

Warszawa, dnia 8 lutego 2026 r.

Zarząd Dróg Miejskich (ZDM)
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa

Dotyczy: ul. Farysa – zamknięcie wylotu na ul. Pułkową – naruszenie przepisów europejskich

Odpowiedź na pismo: UD-III-WOR.0003.354.2025.KBO z dnia 25.11.2025 r.

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo z dnia 25 listopada 2025 r., znak: UD-III-WOR.0003.354.2025.KBO, dotyczące projektu rozbudowy Drogi Krajowej nr 7 – ul. Pułkowej w zakresie wykonania dodatkowej jezdni na odcinku między ulicami Papirusów i Farysa, wnoszę o ponowne rozpatrzenie planowanego rozwiązania oraz o zabezpieczenie ulic lokalnych przed ruchem tranzytowym.

Po zapoznaniu się z informacjami zawartymi w przedmiotowym piśmie oraz analizie projektu ZROR.7211.1215.2025 (zatwierdzony do 28.08.2027 r.), wyrażam głębokie zaniepokojenie konsekwencjami planowanego połączenia ul. Farysa z ul. Pułkową poprzez mini rondo i drogę serwisową. Proponowane rozwiązanie może naruszać zarówno polskie przepisy dotyczące hierarchii dróg, jak i europejskie standardy w zakresie planowania miejskiego i ochrony środowiska.

I. NIEZGODNOŚĆ PARAMETRÓW TECHNICZNYCH Z PRZEZNACZENIEM DROGI

Projekt zakłada wykonanie jednokierunkowej drogi o szerokości 4,0 m oraz promieniu skrzyż 5,0 m przy skrzyż w prawo. W związku z tym wnoszę o:

1. Udostępnienie rysunku przedstawiającego wyrysowany tor ruchu pojazdów ciężarowych z ul. Pułkowej wraz z określeniem parametrów technicznych projektowanej drogi, w szczególności z uwzględnieniem wymogów określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
2. Wyjaśnienie, czy zaprojektowana droga spełnia wymagania techniczne dla ruchu samochodów ciężarowych obsługujących planowany obiekt handlowy (dostawy, pojazdy służb porządkowych), zgodnie z § 32 i § 68 ww. rozporządzenia.

W mojej ocenie parametry techniczne projektowanej drogi są niewystarczające do bezpiecznej obsługi pojazdów ciężarowych. Zgodnie z § 68 ust. 1 ww. rozporządzenia, szerokość jezdni drogi jednokierunkowej powinna wynosić co najmniej 5,0 m dla drogi klasy L (lokalna). Projektowana droga o szerokości 4,0 m nie spełnia tego warunku. Ponadto, promień łuku poziomego wynoszący jedynie 5,0 m jest zdecydowanie niewystarczający dla pojazdów ciężarowych (§ 32 ust. 2 rozporządzenia wymaga minimum 12 m dla drogi klasy L). Pojazdy dostawcze nie będą w stanie bezpiecznie włączyć się z ul. Pułkowej ani na nią wjechać bez najeżdżania na przeciwny pas ruchu, co stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwracam uwagę, że wjazd w ul. Muzealną oraz Farysa jest dozwolony jedynie dla pojazdów o DMC nie przekraczającej 3,5 tony z wyłączeniem pojazdów służb miejskich.

II. ZAGROŻENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I MIESZKAŃCÓW – NARUSZENIE HIERARCHII DRÓG

Ulica Farysa wraz z ul. Muzealną stanowią drogi lokalne klasy D (dojazdowa) przeznaczone wyłącznie do obsługi zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (art. 7 ust. 1 pkt 5). Dopuszczalna masa całkowita pojazdów mogących się poruszać tymi ulicami została przez zarządcę ograniczona do 3,5 tony z wyłączeniem pojazdów służb miejskich. Są to jednocześnie główne ciągi komunikacyjne dla dzieci uczęszczających do szkoły oraz rowerzystów z całej Warszawy. Niewłaściwe zaprojektowanie promieni skrzyżowań oraz parametrów technicznych drogi dojazdowej do obiektu handlowego spowoduje, że:

- Pojazdy ciężarowe obsługujące obiekt handlowy będą zmuszone korzystać z ulic Farysa i Muzealnej jako alternatywnej drogi dojazdowej, co jest niezgodne z art. 1 ust. 2 ww. ustawy, który stanowi, że "drogi publiczne powinny być budowane, utrzymywane i używane zgodnie z ich przeznaczeniem",
- Pojazdy wyjeżdżające z rejonu Parku Młocińskiego, zamiast kierować się bezpośrednio ul. Papirusów do ul. Pułkowej, będą wybierać trasę przez ul. Farysa i ul. Muzealną jako wygodniejszą alternatywę dla zawracania (obecnie możliwe dopiero na wysokości ul. Wójcickiego), co przekształci drogi dojazdowe w drogi tranzytowe.
- Zgodnie z art. 7 ust. 2 cytowanej ustawy, drogi dojazdowe służą "do obsługi ruchu związanego z zabudową przyległych terenów, zapewniając dostęp do posesji i nieruchomości". Wykorzystywanie ich jako dróg tranzytowych dla obsługi centrum handlowego oraz ruchu z innych rejonów stanowi naruszenie podstawowych zasad hierarchii dróg.
- Takie rozwiązanie stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa dzieci i mieszkańców oraz jest sprzeczne z funkcją ulic lokalnych określoną w przepisach prawa.
- odcinek ul. Farysa od mostu Północnego do ul. Abecadło jest uczęszczaną trasą rowerową i pieszą oraz stanowi kluczowe połączenie lasu Młocińskiego z resztą Warszawy

III. NARUSZENIE DYREKTYW I STANDARDÓW EUROPEJSKICH

Planowane rozwiązanie stoi w sprzeczności z kluczowymi dokumentami i dyrektywami Unii Europejskiej dotyczącymi planowania przestrzennego oraz ochrony środowiska miejskiego:

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy

Zwiększenie ruchu pojazdów, w tym ciężkich pojazdów dostawczych, na ulicach lokalnych w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej prowadzi do przekroczenia dopuszczalnych poziomów stężeń pyłów PM10 i PM2,5 oraz tlenków azotu (NO₂) określonych w art. 13-15 dyrektywy. Projekt nie zawiera wymaganej oceny wpływu na jakość powietrza w strefie mieszkalnej.

2. Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

Przekształcenie ulic lokalnych w drogi tranzytowe zwiększy poziom hałasu komunikacyjnego w obszarze mieszkalnym powyżej dopuszczalnych progów określonych w załączniku VI dyrektywy. Zgodnie z zaleceniami WHO przyjętymi w prawie UE, poziom hałasu w strefach mieszkalnych nie powinien przekraczać 53 dB w dzień i 45 dB w nocy. Ruch pojazdów ciężarowych na ul. Farysa i Muzealnej spowoduje przekroczenie tych wartości.

3. Karta Lipska na rzecz Zrównoważonego Rozwoju Miast Europejskich (2007, aktualizacja 2020) Dokument ten, będący podstawą europejskiej polityki miejskiej, w rozdziale dotyczącym "Zintegrowanego rozwoju dzielnic mieszkaniowych" podkreśla konieczność:

- ochrony funkcji mieszkaniowych obszarów przed presją ruchu tranzytowego, -
- zapewnienia wysokiej jakości przestrzeni publicznej w dzielnicach mieszkaniowych, -
- ograniczenia negatywnych skutków transportu dla zdrowia mieszkańców.

Planowane połączenie ul. Farysa z ul. Pułkową narusza wszystkie powyższe zasady, prowadząc do degradacji funkcji mieszkaniowej terenu.

4. Wytyczne Urban Mobility Package (2013) oraz Nowa Karta Lipska (2020)

Dokumenty te promują koncepcję "traffic calming" w obszarach mieszkalnych oraz zasadę, że drogi lokalne powinny być chronione przed ruchem tranzytowym i ciężkim. Polska jako państwo członkowskie UE zobowiązała się do wdrażania tych standardów w planowaniu miejskim.

5. Ramy Europejskiej Polityki Mobilności Miejskiej (2009)

Zalecenia Komisji Europejskiej z dnia 30 września 2009 r. w sprawie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (2013/C 207/01) wyraźnie wskazują na konieczność hierarchizacji sieci drogowej i ochrony obszarów mieszkaniowych przed ruchem tranzytowym oraz ruchem ciężkim.

