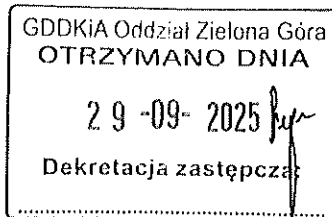


Radna Gminy Dąbie
ul. Główna 25
66-600 Nowy Zagór



Nowy Zagór, 22.09.2025 r.



GDDKiA - Z.G. ra
RPW/17101/2025 p
Data: 2025-09-29

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Zielonej Górze
Sz. P. Henryk Janowicz

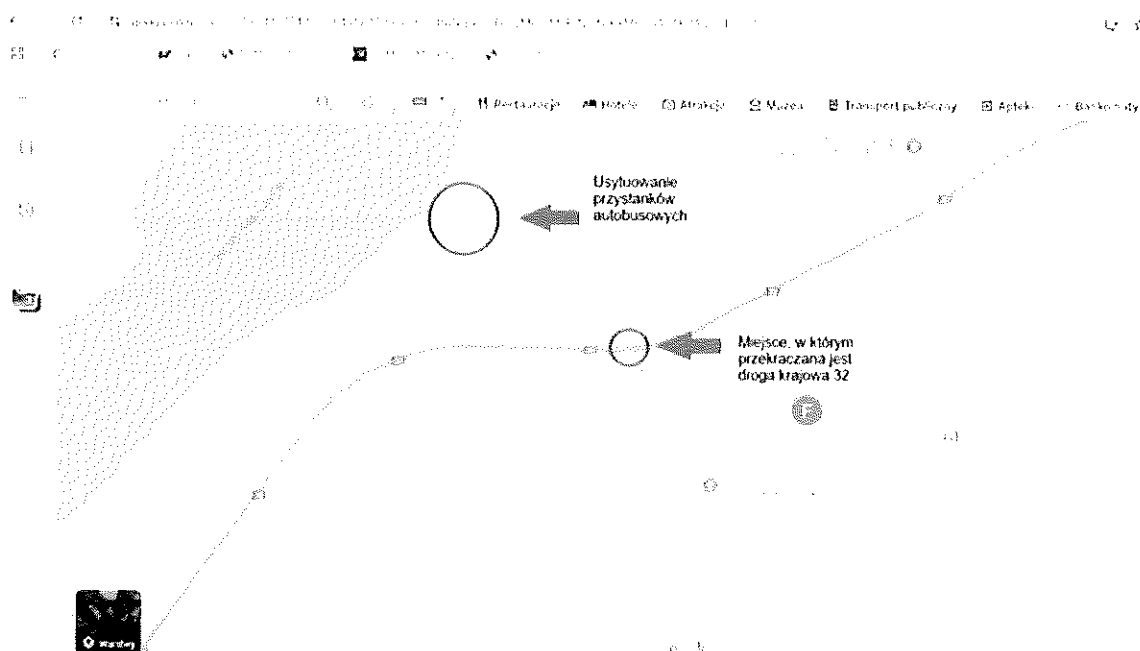
Apel mieszkańców wsi Nowy Zagór i Dąbki o natychmiastowe działania BRD na DK32 na wysokości przecięcia z drogą powiatową 1148F oraz o budowę odseparowanego ciągu pieszo-rowerowego w kierunku miejscowości Połupin

W 2024 r. mieszkańcy wsi Nowy Zagór i Dąbki wnieśli pismem z dnia 12.12.2024 r. do Zarządu Powiatu Krośnieńskiego apel o poprawę bezpieczeństwa na przecięciu DK32 i drogi powiatowej 1148F. Z racji właściwości rzeczowej w zakresie drogi krajowej kierujemy dziś oddzielny wniosek bezpośrednio do GDDKiA O/Zielona Góra, podtrzymując wszystkie argumenty dotyczące bezpieczeństwa na DK32 oraz prosząc o konkretne działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa i stworzenie realnych możliwości komunikacyjnych dla mieszkańców. Próby zwrócenia uwagi na istniejące problemy kierowane były już do GDDKiA w Zielonej Górze ale ciągle spotykamy się z negatywnymi odpowiedziami – ostatnie pismo Wójta Gminy Dąbie Bogusława Zarazy z dnia 29.04.2025 r.

