

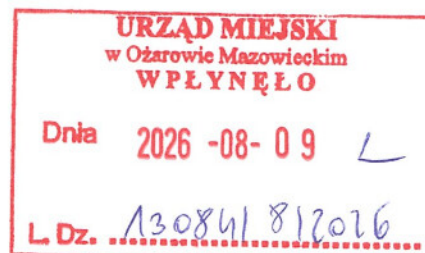
Ożarów Mazowiecki, 9 sierpnia 2026 r.

Burmistrz Ożarowa Mazowieckiego
ul. Kolejowa 2
05-850 Ożarów Mazowiecki

Wnoszący:

Maciej Fidler

[REDACTED]
[REDACTED]



PETYCJA

Petycja o rewizję projektu ul. Kapuckiej przed zawarciem umowy z wykonawcą

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2018 poz. 870) wnoszę o:

1. rewizję i wprowadzenie zmian do dokumentacji projektowej ul. Kapuckiej w Ożarowie Mazowieckim przed zawarciem umowy z wykonawcą na jej budowę;
2. uwzględnianie przy projektowaniu dróg gminnych aktualnych krajowych wytycznych technicznych, w szczególności wytycznych rekomendowanych dotyczących dróg (WR-D);
3. wprowadzenie procedury konsultowania z mieszkańcami projektów inwestycji drogowych przed ogłoszeniem postępowania przetargowego, na wzór rozwiązań stosowanych m.st. Warszawa.

Uzasadnienie

Powodem złożenia niniejszej petycji jest opublikowany projekt zagospodarowania ul. Kapuckiej, z którym miałem okazję się zapoznać. Niestety w obecnym kształcie posiada on kilka problemów, które moim zdaniem warto poprawić, zanim inwestycja ruszy dalej, są to m.in.:

1. przewymiarowana szerokość pasów ruchu (3,0 m zamiast standardowych 2,75 m dla drogi klasy L);
2. całkowity brak zieleni oraz rozwiązań umożliwiających retencję wód opadowych;

3. brak zorganizowanych miejsc postojowych, mimo widocznego zapotrzebowania na parkowanie wzdłuż ulicy;
4. nieoptymalne proporcje szerokości chodników względem pozostałych elementów pasa drogowego.

Poniżej przedstawiam szczegółowe uzasadnienie każdego z powyższych punktów, wraz z konkretną propozycją rozwiązania oraz podstawą prawną lub techniczną.

1. Ponadstandardowa szerokość pasów ruchu

Zgodnie z opublikowanym projektem zagospodarowania terenu (PZT) na ul. Kapuckiej zaplanowano dwa pasy ruchu, o szerokości 3,0 metra każdy. Zgodnie z § 17 przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (tj. Dz.U.2022.1518), w przypadku drogi klasy L, jaką stanowi ul. Kapucka w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP), szerokość pasa ruchu stanowi standardowo 2,75 m. Biorąc pod uwagę ograniczoną szerokość pasa drogowego (11,5 m) przyjęcie szerokości 3,0 m wymaga w mojej ocenie szczególnego uzasadnienia, podczas gdy dla drogi tej klasy przepisy przewidują zasadniczo szerokość 2,75 m. Problem ten ma szczególne znaczenie, ponieważ na omawianej ulicy nie zaprojektowano żadnej zieleni, ani miejsc parkingowych. Stosowanie węższych pasów ruchu stanowi też formę uspokojenia ruchu, co biorąc pod uwagę charakter ulicy i pobliskiej zabudowy, oraz obecne już formy uspokojenia ruchu w PZT (wyniesione skrzyżowanie) jest efektem pożądanym. Jednocześnie proponowana szerokość 2,75 metra pozwala na bezpieczne mijanie się większych pojazdów w tym autobusów czy śmieciarek, których miarodajna szerokość wynosi ok. 2,5-2,55 m.

2. Brak zieleni i rozwiązań retencji wody

Projekt zagospodarowania nie przewiduje jakichkolwiek nasadzeń ani elementów zieleni w pasie drogowym, co skutkuje pełnym odprowadzaniem wód opadowych do kanalizacji deszczowej. Zgodnie z § 72 ust. 1 przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518) — „w pasie drogowym projektuje się roślinność w taki sposób, aby wykorzystać w szczególności jej zdolność do pełnienia funkcji izolacyjnej, w tym akustycznej i termicznej, oraz zdolność do retencjonowania wód”. Proponuję wprowadzenie pasa zieleni o zmiennej szerokości 1.8-2.2 m po wschodniej stronie jezdni, z nasadzeniem drzew, lokalnie poszerzanego w miejscach sadzenia drzew, wraz z wykorzystaniem krat odpływowych w celu zachowania odpowiedniej szerokości chodnika dla pieszych. W celu zapewnienia odpowiednich warunków do rozwoju drzew, powierzchnia pod sąsiadującym chodnikiem powinna zostać wykonana z odpowiedniego podłoża strukturalnego.

