacja programu funkcjonalno-użytkowego (zwana dalej PFU). PFU zakłada realizację ww. odcinka obwodnicy jako drogi o parametrach technicznych klasy „G”, dwujezdniowej, z czego każda z jezdni będzie obsługiwała ruch w przeciwnych kierunkach, będzie posiadała po dwa pasy ruchu (każdy po 3,50m) oraz przeniesie obciążenie na oś pojazdu nie mniejsze niż 115kN. Zwracam ponadto uwagę, że PFU nie definiuje jaką kategorię będzie miała droga, a stanowisko w tej sprawie zostanie podjęte na późniejszym etapie realizacji inwestycji (stosowną uchwałą), gdyż sama kategoria nie przesądza o parametrach technicznych i użytkowych drogi lecz jej klasa (G). Nadanie obwodnicy jednej z tych kategorii nie wpływa ponadto na fakt kto będzie jej zarządcą, gdyż zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (DZ.U. z 2022r., poz. 1693) w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad (A) i dróg ekspresowych (S) zarządcą jest prezydent miasta.

Biorąc pod uwagę Państwa apel o wybudowanie „właściwej obwodnicy, jako drogi krajowej łączącej drogę krajową 22 z drogą ekspresową S3 z dala od terenów



zabudowanych" wyjaśniam, że taka droga musiałaby przebiegać w znacznej mierze przez tereny położone poza granicami administracyjnymi miasta Gorzowa Wlkp., zwłaszcza przez teren gminy Kłodawy i wówczas to Miasto Gorzów Wlkp./Prezydent Miasta Gorzowa Wlkp. nie mógłby się samodzielnie podjąć się realizacji takiej inwestycji. Droga realizowana jako połączenie drogi krajowej nr 22 i drogi ekspresowej S3 musiałaby być wybudowana jako droga krajowa przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, co z kolei spowodowałoby kilkuletnie lub kilkudziesięcioletnie oczekiwanie na rozwiązanie problemu wzrastającego ruchu drogowego w tym rejonie miasta. Należy dodać, że już dokumenty strategiczne miasta powstałe od 1994r. (tj. między innymi miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), Strategia Rozwoju Miasta do 2030r., Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wykazują potrzebę realizacji przedmiotowej inwestycji.

Prognoza ruchu opracowana w ramach ww. koncepcji programowo-przestrzennej z listopada 2018r. powołuje się ponadto na multimodalny model ruchu Gorzowa Wielkopolskiego opracowany w IV kwartale 2016r., w związku z realizacją zadań pn. "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wielkopolskim" oraz na dane z "Systemu zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wielkopolskim - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna", który był następnie uszczegóławiany i aktualizowany w IV kwartale 2017r. w ramach prac nad „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gorzowa Wielkopolskiego w zakresie uwarunkowań i kierunków rozwoju układu komunikacyjnego miasta. Etap I, część I – Analiza dokumentów i diagnoza sieci transportowej miasta”. Z tej prognozy, analizującej ruch do 2050r., również wynika potrzeba budowy obwodnicy spowodowana koniecznością zapewnienia wzajemnej spójności dróg wojewódzkich i krajowych zlokalizowanych na terenie miasta Gorzowa Wlkp. oraz koniecznością połączenia największych gorzowskich osiedli mieszkaniowych, celem odciążenia układu wewnętrznego dróg miejskich (tj. dróg publicznych powiatowych i gminnych np. ul. K. Wielkiego, ul. Owocowej stanowiących dojazd do dróg niepublicznych czyli wewnętrznych np. osiedlowych). Strategicznie również należy wziąć pod uwagę konieczność skomunikowania istniejących osiedli mieszkaniowych z terenami przeszłych osiedli przewidzianych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę jednorodzinną i wielorodzinną, w tym zamierzonych do realizacji w obrębie ewid. 1–Chwałęcice, jednostce ewid. Gorzów Wielkopolski (pomiędzy marketem OBI a terenem zaplanowanym na powiększenie Parku Słowiańskiego). Kolejnym argumentem jest także konieczność skomunikowania istniejących osiedli mieszkaniowych (np. Górczyn, Manhattan Piaski) z planowanym rozwojem terenów inwestycyjnych w rejonie ul. Myśluborskiej/ ul. Szczecińskiej, jaki stworzy miejsca pracy co wzmoże ruch obecnie istniejącym układem komunikacyjnym, między innymi przez ul. Owocową, ul. K. Wielkiego, który jeszcze znacznie bardziej się przeciąży.

Odpowiadając na kolejne zagadnienie poruszone w petycji wyjaśniam, że zakres inwestycji planowany w ramach budowy północnej obwodnicy i przedstawiony w koncepcji z listopada 2018r., będzie obejmował budowę trasy głównej obwodnicy z skrzyżowaniami jednopoziomowymi typu rondo wraz z wykonaniem wlotów tych skrzyżowań łączących się z drogami istniejącymi. Opracowywana aktualizacja PFU dla pierwszego odcinka zawiera rozwiązania projektowe dotyczące połączenia z ul. Górczyńską, ul. Kard. Wyszyńskiego, ul. K. Wielkiego, ul. Owocową i ul. Z. Kuratowskiej poprzez skrzyżowania typu rondo i przebudowę ww. ulic w zakresie niezbędnym do skomunikowania z tymi rondami, w tym korektę przebiegu skrzyżowania ul. K. Wielkiego z ul. Z. Kuratowskiej. Jednakże zaznaczyć należy, że większy zakres przebudowy ul. K. Wielkiego może być realizowany jedynie w ramach innego zadania inwestycyjnego. Uwarunkowane jest to również zakresem zadania



jaki mógł być przedmiotem wniosku o dofinansowanie złożonego w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych – edycja 2.

