



Zarząd Dróg Miejskich

Zespół Centrum Kontakt z Mieszkańcem

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 433, faks 22 620 06 08 kancelaria@zdm.waw.pl,
zdm.waw.pl, facebook.pl/zdm.warszawa

Warszawa, 7 stycznia 2026 r.

Znak sprawy: CKM.053.3427.2025.IKR



Odpowiadając na petycję (data wpływu do ZDM 14 października 2025 r.) dotyczący zmiany organizacji ruchu na ul. Pułku AK „Baszta”, Zarząd Dróg Miejskich informuje, co następuje.

W zakresie objętym wnioskiem nie stwierdza się naruszenia przepisów Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej¹ (dalej: *Konstytucja RP*). W przypadku projektowania lub wprowadzania zmian w organizacji ruchu, w tym związanych z ustanowieniem Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, działania te realizowane są zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zasad zrównoważonego transportu.

Funkcjonowanie Strefy Płatnego Parkowania oraz sposób jej wyznaczania określa Ustawa o drogach publicznych² (dalej: *ustawa*), a jej szczegółowe zasady zostały określone w Uchwale Rady m.st. Warszawy³ (dalej: *uchwała*). Przepisy ustaw mają domniemanie zgodności z Konstytucją RP i obowiązują do momentu, gdy Trybunał Konstytucyjny stwierdzi ich niezgodność⁴.

Działania Rady m.st. Warszawy, polegające na ustanowieniu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego oraz działania Zarządu Dróg Miejskich związane z wdrożeniem zatwierdzonych projektów, są zgodne z zasadą proporcjonalności⁵ i mają na celu:

- a) zabezpieczenie potrzeb lokalnej społeczności poprzez ograniczenie liczby pojazdów spoza strefy,
- b) zwiększenie rotacji pojazdów parkujących w strefie poprzez obowiązek uiszczania opłaty,
- c) umożliwienie mieszkańcom spełniającym określone kryteria uzyskania abonamentu na preferencyjnych warunkach.

Wprowadzenie odpłatności za postój nie stanowi ograniczenia konstytucyjnych praw obywatelskich i jest zgodne z zasadą sprawiedliwości społecznej⁶, gdyż Konstytucja RP nie gwarantuje prawa do nieodpłatnego parkowania na terenach publicznych. Możliwość postoju pojazdu w przestrzeni

¹ Podstawa prawna: Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. nr 78, poz. 483 t.j.).

² Ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2024 r., poz. 320 t.j.).

³ Uchwała nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania wysokości stawek opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłaty dodatkowej oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. nr 138, poz. 4868 ze zm.).

⁴ Art. 8 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r., jw. oraz Ustawa z 29 kwietnia 1985 r. o Trybunale Konstytucyjnym (Dz.U. 1985 nr 22 poz. 98 t.j.).

⁵ Art. 31 ust 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r., jw.

⁶ Art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r., j.w.

publicznej jest świadczeniem udostępnianym na zasadach określonych w ustawie o drogach publicznych oraz w uchwałach Rady m.st. Warszawy. Relacja między organem administracji publicznej a użytkownikiem drogi w zakresie strefy płatnego parkowania ma charakter administracyjnoprawny a nie cywilnoprawny.

W odniesieniu do zarzutów:

1. Ograniczanie prawa do korzystania z przestrzeni publicznej

Wprowadzona organizacja ruchu ma na celu uporządkowanie parkowania na ulicach objętych Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) oraz uniemożliwienie parkowania w miejscach, w których zabrania się postoju. Wprowadzenie opłat za postój nie stanowi ograniczenia praw obywatelskich - jest to regulacja mająca na celu uporządkowanie korzystania z ograniczonej przestrzeni miejskiej.

2. Działania aspołeczne

Działania organów m.st. Warszawy realizowane są w interesie publicznym, z uwzględnieniem potrzeb lokalnej społeczności oraz zasad bezpieczeństwa, mobilności i ochrony środowiska. W społeczeństwie o zróżnicowanych potrzebach nie jest możliwe pełne zadowolenie wszystkich stron, niemniej przyjęte rozwiązania odpowiadają celom publicznym i są zgodne z prawem.

3. Brak analizy skutków społecznych

Przepisy prawa nie nakładają na organy obowiązku opracowywania analiz liczby pojazdów w gospodarstwach domowych jako podstawy do projektowania organizacji ruchu. Liczba pojazdów prywatnych pozostaje poza zakresem wpływu administracji publicznej. Podkreślamy, że Zarząd Dróg Miejskich nie prowadzi działań mających na celu ograniczanie liczby miejsc postojowych, a kluczowym kryterium pozostaje zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

W odniesieniu do wniosków:

1. Liczba miejsc postojowych a liczba mieszkańców

Obowiązujące przepisy nie nakładają na organy zarządzające ruchem obowiązku zapewnienia liczby miejsc postojowych proporcjonalnej do liczby pojazdów należących do gospodarstw domowych. Dane tego rodzaju są zmienne, trudne do zweryfikowania, a ich uwzględnienie nie gwarantuje racjonalnego i efektywnego wykorzystania przestrzeni publicznej. Priorytetem przy opracowywaniu organizacji ruchu pozostaje zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i zrównoważonego funkcjonowania całego układu komunikacyjnego.