Proponowana szerokość pasa zieleni wraz z odpowiednim podłożem pod chodnikiem pozwoli na zastosowanie drzew średniej lub dużej wielkości, zgodnie z klasyfikacją stosowaną w literaturze urbanistycznej dot. kształtowania zieleni miejskiej (m.in. Borowski, Pstrągowska 2009). Rozwiązanie to mieści się w obecnej szerokości pasa drogowego (11,5 m). Do efektów wprowadzenia zieleni należą m.in.: poprawa retencji wody, poprawa mikroklimatu a w szczególności ograniczenie efektu „miejskiej wyspy ciepła” oraz poprawa warunków dla

pieszych, zapewniając im odpowiedni cień, co ma szczególne znaczenie w związku ze zmianą klimatu oraz starzejącą się strukturą demograficzną Polski.

3. Brak zorganizowanych miejsc postojowych

Zgodnie z dokumentami strategicznymi jak np. *Strategia Rozwoju Gminy na lata 2024-2030* w związku z oczekiwaniami społecznymi, jednym z przyjętych celów jest tworzenie nowych miejsc parkingowych. Niestety obecny projekt nie przewiduje żadnych nowych miejsc postojowych. W praktyce prowadzić to może do parkowania na chodnikach, zwłaszcza przez ich ponadnormatywną szerokość. W związku z tym proponuję wprowadzenie miejsc parkingowych naprzemiennie z nasadzeniami w pasie zieleni, wykonanych z powierzchni przepuszczalnych jak płyty ażurowe czy tzw. geokrata. Pozwoli to na uporządkowanie parkowania oraz realizację jednego z postawionych przez gminę celów.

4. Nieoptymalne szerokości chodników

Zaprojektowane chodniki o szerokości 2,3 m i 3,2 m znacząco przekraczają wymogi wynikające z natężenia ruchu pieszego na tej ulicy, jednocześnie nie zostawiając żadnej przestrzeni na inne elementy jak parkingi czy zieleń. Ponadto, chodnik po wschodniej stronie ma zostać wykonany z mieszanki mineralno-asfaltowej. Taki rodzaj nawierzchni może powodować następujące problemy: zwiększoną temperaturę nawierzchni, wyższe koszty utrzymania i naprawy oraz błędny odbiór drogi przez użytkowników — szeroka, asfaltowa droga dla pieszych może zostać odebrana jako droga dla pieszych i rowerów, co może prowadzić do agresji drogowej w przypadku prawidłowego korzystania z jezdni przez kierującego rowerem. W konsekwencji rowerzyści poruszający się zgodnie z przepisami po jezdni mogą spotykać się z agresją ze strony kierowców. Stoi to w sprzeczności z zasadą „dróg samowytłumaczających się”, rekomendowanych m.in. przez Ministra Infrastruktury w „*WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg*”. W świetle powyższego proponuję ograniczenie szerokości chodników do 2,0-2,2m co pozostaje szerokością w pełni wystarczającą dla komfortowego ruchu pieszego, z dopuszczalnymi lokalnymi zwężeniami wyłącznie w miejscach sadzenia drzew lub zatokach parkingowych. Dodatkowo postuluję zmianę nawierzchni na kostkę brukową, lub płyty 50x50cm analogicznie do tych stosowanych w Warszawie, pozwalających ograniczyć koszty budowy i utrzymania oraz poprawiających estetykę miejską.

5. Racjonalne wydatki publiczne

Z uwagi na wczesny etap procedury przetargowej, koszt wprowadzenia proponowanych zmian jest zdecydowanie niższy niż w przypadku przebudowy drogi, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że drogi projektowane są na okres ponad 15–20 lat. Zgodnie z art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. Realizacja inwestycji w obecnym kształcie, bez ponownego przeanalizowania możliwości wprowadzenia wskazanych usprawnień na obecnym etapie, uzasadnia w mojej ocenie ponowną ocenę projektu pod kątem zasady uzyskiwania