Główny problem związany jest z bezpieczeństwem na skrzyżowaniu drogi powiatowej 1148F z drogą krajową 32. Dlatego **domagamy się budowy przejść dla pieszych przez DK32 na wysokości wsi Nowy Zagór**. Ze względu na wykluczenie komunikacyjne obu wsi, mieszkańcy, a w szczególności młodzież szkolna, zmuszona jest korzystać z przystanku autobusowego na ul. Gubińskiej za Krosnem Odrzańskim. Następnie musi dojść do DK32 przez stary fragment 1148F z kamieni polnych o długości około 400 m. Alternatywne przejście z przystanku autobusowego do Nowego Zagóru, wzdłuż DK32, nie może być nawet rozpatrywane, ze względu na duże natężenie ruchu, brak pobocza i przejść dla pieszych. Miejsce, w którym trzeba przekroczyć DK32 znajduje się na łuku drogi o znacznie ograniczonej widoczności – rys. 1. Wyjazdy z owej drogi i ul. Wodnej od strony wsi wyposażone są w znaki B-20 (znaki „stop”) z obu stron, co potwierdza istnienie zagrożenia w tym miejscu, związanego ze słabą widocznością. Samochody nadjeżdżające od strony Zielonej Góry na tym łuku nie mają szans dostrzec pieszych. W reakcji na sytuację dzieci i młodzież rezygnują z tej trasy i dojeżdżają do szkół przez Połupin, nierzadko rowerami i hulajnogami elektrycznymi wzdłuż DK32, czyli znowu bez infrastruktury ochronnej.

Dodatkowo natężenie ruchu na DK32 ma tendencję wzrostową. W 2024 r. i na początku 2025 r. mieszkańcy realnie odczuli skierowanie ruchu na DK32 i drogi dojazdowe w związku z przebudową i ograniczeniami na DK29 (Krosno Odrzańskie – Połupin). Od 31 marca 2025 r. przywrócono co prawda docelową organizację ruchu na moście na Odrze w Krośnie Odrzańskim, ale restrykcje dla tranzytu ciężarowego spowodowały, że ruch samochodów ciężarowych jest większy w kierunku Gubina

i częściowo przerzucony został właśnie na DK32. Dodatkowo spodziewamy się czasowego zwiększenia natężenia ruchu w związku z budową obwodnicy Krosna Odrzańskiego, a dokładnie z budową nowego ronda w Połupinie. Jeżeli będzie potrzeba zamknięcia fragmentów DK29 to automatycznie spowoduje to zwiększony ruch na DK32.



Rys. 1. Skrzyżowanie drogi powiatowej z drogą krajową 32.

Na drugim wyjeździe z Nowego Zagóru, z ul. Krośnieńskiej na DK32 (naprzeciw wjazdu do rozlewni gazu, gdzie ruch samochodów ciężarowych jest większy) doszło do śmiertelnego potrącenia rowerzysty. Jest to miejsce gdzie kierowcy po minięciu oznaczenia skrzyżowania nagminnie wyprzedzają - to właśnie od tego wyjazdu **domagamy się budowy ścieżki rowerowej** wzdłuż DK32, która pozwoli bezpiecznie dojechać w kierunku Połupina, eliminując konieczność jazdy skrajem jezdni.

Zwracamy także uwagę na nieprawidłowe oznakowanie pionowe tego skrzyżowania: w miejscu, gdzie występuje skrzyżowanie obustronne, powinien być zastosowany znak A-6a, podczas gdy obecnie ustawiono A-6c. To błąd organizacji ruchu, który wprost przekłada się na błędną percepcję układu pierwszeństwa i nawyki kierowców. Oczekujemy niezwłocznego przeglądu i korekty oznakowania (pionowego i poziomego), przywrócenia czytelności układu.

