

APEL NR 1/XXXVI/2026
RADY GMINY LESZNOWOLA

z dnia 30 lipca 2026 r.

**w sprawie zapewnienia bezpiecznych rozwiązań organizacji ruchu
drogowego w rejonie ulic Postępu, Macierzanki i Storczykowej w Nowej
Woli (gmina Lesznowola)**

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 2 i 14 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2026.662 t.j.), Rada Gminy Lesznowola kieruje niniejszy apel do zarządców dróg właściwych dla obszaru gminy Lesznowola, w szczególności do Zarządu Dróg Powiatowych w Piasecznie.

Rada Gminy Lesznowola wzywa do podjęcia pilnych działań w następującym zakresie:

1. **Formalne wezwanie** do niezwłocznego doprowadzenia stanu oznakowania i organizacji ruchu drogowego w rejonie skrzyżowania ulic Postępu i ulicy Macierzanki w Nowej Woli do zgodności z zatwierdzonym projektem Stałej Organizacji Ruchu, a w szczególności do usunięcia stwierdzonych rozbieżności między projektem a stanem faktycznym znaków drogowych D-6a i C-13/16.

2. **Wezwanie do weryfikacji** projektowanego rozwiązania ciągu pieszo-rowerowego (CPR) przy przystanku autobusowym „Przepiórki 01” przy ulicy Postępu oraz do niezwłocznej zmiany organizacji ruchu zagrażającej bezpieczeństwu uczestników ruchu, a w tym do rozważenia oddzielenia ruchu rowerowego od ruchu pieszego na peronie przystankowym.

3. **Wezwanie do uwzględnienia** przy planowaniu organizacji ruchu w opisanym węźle komunikacyjnym skumulowanych okoliczności wpływających na bezpieczeństwo, takich jak: sąsiedztwo placówek oświatowych i wychowawczych, kursy autobusów szkolnych, planowane otwarcie centrum handlowego przy ulicy Macierzanki oraz intensywny ruch generowany przez osiedle Kolorowe 1.

Przewodniczący Rady
Gminy Lesznówola

Łukasz Grochala

Uzasadnienie

I. Stan faktyczny – niezgodności wykonanej organizacji ruchu z projektem SOR

W wyniku szczegółowej wizji lokalnej i domiarów przeprowadzonych w terenie przez reprezentantów mieszkańców Nowa Wola stwierdzono istotne niezgodności pomiędzy zatwierdzonym projektem Stałej Organizacji Ruchu a stanem faktycznym w rejonie skrzyżowania ulic Postępu i ulicy Macierzanki.

W szczególności:

1. Znak D-6a w kierunku Warszawy w rzeczywistości posadowiony jest przed bramą wjazdową na osiedle Kolorowe 1, tymczasem zgodnie z projektem powinien znajdować się za tą bramą, a przejazd bliżej osi skrzyżowania. Bramą tą porusza się na dobę nawet do kilkuset pojazdów mieszkańców, służb oczyszczania, kurierów i gości (szacunkowo ~110 samochodów mieszkańców na stałe), co sprawia, że przejazd rowerowy przez ulicę Postępu wchodzi w światło wjazdu na osiedle – tworząc bezpośrednie zagrożenie kolizji.

2. Analogiczne nieprawidłowości dotyczą kierunku Bobrowca: znak D-6a, zgodnie z projektem, powinien stać na samodzielnym słupku, po którym nastąpiłby przejazd przez ulicę; zamiast tego znak dołączono do istniejącego słupka stojącego w osi namalowanego już przejazdu, który wchodzi w bramę.

3. Stwierdzono również błędne położenie znaku C-13/16 w kierunku Warszawy.

4. Projektowany układ nie mieści się fizycznie w przestrzeni planowanego rejonu – czyli realizacja zgodna z projektem jest niemożliwa bez zmiany koncepcji.

Powyższe rozbieżności zostały ustalone przez mieszkańców Nowa Wola w formie domiarów z natury, szkiców oraz dokumentacji fotograficznej.

