



BURMISTRZ

Ożarów Mazowieckiego

Ożarów Mazowiecki, 17 wrzesień 2026 roku

Maciej Fidler



WIR.7226.142.2026.AŻ
Pismo l.dz. 10683/6/2026

Dotyczy: petycji w sprawie dostępności wyniesionych przejść dla pieszych i skrzyżowań na terenie gminy Ożarów Mazowiecki

Burmistrz Ożarowa Mazowieckiego w nawiązaniu do przesłanej petycji w sprawie dostępności wyniesionych przejść dla pieszych i skrzyżowań na terenie gminy Ożarów Mazowiecki informuje, że przedstawione zagadnienie dotyczy konfliktu pomiędzy trzema wymaganiami projektowymi: dostępnością dla osób z niepełnosprawnościami, bezpieczeństwem ruchu rowerowego i pieszego oraz prawidłowym odwodnieniem drogi.

Nie ma przepisu, który nakazywałby dostosowanie wszystkich istniejących przejść wyniesionych do standardów obowiązujących dla nowych inwestycji. Obowiązujące przepisy, w szczególności rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518) oraz ustawa z 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1411), nakładają obowiązek zapewnienia dostępności przy budowie lub przebudowie, ale nie wymagają automatycznego dostosowania wszystkich istniejących rozwiązań. To projektant posiadający odpowiednie uprawnienia i kwalifikacje oraz wiedzę techniczną popartą doświadczeniem powinien zapewnić bezpieczeństwo ruchu (organizacja ruchu naturalne spowolnienie rowerzysty przed wtargnięciem na przejście dla pieszych w sposób niebezpieczny), odwodnienie (bezpieczeństwo i zapewnienie braków zastoisk wody zwłaszcza w okresie zimy, która może zamarznąć przed progiem powodując niekontrolowany poślizg), trwałość konstrukcji oraz dostępność. Są to wymagania równorzędne. Problem który porusza się w petycji to nic innego jak niewielki ciek przykrawężnikowy (rynienka), de facto bezproblemowa przeszkoda do pokonania dla osoby na wózku, a niezbędne do prawidłowego odwodnienia drogi urządzenie oraz naturalne spowolnienie rowerzysty przed wjechaniem z dużą prędkością na drogę rozwiązanie. Ów ciek umożliwia prawidłowe odprowadzenie wody, zapobiega zaleganiu wody na przejściu, chroni konstrukcję nawierzchni i zmniejsza ryzyko oblodzenia. Jego zlikwidowanie powoduje konieczność przebudowy całego systemu odwodnienia, co jest kosztowne bo trzeba zmieniać niweletę drogi, przebudowywać kanalizację deszczową, korygować spadki, tak aby przy intensywnej zabudowie nie

wybudować znacznych różnic wysokości mieszkańcom na np. zjazdach itd., a czasami jest po prostu niemożliwe.

Jeżeli przejazd rowerowy jest całkowicie zlicowany z jezdnią, rowerzysta praktycznie nie odczuwa zmiany nawierzchni i może wjechać na przejazd z dużą prędkością. Niewielki uskok (wynikający np. z pozostawienia ścieku przykrawężnikowego lub różnicy wysokości rzędu kilku centymetrów) może pełnić funkcję sygnału ostrzegawczego, elementu wymuszającego ostrożność, czy ograniczenia prędkości najazdu. Oczywiście nie może on stwarzać zagrożenia dla rowerzystów ani uniemożliwiać przejazdu osobom poruszającym się na wózkach.

Jeżeli całkowite zniwelowanie różnicy wysokości spowodowałoby pogorszenie odwodnienia lub bezpieczeństwa ruchu, projektant może zastosować rozwiązanie kompromisowe, pod warunkiem że jest ono zgodne z zasadami wiedzy technicznej i zapewnia dostępność w możliwym zakresie.

Przy przebudowie istniejących ulic często pozostawia się ściek przykrawężnikowy o niewielkiej głębokości (np. 2–3 cm), ponieważ zapewnia skuteczne odwodnienie, nie stanowi istotnej bariery dla większości użytkowników wózków przy odpowiednio ukształtowanych najazdach, ogranicza możliwość gwałtownego wjazdu rowerzysty na przejazd oraz jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym przez projektantów i zarządców dróg.

Miasto Stołeczne Warszawa, które przytaczane jest w piśmie ma dużą ilość przejść standardowych i klasycznych jak również takich, które są na równi z chodnikiem.



Z up. BURMISTRZA
Zastępca Burmistrza
Dariusz Skarżyński