Nie prosimy o wygodę — żądamy elementarnego bezpieczeństwa. Ile jeszcze ma trwać ten stan rzeczy? Brak decyzji o budowie przejść dla pieszych, ciągu pieszo-rowerowego oraz korekcie oznakowania byłby równoznaczny z akceptacją wysokiego ryzyka i nierównego traktowania mieszkańców względem innych miejscowości przy DK32, gdzie analogiczne rozwiązania BRD są realizowane.

Obowiązujące przepisy i wytyczne wprost wymagają zapewnienia pieszym właściwej widoczności oraz infrastruktury ochronnej. Mówimy nie o „dobrych praktykach”, lecz o dokumentach o charakterze normatywnym i wdrożonych standardach: „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 1: Planowanie tras dla pieszych (WR-D-41-1), wersja 01, obowiązuje od 23.11.2023 r.”

– wskazują konieczność prowadzenia ciągów pieszych z zapewnieniem pól widoczności i minimalizacji prędkości rzeczywistych na dojazdach do miejsc przekraczania (MI, gov.pl). „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (WR-D-41-3)” oraz „Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych (WR-D-41-4, 24.02.2021 r.) – precyzują wymagania co do lokalizacji przejść, doświetlenia i rozpoznawalności sylwetki pieszego (MI/KRBRD). Z kolei Rozporządzenie MTiGM z 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – nakazuje kształtowanie geometrii, widoczności i urządzeń bezpieczeństwa w sposób adekwatny do funkcji drogi i natężeń ruchu (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430). Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych wraz z „Szczegółowymi warunkami technicznymi...” doprecyzowuje m.in. dobór i poprawność znaków ostrzegawczych A-6a/A-6c, czytelność organizacji ruchu i oznakowania poziomego (Dz.U. 2019 poz. 2310; Dz.U. 2022 poz. 2377). W świetle tych aktów stan obecny (brak przejścia/ciągu pieszo-rowerowego, wątpliwość co do poprawności oznakowania A-6c zamiast A-6a, niedostateczna widoczność na łuku DK32) jest nie do zaakceptowania i wymaga niezwłocznej korekty. Oczekujemy równego traktowania mieszkańców Nowego Zagórze na tle innych odcinków DK32 w gminie Dąbie, gdzie inwestycje pieszo-rowerowe są realizowane - oraz pilnego wdrożenia analogicznych rozwiązań na naszym najbardziej niebezpiecznym odcinku.

Wnioski do GDDKiA O/Zielona Góra

1. Wyznaczenie i budowa przejścia dla pieszych w bezpiecznej lokalizacji na DK32 (na wysokości przecięcia z DP 1148F), wraz z analizą widoczności oraz doбором urządzeń BRD (o ile istnieje taka potrzeba), uwzględniające ciągi piesze.
2. Budowa odseparowanego ciągu pieszo-rowerowego od skrzyżowania z ul. Krośnieńską w Nowym Zagórze w kierunku Polupina (ul. Gubińska), eliminującego ruch pieszo-rowerowy skrajem jezdni DK32.
3. Korekta oznakowania pionowego w rejonie przecięcia DK32/DP 1148F: zastosowanie A-6a zamiast A-6c.
4. Wizja lokalna z udziałem: przedstawiciela GDDKiA O/Zielona Góra, WRD Policji, Wójta Gminy Dąbie i reprezentacji mieszkańców — celem ustalenia lokalizacji przejścia, przebiegu ciągu pieszo-rowerowego i harmonogramu wdrożenia.

Prosimy o pisemne stanowisko z propozycją terminów.

Z poważaniem,

Do wiadomości

Wójt Gminy Dąbie

Zarząd Powiatu Krośnieńskiego

Załączniki:

1. Lista podpisów mieszkańców popierających apel.