II. Zagrożenie bezpieczeństwa na przystanku Przepiórki 01

Projekt Stałej Organizacji Ruchu zakłada poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego przez przystanek autobusowy „Przepiórki 01” przy ulicy Postępu (za rondem z ulicą Macierzanki, w kierunku Warszawy). Przystanek ten jest intensywnie użytkowany – zatrzymują się tu zarówno autobusy szkolne dowożące uczniów do Szkoły Podstawowej w Zamieniu (ulica Macierzanki jako jedyna bezpośrednia trasa z Nowej Woli do Zamienia), jak i regularne autobusy komunikacji publicznej (linia 737).

Peron przystankowy cechuje się niedostateczną szerokością, uniemożliwiającą bezpieczne jednoczesne korzystanie z przystanku przez pieszych, rowerzystów i pasażerów oczekujących na autobus. Brak fizycznej możliwości separacji tych grup stwarza realne zagrożenie – szczególnie podczas godzin szczytu porannego i popołudniowego, kiedy natężenie ruchu jest najwyższe.

Mieszkańcy Nowa Wola proponują własną koncepcję zagospodarowania peronu przystankowego komunikacji miejskiej „Przepiórki 01”, zakładającą:

- ustawienie wiaty przystankowej typu EOS, oddalonej od krawędzi jezdni o 254 i 278 cm,
- zapewnienie przestrzeni 150×150 cm dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i dziecięcych,
- na wjazdach na peron przystankowy – przerwanie ciągu pieszo-rowerowego i zastosowanie oznakowania wyłącznie dla chodnika (CP), przy zachowaniu oznaczeń dla CPR poza peronem.

Koncepcja ta, opracowana na podstawie mapy zasadniczej, projektu SOR, Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2022 r. poz. 1518; Dz.U. z 2025 r. poz. 1352) oraz wizji lokalnej, co do zasady zaakceptowana została przez operatora linii – Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM).

III. Kumulacja czynników ryzyka – wzmożone natężenie ruchu

W bezpośrednim sąsiedztwie opisanego węzła komunikacyjnego (rejon zbiegu ulic: Postępu, Storczykowej i Macierzanki) koncentruje się szereg czynników pomnażających ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- 1.Ulica Macierzanki stanowi jedyną bezpośrednią trasę komunikacyjną między miejscowościami Nowa Wola, Zgorzała i Zamienie – korzystają z niej codziennie dzieci zdążające do Szkoły Podstawowej w Zamieniu, piesi oraz rowerzyści.
- 2.W bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania ulic Storczykowej i Postępu funkcjonuje niepubliczne przedszkole oraz szkoła podstawowa.
- 3.Ciąg pieszo-rowerowy usytuowany jest bezpośrednio przy ogrodzeniu posesji mieszkańców.
- 4.Przy ulicy Macierzanki realizowane jest centrum handlowe o ok. 250 miejscach parkingowych, którego otwarcie spowoduje znaczący wzrost natężenia ruchu na całym węźle, w tym na ulicy Storczykowej jako głównej trasie dojazdu.
- 5.Ulica Storczykowa jest trasą codziennych przejazdów mieszkańców wielu okolicznych miejscowości.

IV. Obowiązki prawne zarządców dróg

Do zadań zarządcy drogi należy m.in. przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, w tym weryfikacja cech i wskazanie usterek wymagających prac konserwacyjnych lub naprawczych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym stan bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga przedstawienia jego wyniku, na który składają się sprawozdanie oraz sformułowane na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi. Zarządca drogi uwzględnia wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na dalszych etapach przygotowania, budowy i użytkowania drogi.

Wobec kumulacji opisanych zagrożeń oraz dokumentacji niezgodności wykonanej organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem SOR, interwencja Rady Gminy Lesznowola w formie niniejszego apelu jest uzasadniona, pilna i leży w bezpośrednim interesie społeczności lokalnej.