



B U R M I S T R Z M I A S T A M A R K I

Marki, dnia 12 kwietnia 2023 roku

WID.7211.5.5.2023/1

Mieszkańcy ulicy Ząbkowskiej w Markach

Dotyczy: przygotowań do zaprojektowania i przebudowy ulicy Ząbkowskiej

Szanowni Państwo,

przed nami ogromna szansa, by przebudować ulicę Ząbkowską. W ubiegłym roku szeroko informowaliśmy, że otrzymaliśmy na ten cel ponad 10 mln zł dotacji. Możemy sprawić, że ulica, która wyglądem i funkcjonalnością pozostaje jeszcze w XX wieku, stanie się przyjazna dla wszystkich: mieszkańców, pieszych, rowerzystów i kierowców.

Zwykle tego typu informacje są przyjmowane w naszym mieście z entuzjazmem. W tym jednak wypadku otrzymałem pismo z zastrzeżeniami i obawami co do planowanej inwestycji. Dokument został podpisany przez grupę mieszkańców. W związku z tym pozwoliłem sobie przekazać odpowiedź do wszystkich mieszkańców ul. Ząbkowskiej.

Cieszy mnie deklaracja tych, którzy podpisali pismo, że remont, a tak naprawdę gruntowna przebudowa i modernizacja ul. Ząbkowskiej, jest konieczna. Zgadza się wspólnie, że prace te powinny odbyć się wiele lat temu. Na przeszkodzie stały kwestie finansowe, jednak w ubiegłym roku udało nam się uzyskać na ten cel jedno z największych dofinansowań w historii miasta. Możemy zacząć cały proces: od sporządzenia konkretnego projektu, przez indywidualne uzgodnienia, na budowie kończąc.





B U R M I S T R Z M I A S T A M A R K I

Przebudowa ul. Ząbkowskiej uporządkuje wiele aspektów. W pierwszej kolejności podniesie bezpieczeństwo i komfort wszystkich uczestników ruchu drogowego. Powstaną: długo oczekiwane nowe chodniki, równa jezdnia oraz droga dla rowerzystów. Uporządkowana zostanie kwestia należytego odwodnienia i wymienione oświetlenie. Wszystkie te czynniki otworzą w przyszłości możliwość uruchomienia tak oczekiwanej przez mieszkańców komunikacji autobusowej na tym obszarze.

W tym miejscu warto jedną rzecz podkreślić: **PROJEKTU PRZEBUDOWY JESZCZE NIE MA**. Dysponujemy jedynie programem funkcjonalno-użytkowym (dalej PFU) który jest dokumentem niezbędnym, by można było ogłosić przetarg w formule „Zaprojektuj i Wybuduj”. Zgodnie z przepisami (§15 rozdziału 4 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego; Dz. U. poz. 2454), PFU służy do opisu przedmiotu zamówienia, ustalenia planowanych kosztów prac projektowych i robót budowlanych, przygotowania oferty.

W tym miejscu dotykamy niezwykle istotnej kwestii, czyli projektowania drogi w tak mocno zabudowanym terenie, gdzie historycznie wiele ogrodzeń czy nawet naniesień postawiono bez wymaganych zgód lub tam, gdzie nie pozwalają na to przepisy.

Proces projektowania drogi składa się z wielu elementów. Rozbudowa drogi ul. Ząbkowskiej realizowana będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, dalej zwanym Rozporządzeniem. Dochodzą do mnie sygnały, że nie do końca są to kwestie znane lub też celowo przedstawiane jako swego rodzaju „straszak”. Pozwolą Państwo, że poniżej wyjaśnię te najistotniejsze.