2. Zieleń miejska a potrzeby parkingowe

Zarząd Dróg Miejskich nie prowadzi i nie planuje działań polegających na likwidacji terenów zieleni w celu przekształcenia ich w miejsca parkingowe. Zieleń w mieście pełni kluczowe funkcje ekologiczne, społeczne i zdrowotne, a prawo do życia w czystym środowisku oraz ochrona klimatu stanowią wartości nadrzędne, wynikające z Konstytucji RP. Potrzeby motoryzacyjne nie mogą być realizowane kosztem ograniczania terenów zielonych.

3. Chodniki i przestrzeń dla pieszych

Propozycje zawężania chodników do minimalnych szerokości nie są akceptowane z punktu widzenia bezpieczeństwa i dostępności przestrzeni publicznej, w tym dla osób z ograniczoną

mobilnością. Chodniki stanowią podstawową infrastrukturę komunikacyjną w mieście, z której korzystają wszyscy mieszkańcy, niezależnie od posiadania pojazdu.

4. Zatoki postojowe

Możliwość tworzenia zatok postojowych istnieje wyłącznie w miejscach, w których pozwalają na to przepisy prawa oraz warunki techniczne. Każda taka ingerencja musi być oceniana pod kątem wpływu na bezpieczeństwo ruchu, funkcjonowanie transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego oraz aspekty środowiskowe.

Wprowadzona organizacja ruchu uwzględnia wszystkie niezbędne aspekty bezpieczeństwa oraz potrzeby różnych użytkowników dróg, nie tylko kierowców. Działania organów m.st. Warszawy realizowane są zgodnie z obowiązującym prawem, zasadami proporcjonalności oraz interesem lokalnej społeczności.

Projekty stałej organizacji ruchu opracowywane są w sposób zapewniający maksymalne wykorzystanie dostępnej przestrzeni, przy jednoczesnym zachowaniu priorytetu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Kwestia bezpieczeństwa ma charakter nadrzędny i stanowi podstawowe kryterium przy przygotowywaniu rozwiązań komunikacyjnych. Projekty zmieniające organizację ruchu są przed ich zatwierdzeniem opiniowane przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji.

Organ zarządzający ruchem, tj. Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu m.st. Warszawy (BZRD), w toku analizy uznał, że zaprojektowana organizacja ruchu jest bezpieczna, efektywna i zgodna z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami⁷, BZRD kilkakrotnie rozpatrywało wnioski dotyczące zmian w organizacji ruchu we wskazanej lokalizacji. Pismami znak sprawy:

- ZR-OR.7226.850.2025.TGL(44.TGL.ZR-OR),
- UD-IV-WOR.0003.208.2025.MWI,
- ZR- OR.7226.850.2025.TGL(45.TGL.ZR-OR)

podtrzymano decyzję o utrzymaniu słupków blokujących w rejonie budynków nr 1 i 7.

Rozwiązanie to zapewnia właściwą organizację ruchu, bezpieczeństwo pieszych, drożność przejazdu dla służb ratunkowych oraz ogranicza nielegalne parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. W budynku nr 3 znajduje się Szkoła Podstawowa nr 119 im. 3 Berlińskiego Punktu Piechoty, co dodatkowo uzasadnia konieczność zachowania wolnej przestrzeni na chodniku dla bezpieczeństwa uczniów.

BZRD ponownie rozpatrzyło wniosek o zmianę organizacji ruchu i udzieliło odpowiedzi w tej sprawie pismem o znaku sprawy: UD-IV-WOR.0003.208.2025.SMI z 4 listopada 2025 r. Zatwierdzono w nim jedynie zmianę polegającą na dodaniu miejsca postojowego zastrzeżonego dla osób z niepełnosprawnościami. W pozostałym zakresie podtrzymano wcześniejsze decyzje dotyczące

⁷ § 3 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784).

organizacji ruchu, uznając, że zmiana byłaby nieefektywna i skutkowałaby nadmiernym zwężeniem drogi dla pieszych. Dodatkowo, w piśmie wskazano, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, po lewej stronie ul. Pułku AK Baszta nie istniały miejsca parkingowe zgodne z prawem.

Podpisano elektronicznie

Mikołaj Pieńkos

Zastępca Dyrektora

Zarząd Dróg Miejskich

Załącznik:

1. Klauzula RODO

Do wiadomości:

1. GPP ZDM