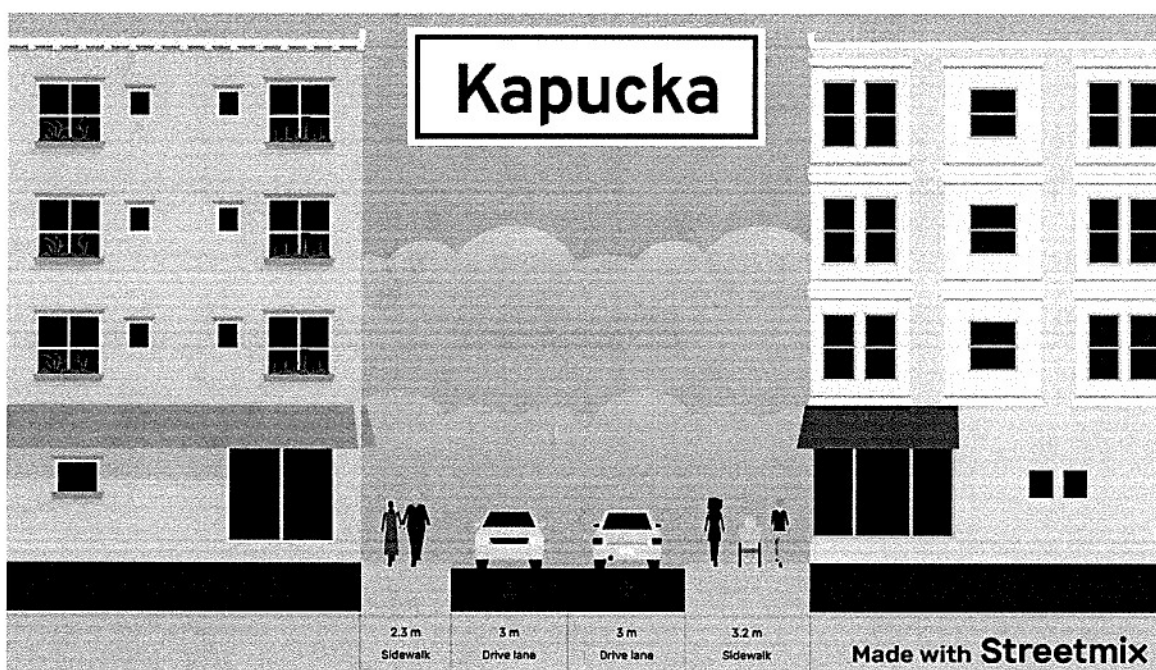
najlepszych efektów z danych nakładów. Koszt korekty dokumentacji na obecnym etapie może być niewspółmiernie niższy niż koszt przyszłej przebudowy gotowej infrastruktury.

6. Standardy projektowe oraz konsultacje społeczne przy inwestycjach drogowych

Opisane powyżej problemy nie wynikają w mojej ocenie z jednostkowego błędu, lecz z braku przyjętych w Gminie standardów projektowania ulic oraz braku mechanizmu, który pozwalałby mieszkańcom zgłaszać uwagi na etapie przygotowania dokumentacji, a nie dopiero po jej opublikowaniu. Wiele samorządów, w tym m.st. Warszawa, od lat stosuje własne standardy kształtowania przestrzeni ulic i zieleni przy inwestycjach oraz prowadzi konsultacje społeczne poprzedzające ogłoszenie postępowań przetargowych na budowę dróg. Rozwiązania takie pozwalają wychwycić podobne do opisanych powyżej problemy jeszcze przed powstaniem gotowej dokumentacji, a nie dopiero na etapie, gdy jedyną drogą reakcji pozostaje interwencja mieszkańców już po opublikowaniu przetargu.

W związku z powyższym wnoszę o rozważenie przyjęcia analogicznych rozwiązań w Gminie Ożarów Mazowiecki — zarówno w postaci przyjęcia krajowych wytycznych technicznych (seria WR-D) jako podstawy projektowania dróg gminnych, jak i wprowadzenia procedury konsultowania projektów inwestycji drogowych z mieszkańcami przed ogłoszeniem przetargu. Pozwoli to ograniczyć ryzyko podobnych sytuacji w przyszłości oraz zwiększy zaufanie mieszkańców do procesu inwestycyjnego prowadzonego przez Gminę.

Dla zobrazowania powyższych propozycji poniżej zamieszczam zestawienie obecnego przekroju projektowego z proponowanym przekrojem alternatywnym.



rys. 1 – Obecny przekrój projektu ul. Kapuckiej



rys. 2 – Proponowany alternatywny przekrój ul. Kapuckiej (z oznakowaniem poziomym P-27 w pasie ruchu)

Mając na uwadze przedstawione powyżej argumenty, zwracam się z uprzejmą prośbą o rozważenie wprowadzenia proponowanych zmian, dopóki jest to możliwe bez ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z przebudową już wykonanej infrastruktury. Zależy mi na tym, aby niniejsza petycja została potraktowana jako głos mieszkańca zainteresowanego jakością przestrzeni publicznej, a nie jako sprzeciw wobec samej inwestycji — chodzi o to, by ul. Kapucka powstała w kształcie, który będzie służył wszystkim jej użytkownikom przez kolejne kilkanaście–dwadzieścia lat, jakie zwykle obejmuje projektowanie tego typu infrastruktury. Obecny etap procedury to ostatni moment, w którym można to osiągnąć poprzez korektę dokumentacji, bez ponoszenia kosztów przyszłej, fizycznej przebudowy gotowej ulicy. Bardzo proszę o wykorzystanie tej możliwości.

Oświadczenie

Zgodnie z art. 4 ust. 3 ww. ustawy o petycjach, wyrażam zgodę na ujawnienie moich danych osobowych w zakresie imienia i nazwiska.

Z poważaniem,
Maciej Fidler



PODPIS ZAUFANY

MACIEJ BARTOSZ
FIDLER

09.08.2026 23:53:52 GMT+0200

Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