Projekt rozbudowy Drogi Krajowej nr 7 w obecnej formie, poprzez stworzenie połączenia ul. Farysa z ul. Pułkową, narusza powyższe standardy europejskie, do których stosowania Polska jest zobowiązana jako państwo członkowskie UE.

IV. POGORSZENIE WARUNKÓW ŚRODOWISKOWYCH – NARUSZENIE PRAWA OCHRONY ŚRODOWISKA

Wnoszę o przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (art. 59-87), w szczególności analizy natężenia ruchu oraz związanej z nim emisji zanieczyszczeń projektowanego rozwiązania na okoliczne nieruchomości:

- emisji tlenków azotu (NO_x), ołowiu, węglowodorów wielopierścieniowych (benzopirenów), - tlenku węgla (CO), tlenków siarki (SO_x) oraz pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5, - wzrostu poziomu hałasu komunikacyjnego z uwzględnieniem pory dnia i nocy.

Zgodnie z art. 144 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, "ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie oraz zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany."

Dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (jaką stanowią okolice ul. Farysa i Muzealnej) dopuszczalny poziom hałasu wynosi 50 dB w porze dnia i 40 dB w porze nocy (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku).

Obecny projekt nie uwzględnia:

- wpływu zwiększonego ruchu na zdrowie mieszkańców, w szczególności dzieci,
- kumulacji hałasu i zanieczyszczeń z różnych źródeł,
- długoterminowych skutków zdrowotnych ekspozycji na pyły zawieszone i benzo(a)piren, - wpływu na jakość życia w rejonie zabudowy jednorodzinnej.

Brak przeprowadzenia rzetelnej oceny oddziaływania na środowisko może stanowić naruszenie art. 74 Konstytucji RP, który gwarantuje prawo do życia w czystym środowisku, oraz dyrektywy 2011/92/UE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (dyrektywa EIA).

V. BRAK FUNKCJONALNOŚCI I ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA – STREFA TEMPO 30

Jak słusznie wskazano w piśmie Burmistrza Dzielnicy Białołęka, ulice Farysa i Muzealna aktualnie znajdują się w strefie Tempo 30 i posiadają kilka progów zwalniających. Strefa ta została utworzona zgodnie z § 40a Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych właśnie w celu ochrony mieszkańców, w tym dzieci, przed zagrożeniami związanymi z nadmiernym ruchem drogowym.

W przypadku zwiększenia ruchu, w tym pojazdów ciężarowych obsługujących planowany obiekt handlowy, proponuje się budowę kolejnych progów zwalniających oraz reorganizację skrzyżowania ulic Farysa i Muzealnej. Takie działania są jedynie doraźne i nie rozwiązują podstawowego problemu. Niemniej jednak uważam, że takie rozwiązanie:

- jest niewystarczające i nie likwiduje podstawowego problemu – przekształcenia ulic lokalnych w drogi tranzytowe,
- stanowi dodatkowe obciążenie dla budżetu miasta,
- będzie generować dodatkowy hałas związany z hamowaniem i przyspieszaniem pojazdów ciężarowych na progach,
- nie jest zgodne z ideą strefy Tempo-30, która ma służyć uspokojeniu ruchu, a nie jego absorbowaniu z innych obszarów.

VI. ANALIZA INNYCH ROZWIĄZAŃ I KONSULTACJE SPOŁECZNE

Pismo wskazuje, że analizowano inne sposoby uspokojenia ruchu pojazdów, np. wprowadzenie układu ulic jednokierunkowych, przecięcie ciągu ulic i wprowadzenie ulic „ślepych”, ale ze względu na skromny układ drogowy w tym rejonie, takie rozwiązania nie są możliwe.

Wnoszę o udostępnienie pełnej dokumentacji dotyczącej analizowanych wariantów oraz uzasadnienie, dlaczego nie rozważono najprostszego i najszybszego rozwiązania: całkowitego zamknięcia połączenia ul. Farysa z projektowaną drogą serwisową przy ul. Pułkowej.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, społeczeństwo ma prawo do udziału w postępowaniach wymagających udziału społeczeństwa, prowadzonych w trybie tej ustawy.