B U R M I S T R Z M I A S T A M A R K I

To nie będzie droga szybkiego ruchu

Każda z ulic ma przypisaną tzw. kategorię w planie miejscowym - Ząbkowska ma dwie kategorie: od strony Ząbek do Szkolnej kategorię „Z”, czyli zbiorczą, oraz od Szkolnej do Fabrycznej kategorię „L”, czyli lokalną. Po modernizacji to się nie zmieni. **Nie będzie to** (jak czytam w piśmie skierowanym do mnie) droga szybkiego ruchu, ani taka, na którą będzie przekierowany większy ruch. Dzięki przebudowie Ząbkowskiej nie zyskamy nowego połączenia drogowego, które posłużyłoby jako alternatywa dla obecnych rozwiązań komunikacyjnych, a więc nie spowoduje zwiększenia natężenia ruchu samochodowego. Natężenie ruchu na ul. Ząbkowskiej wynika z liczby jej użytkowników, w dużej części mieszkańców tego mocno rozbudowującego się w ostatnich latach rejonu od rzeki Długiej do granic z Ząbkami (mam tu na myśli inwestycje deweloperskie w takich ulicach jak Kujawska, Pomorska, Szkolna, Częstochowska, Lwowska czy istniejących od lat zabudowań wielorodzinnych na ul. Szpitalnej czy Kosynierów). Przykładem zmiany jakości drogi bez zmiany jej kategorii jest właśnie ulica Szpitalna w Ząbkach, czyli kontynuacja ul. Ząbkowskiej na terenie sąsiednich Ząbek. Po przebudowie nie zwiększył się ruch, za to znacząco poprawił się komfort mieszkańców, jej użytkowników (pieszych, kierowców i rowerzystów), a w szczególności bezpieczeństwo.

Teraz kilka kwestii technicznych. Wiele rozwiązań wynika z aktualnie obowiązujących przepisów prawa oraz wytycznych innych instytucji i organów, które docelowo opiniują i wydają stosowne zezwolenia. Czemu w PFU (jeszcze raz przypominam - to nie jest docelowy projekt) przyjęto takie a nie inne parametry? Należy pamiętać, że szerokość pasa drogowego (chodników, poboczy, asfaltu) została określona lata temu w planie miejscowym dla tego terenu przez wyznaczenie tzw. linii rozgraniczających. Niestety, nie zostały one wyznaczone jednakowo – na tym terenie (a mówimy tylko o jednej ulicy) istnieje kilka planów miejscowych (z różnych lat), które nie są ze sobą spójne (linie rozgraniczające są od 8 do 10 m., co jest stanowczo zbyt małą szerokością, do ponad 15-18 m., co jest stanowczo za





B U R M I S T R Z M I A S T A M A R K I

dużą), dlatego na etapie docelowego projektowania konieczne jest ich ujednolicenie i uregulowanie. Inaczej droga będzie mieć różne szerokości, co jest niebezpieczne oraz niezgodne ze sztuką budowlaną. Jezdnię projektuje się, jako odcinki proste, w przypadku zmiany osi jezdni na krzywoliniową należy uwzględnić zachowanie wymagań dotyczących pochyłości podłużnych i poprzecznych nawierzchni projektowanej drogi, zgodnie z §17, §18, §19 i §20 Rozporządzenia.

Autobus na Ząbkowskiej? To będzie możliwe

W piśmie część Państwa podnosi, że szerokość pasa drogowego podana jest w standardzie 3,25 m. jeden pas – czyli 6,5 m. cała jezdnia. Taki parametr wynika wprost z wytycznych warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM), z którym współpracujemy w zakresie organizacji komunikacji publicznej. Wytyczne ZTM mówią o standardzie od 3,25 m. do nawet 3,5 m. na jeden pas ruchu. Na etapie PFU zaprognozowano szerokość optymalną, którą na etapie wykonania projektu będziemy omawiali z ZTM. Spróbujemy uzyskać jego akceptację dla szerokości 6 m. Do tego będziemy zmierzali, gdyż takie parametry są stosowane już na innych wybudowanych i planowanych do wybudowania drogach w Markach o podobnej klasie. Nie ma potrzeby poszerzać jezdni z kilku powodów. Szersza jezdnia to więcej gruntu oraz więcej „asfaltu” i prac, za które należy zapłacić. Istotniejszym elementem jest kwestia bezpieczeństwa. Węższa jezdnia powoduje naturalne spowolnienie ruchu – czego osobiście jestem zwolennikiem.

Podkreślę jeszcze raz – jestem zwolennikiem, by szerokość jezdni spełniała przepisy minimalne wynikające z przepisów prawa, a jednocześnie pozwoliła, by na ul. Ząbkowskiej mogła kursować wewnętrzna komunikacja autobusowa (obsługiwana przez pojazdy wielkości jak dla linii L43 kursującej ul. Fabryczną). Dążymy do tego, by ta szerokość nie była większa niż 6 m.