Koncepcja programowo-przestrzenna z 2018r. i opracowywane PFU nie zawierają szczegółowych rozwiązań projektowych w zakresie ograniczenia hałasu, gdyż odzwierciedlają ogólne założenia realizacyjne, jakie zostaną uszczegółowione na dalszym etapie tj. na etapie opracowania szczegółowej dokumentacji technicznej. PFU ponadto stanowi dokumentację jaka umożliwi przeprowadzenie postępowania zamówienia publicznego, którego celem będzie wyłonienie Wykonawcy realizującego zadanie w formule „zaprojektuj i wybuduj”. Oznacza to, że Wykonawca wyłoniony w toku takiego postępowania będzie odpowiedzialny za sporządzenie niezbędnej dokumentacji projektowej, uzyskanie uzgodnień, opinii, pozwoleń i decyzji niezbędnych do przeprowadzenia robót budowlanych, w tym decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (zwanej potocznie ZRID) oraz następnie za realizację robót budowlanych.

W zakresie ograniczenia hałasu wyjaśniam, że szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zostaną narzucone przez decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Na etapie opracowania dokumentów do wydania decyzji środowiskowej rozważane są różne rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej i w zależności od tego organ administracji publicznej wyda decyzję środowiskową, która może zarówno warunkować konieczność wykonania jednego lub kilku rozwiązań jednocześnie. Aktualnie trwa proces pozyskania ww. decyzji, a umowny termin jej uzyskania, zgodnie z aktualnie obowiązującymi warunkami zawartej umowy opiewa na dzień 21.07.2023r. Wykonawca, który będzie natomiast odpowiedzialny z opracowanie szczegółowej dokumentacji projektowej będzie musiał warunki wynikające z decyzji środowiskowej ująć w rozwiązaniach projektowych.

Jak już wspomniano na wstępie, w świetle § 76 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. za 2022r., poz. 1518) oraz z zapisu § 76 ust. 2 ww. rozporządzenia wynika, że droga klasy „G” (lub „GP”) winna zostać zaprojektowana w taki sposób, aby dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię wynosił co najmniej 115kN, a nawierzchnia, po której mogą poruszać się pojazdy inne niż rowery, hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego, winna uwzględniać pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej większej niż 3,5 t. Ponadto na podstawie przepisów prawa nie ma regulacji na podstawie, której można byłoby wykluczyć pojazdy normatywne z użytkowania drogi publicznej (w tym klasy „G” lub „GP”). Jedyne wykluczenie z korzystania z dróg publicznych podlegają tzw. pojazdy nienormatywne, czyli pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku, wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych przewidzianych w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2022r. poz. 988). Zatem tylko w przypadku przekroczenia parametrów użytkowych projektowanej obwodnicy ruch pojazdu nienormatywnego dozwolony będzie pod warunkiem uzyskania specjalnego zezwolenia na przejazd pojazdu z zachowaniem warunków w nim określonych.

Koncepcja programowo-przestrzenna z 2018r. na całej długości obwodnicy (od Ronda Barlineckiego do ul. Żwirowej i następnie do ul. Myśliborskiej) zawiera rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów, co ma również odzwierciedlenie w opracowywanym PFU dla odcinka drogi przewidzianego do realizacji w pierwszym etapie inwestycji. Do rozwiązań tych należy odseparowanie ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu pojazdów poruszających się po jezdni, poprzez zastosowanie

ścieżek rowerowych i chodników. Założenia z koncepcji i PFU będą w tym zakresie odzwierciedlone w szczegółowych rozwiązaniach dokumentacji projektowej, służącej uzyskaniu ZRID.

Ustosunkowując się do podniesionej „niezgodności” rozwiązań z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego wyjaśniam, że przedsięwzięcie budowlane będzie realizowane na zasadach określonych w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U. z 2022r., poz. 176). Ustawa ta jest ustawą szczególną tzw. potocznie specustawą, która zwalnia z zastosowania ogólnych regulacji prawnych i typowych procesów administracyjnych, a więc pozwala zastosować pierwszeństwo z niej wynikające przed innymi ustawami, przepisami, prawami, w tym pierwszeństwo nad warunkami wynikającymi z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zastosowanie ww. ustawy nie wymaga zatem zgodności rozwiązań wskazanych w petycji z ww. planem.

Jednocześnie niniejszym pismem informuję, że w dniu 04.10.2022r. odbyło się spotkanie informacyjne z mieszkańcami w sprawie realizacji obwodnicy północnej, z którego materiały dostępne są na miejskim portalu internetowym [um.gorzow.pl](https://um.gorzow.pl) w zakładce dialog społeczny (pod linkiem: <https://um.gorzow.pl/dialog-spoeczny.html>).

Z poważaniem

z up. PREZYDENTA MIASTA

*Artur Kubiś*  
Sekretarz Miasta

Otrzymują:

- 1) Mieszkańcy Osiedla Piaski W Gorzowie Wielkopolskim  
adres wskazany do korespondencji:



- 2) aa