Projekt rozbudowy Drogi Krajowej nr 7, który w istotny sposób wpływa na warunki życia mieszkańców ulic Farysa i Muzealnej, powinien być przedmiotem rzetelnych konsultacji społecznych z lokalną społecznością.

VII. PRECEDENS I DOBRE PRAKTYKI EUROPEJSKIE

W wielu miastach europejskich realizowana jest polityka ochrony dzielnic mieszkaniowych przed ruchem tranzytowym poprzez:

- fizyczne zamykanie ulic lokalnych dla ruchu tranzytowego (Holandia, Niemcy, Austria),
- tworzenie stref ruchu uspokojonego z zakazem wjazdu dla pojazdów ciężarowych (Barcelona, Paryż, Wiedeń),
- organizację dostaw do centrów handlowych wyłącznie od strony dróg głównych (standard w krajach skandynawskich).

Warszawa jako stolica Polski i część wspólnoty europejskiej powinna respektować te sprawdzone standardy, chroniące zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców.

VIII. WNIOSKI

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty prawne oraz standardy europejskie, wnoszę o:

1. Ponowne rozpatrzenie projektu rozbudowy Drogi Krajowej nr 7 w zakresie połączenia ul. Farysa z ul. Pułkową z uwzględnieniem:
 - polskich przepisów dotyczących hierarchii dróg i warunków technicznych,
 - dyrektyw europejskich w zakresie jakości powietrza (2008/50/WE) i hałasu (2002/49/WE), - zasad zawartych w Karcie Lipskiej i europejskich standardach mobilności miejskiej.
2. Rozważenie wariantu całkowitego zamknięcia wylotu ul. Farysa na projektowaną drogę serwisową przy ul. Pułkowej, co zapewni:
 - ochronę ulic lokalnych przed ruchem tranzytowym zgodnie z hierarchią dróg,
 - zachowanie funkcji mieszkaniowej obszaru,
 - bezpieczeństwo dzieci uczęszczających do szkoły,
 - spełnienie standardów europejskich w zakresie ochrony środowiska miejskiego.
3. Udostępnienie następujących dokumentów i analiz:

- wyrysowanego toru ruchu pojazdów ciężarowych wraz z parametrami technicznymi projektowanej drogi oraz wykazem zgodności z § 32 i § 68 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg publicznych,
 - pełnej oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z dyrektywą EIA oraz ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku, w tym analizy emisji zanieczyszczeń i hałasu,
 - dokumentacji dotyczącej wszystkich analizowanych wariantów rozwiązań drogowych wraz z uzasadnieniem wyboru,
 - oceny zgodności projektu z wymogami dyrektyw UE 2008/50/WE i 2002/49/WE.
4. Przeprowadzenie pełnych konsultacji społecznych z mieszkańcami ulic Farysa, Muzealnej, Metafory, Abecadło, Odysei, Wygon, Hieroglif przed podjęciem ostatecznej decyzji, zgodnie z art. 6 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku.

Przedmiotowa sprawa dotyczy bezpieczeństwa dzieci oraz jakości życia mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Liczę na ponowne przeanalizowanie projektu z uwzględnieniem:

- interesu lokalnej społeczności,
- zasad zrównoważonego rozwoju miasta,
- polskich przepisów prawa,
- standardów i dyrektyw Unii Europejskiej,
- najlepszych praktyk europejskich w zakresie planowania miejskiego.

Naruszenie powyższych zasad może skutkować skargą do Komisji Europejskiej w zakresie niewłaściwego wdrażania dyrektyw UE oraz postępowaniem przed sądami administracyjnymi.

W oczekiwaniu na odpowiedź pozostaję z poważaniem,

Podpisane elektronicznie przez



Załączniki:

- kopia pisma UD-III-WOR.0003.354.2025.KBO z dnia 25.11.2025 r.

Do wiadomości:

- Urząd Miasta Stołecznego Warszawy Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym ul. Tytusa Chałubińskiego 8 00-613 Warszawa
- Pan Grzegorz Pietruczuk Burmistrz Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy ul. Stefana Żeromskiego 29 01-882 Warszawa