B U R M I S T R Z M I A S T A M A R K I

Ograniczenia prędkości

W tym miejscu warto wspomnieć o innym aspekcie – „fizycznych” spowalniaczy ruchu. Obecnie nie są one uwzględnione, bo ten aspekt będzie uzgadniany podczas ustalania docelowej organizacji ruchu. Dziś nie rozstrzygniemy, czy mówimy o wyniesionych skrzyżowaniach, wyniesionych przejściach dla pieszych czy innych rozwiązaniach. Jestem też po rozmowie ze Starostą Wołomińskim w tej sprawie. Starosta podziela moje zdanie o konieczności zastosowania takich rozwiązań – szczególnie, że niedawno udało się właśnie w porozumieniu z ZTM wypracować standard techniczny, który został zastosowany na ul. Kościuszki, gdzie porusza się autobus komunikacji miejskiej. Reasumując – docelowa ul. Ząbkowska będzie zawierała fizyczne ograniczenia ruchu.

Chodnik i ciąg pieszo-rowerowy

W piśmie pojawiają się zastrzeżenia dotyczące zbyt dużej szerokości chodnika i drogi rowerowej. Należy wyjaśnić, że szerokość zwymiarowana chodnika w PFU uwzględnia: kostkę, krawężnik, obrzeże. Krawężnik ma szerokość 15 cm, a obrzeże 8 cm. Reasumując zgodnie z przyjętymi standardami, szerokość ustawowa mierzona jest w tzw. „świetle”, nie obejmuje krawężnika i obrzeża. Łączną szerokość 220 cm zaproponowaną w PFU należy zatem pomniejszyć o 15+8 cm, co daje szerokość w „świetle” 197 cm. Należy zaznaczyć, że ten parametr podczas docelowego projektowania też będzie szczegółowo analizowany, czy przy zachowaniu obowiązujących przepisów można go jeszcze zoptymalizować – jednak będą to już indywidualne kwestie poszczególnych obszarów. Nie jest prawdą, że ciąg pieszo-rowerowy planowany jest w szerokości 3,7 m. W PFU zobaczymy, że jego szerokość jest zmienna - od min 3,0 do 3,7 m. Szerokość 3,7 m. jest proponowana na tych odcinkach, w których następuje duża liczba zjazdów, które zawężają światło ciągu.





BURMISTRZ MIASTA MARKI



Technologia projektowania zjazdu polega na wcięciu w światło ciągu pieszo–rowerowego najazdu. Inaczej, bez tego rozwiązania, by wjechać na posesję trzeba by wjechać na krawężnik. Na wysokości zjazdu szerokość ścieżki ograniczona jest do min. 3,0 m. Zjazdy, wjazdy na połączeniu z nawierzchnią jezdni muszą być dostosowane do jej rzędnych w sposób umożliwiający przejazd pojazdu oraz uwzględniać uwarunkowania wynikające z ruchu pieszych, rowerzystów (w obu kierunkach), hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego (np. wózków inwalidzkich), zgodnie z §54, §55, a zwłaszcza §56 ust. 2 Rozporządzenia. Przy projektowaniu i budowie zjazdów, wjazdów należy dostosować niweletę zjazdu do niwelety jezdni uwzględniając przepisy §18, §19, §20 i §54 Rozporządzenia. Podniesienie odcinkowe niwelety jezdni w rejonie zjazdu jest niestosowanym i niedopuszczalnym rozwiązaniem. Tego typu rozwiązanie zakłóca płynność przebiegu jezdni, ogranicza skuteczne odwodnienie jezdni i stwarza niebezpieczeństwo w ruchu.

Przy projektowaniu i budowie dróg dla pieszych i rowerów oraz jezdni należy uwzględnić dodatkowo wymaganą szerokość skrajni i pasów bezpieczeństwa, które wynoszą dla jezdni minimum 0,5 m i dla drogi dla pieszych i rowerów 0,25 m. Tym





B U R M I S T R Z M I A S T A M A R K I

samym projektowana droga dla rowerów o szerokości wynoszącej 3,0 m, która będzie zlokalizowana przy jezdni, musi zostać powiększona o szerokości skrajni i pasów bezpieczeństwa. Powyższe wymagania zostały określone §79 Rozporządzenia.

I w tym przypadku, podobnie jak z chodnikiem, ten parametr podczas docelowego projektowania będzie szczegółowo analizowany, czy przy zachowaniu obowiązujących przepisów można go jeszcze zoptymalizować (szczególne znaczenie ma bezpieczeństwo rowerzystów w rejonie skrzyżowań).

Wykupy gruntów zgodnie z rynkową wyceną

Kwestia wykupu gruntów wzbudza chyba najwięcej niepokoju. Tak, to prawda. By zmodernizować ul. Ząbkowską, są miejsca, gdzie konieczne będzie pozyskanie fragmentu gruntu na cele budowlane **za odszkodowaniem**. Nie dotyczy to wszystkich posesji i tak jak pisałem powyżej, jest to temat bardzo indywidualny w poszczególnych przypadkach.

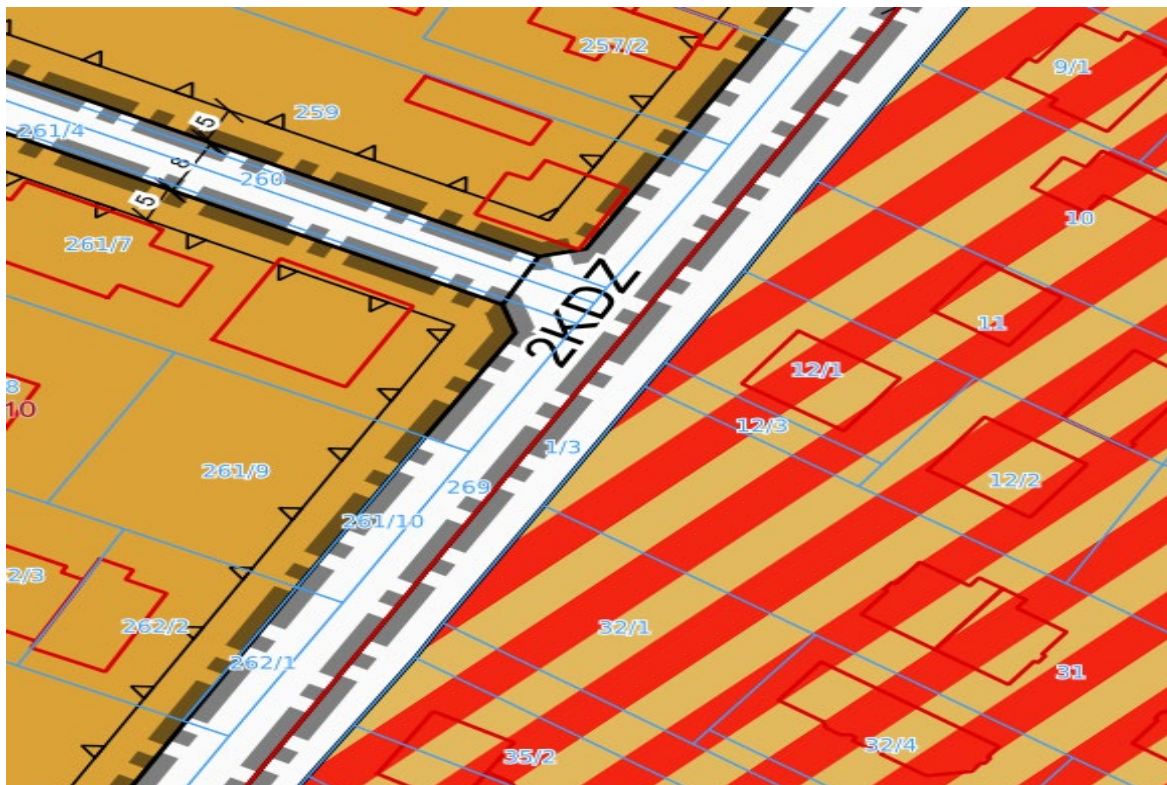
W wielu miejscach ustalanie szerokości pasa drogowego w liniach rozgraniczających nastąpiło lata temu na etapie zatwierdzania planów miejscowych. Proszę zwrócić uwagę na obrazek znajdujący się na następnej stronie (fragment planu miejscowego) – biały kolor to właśnie szerokość pasa drogowego, niebieskie linie to granice posesji (nie zawsze granice ogrodzeń, bo ogrodzenia często stoją w „pasie drogowym”).

Działki 261/10 i 262/1 zapewne podczas podziałów zostały wydzielone pod pas drogowy, natomiast działka 261/7 już nie i tu konieczne jest wydzielenie fragmentu działki pod pas drogowy, co wynika z zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ponadto działki, które są na granicy innych, poprzecznych dróg, zgodnie z prawem potrzebują też wydzielenia miejsca na tzw. „trójkąty widoczności”, które na etapie projektowania są konieczne do uzyskania pozwolenia na budowę oraz zatwierdzenia stałej organizacji ruchu.





B U R M I S T R Z M I A S T A M A R K I



To jest oczywiście jeden z przykładów, bo na całej długości są różne uwarunkowania i różne przesłanki techniczne. Oczywiście są też przypadki, że ze względu na fizyczną małą szerokość dla utrzymania jednolitego pasa drogowego będzie konieczne wyjście poza istniejące linie rozgraniczające. Tak jak pisałem wcześniej, nie ma jednej reguły.

Do wyjaśnienia należy też kwestia odszkodowań za grunty. Nie jest prawdą, że miasto (czy burmistrz) zabierze grunt albo że miasto zapłaci za grunt 20 zł za m². Wszelkie sprawy wartości gruntu, który jest niezbędny pod inwestycję, wycenia biegły rzeczoznawca majątkowy (na zlecenie Starostwa Powiatowego) na bazie aktualnych cen gruntów w danej okolicy. Podobnie wszelkie naniesienia, zieleń jak i - jeśli zaistnieje taka potrzeba - kwestie odszkodowania za ogrodzenie, skrzynki gazowe, elektryczne itp. też wycenia rzeczoznawca w oparciu o aktualne ceny i indywidualne uwarunkowania.





B U R M I S T R Z M I A S T A M A R K I

Kilka słów podsumowania. Proces projektowania Ząbkowskiej, który rozpoczynamy, składa się z wielu elementów. Bierzemy pod uwagę wiele kwestii: przepisy prawa, wymogi instytucji nadzoru, zapisy w planach miejscowych, indywidualne uwarunkowania różnych odcinków drogi. Część właścicieli posesji będzie zaangażowana w ten proces. Podczas projektowania ustala się indywidualne (oczywiście możliwe do spełnienia) oczekiwania np. lokalizacje zjazdów na posesje, kwestie techniczne dotyczące ogrodzenia, które będzie wymagało przebudowy itp. Dziś trudno rozmawiać o tych szczegółach, bo jeszcze nie ma definitywnych ustaleń - chociażby sama szerokość pasa drogowego, którą planujemy zawęzić do wymaganego prawem minimum, będzie warunkowała kolejne elementy układanki projektowej.

Podobne dylematy i niepokoje pojawiały się przy projektowaniu m.in. ul. Lisa Kuli czy Granicznej. Tam też udało się, przy indywidualnych ustaleniach, doprowadzić proces projektowy do finału. Nie twierdzę, że był to proces łatwy, ale konieczny, by można było te ważne drogi dla danych rejonów w przyszłości przebudować. I tu wierzę, że uda się przez ten proces przejść wraz z Państwem na ul. Ząbkowskiej.

Już raz zaprzepaszczono możliwość przebudowy ulicy Ząbkowskiej, gdy dziesięć lat temu chciał ją przejąć pod swój zarząd Starosta Wołomiński. Nie straćmy drugiej szansy, bo kolejna może się już nie przydarzyć. Ponad 10-milionowa dotacja pokryje większość kosztów prac projektowych i budowlanych. Jeśli przepadnie i nie wykorzystamy tych pieniędzy do połowy 2025 r., druga taka możliwość szybko się nie pojawi. A Ząbkowska pozostanie w standardzie nieprzystającym do XXI wieku – z krzywymi chodnikami i łatami w asfalcie.

Pozostaję do Państwa dyspozycji,

