



## 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 kwietnia 2026 r.

**Znak sprawy:** CKM.052.1.2026.IKR



**Pan Tamás Dombi**  
**Dyrektor Biura Zarządzania**  
**Ruchem Drogowym**  
**Urzędu m.st. Warszawy**  
ul. Chałubińskiego 8  
00-613 Warszawa

**Pan Wojciech Bartelski**  
**Prezes Zarządu**  
**Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.**  
ul. Siedmiogrodzka 20  
01-232 Warszawa

Odpowiadając na petycję z 29 grudnia 2025 r. (data wpływu do ZDM 7 stycznia br.) w sprawie zmian organizacji ruchu w rejonie ulic Stępińskiej, Sieleckiej oraz Spacerowej, Zarząd Dróg Miejskich wniosek przekazuje do Biura Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu m.st. Warszawy (BZRD).

Prosimy o rozpatrzenie wniosku o zmianę organizacji ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury<sup>1</sup> - organ zarządzający ruchem rozpatruje wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu.

Ponadto, w zakresie organizacji ruchu na ul. Spacerowej, wprowadzonej po przebudowie linii tramwajowej do Wilanowa – również do Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o. jako jednostki realizującej inwestycję.

---

<sup>1</sup> Podstawa prawna: § 3 ust. 1 pkt 5 i 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784 t.j.).

Prosimy o udzielenie odpowiedzi bezpośrednio Wnioskodawcy oraz przekazanie kopii odpowiedzi do naszej wiadomości, powołując się na znak sprawy podany w nagłówku.

W odniesieniu do poszczególnych postulatów ZDM wyjaśnia co następuje:

### **Ad 1 Nazwiska radnych Dzielnicy Mokotów i m.st. Warszawy**

Decyzja o wprowadzeniu oraz granicach Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) należy do wyłącznych kompetencji Rady m.st. Warszawy. Głosowania Rady oraz rad dzielnic mają charakter jawny i są dostępne publicznie w trybie przewidzianym przepisami prawa. W związku z powyższym kwestie dotyczące sposobu głosowania radnych pozostają poza kompetencjami Zarządu Dróg Miejskich.

Decyzja o rozszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na kolejne obszary Mokotowa została podjęta przez Radę m.st. Warszawy podczas IX sesji Rady m.st. Warszawy 29 sierpnia 2024 r., w drodze jawnego głosowania. Rozszerzenie strefy nastąpiło na podstawie uchwały Nr IX/287/2024 Rady m.st. Warszawy<sup>2</sup>

Informacje dotyczące przebiegu IX sesji Rady m.st. Warszawy, w tym porządku obrad oraz wyników głosowań imiennych, dostępne są na stronie internetowej Rady m.st. Warszawy pod linkiem: <https://um.warszawa.pl/waw/radawarszawy/wyniki-glosowania/-/glosowania/glosowanie/7917>.

Zwracamy przy tym uwagę, że projekty organizacji ruchu związane z wprowadzeniem SPPN były szeroko konsultowane społecznie. Nie jest zatem prawdą, że projekty te „nie uwzględniają potrzeb mieszkańców”.

### **Ad. 2 Przegląd zastosowanych rozwiązań organizacji ruchu**

W tym zakresie prosimy Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym o rozpatrzenie wniosku o zmianę organizacji ruchu.

Organizacja ruchu na ul. Stępińskiej i Sieleckiej została wdrożona zgodnie z zatwierdzonym przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym projektem organizacji ruchu nr ZR-OR.7221.1.52.2025. Natomiast obowiązująca organizacja ruchu na ul. Spacerowej, obejmująca funkcjonowanie jednego pasa ruchu, stanowi stałą organizację ruchu po realizacji inwestycji tramwajowej do Wilanowa i została zatwierdzona projektem nr ZR-OR.7221.1.1016.2025.

### **Ad 3 „Zakończenie praktyki zwężania ulic i poszerzania chodników”**

Projekty przygotowywane przez ZDM muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami, w tym w zakresie wymaganej szerokości chodnika. M.st. Warszawa nie „zwęża ulic” (chodnik to również część

---

<sup>2</sup> Uchwała Nr IX/287/2024 Rady m.st. Warszawy z 29 sierpnia 2024 r., zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłaty dodatkowej oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2024 r., poz. 8755).

ulicy). Przypadki zmiany przekroju jezdni są każdorazowo wynikiem analizy pod kątem bezpieczeństwa, przejezdności i zgodności z przepisami.

Wszelkie sprawy związane z naruszeniem porządku publicznego, w tym nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, należy kierować do właściwych służb porządkowych, tj. Policji lub Straży Miejskiej.

#### **Ad 4 Przywrócenia możliwości płatności gotówkowych we wszystkich parkomatach**

Na terenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w m.st. Warszawie nadal funkcjonują 936 parkomaty umożliwiające wnoszenie opłat bilonem. Lokalizacje tych urządzeń są dostępne na bieżąco aktualizowanej mapie na stronie internetowej ZDM ([zdm.waw.pl/MapaParkomaty](http://zdm.waw.pl/MapaParkomaty)).

W rejonie Szpitala Czerniakowskiego opłatę w formie gotówkowej (bilonem) lub kartą płatniczą można uiścić w parkomatach:

- nr 15040419 przy ul. Górskiej,
- nr 15040431 przy ul. Stępińskiej.

Jednocześnie przypominamy, że w systemie SPPN opłacany jest czas postoju pojazdu, a nie konkretne miejsce parkowania, co oznacza, że opłata wniesiona w jednym parkomacie obowiązuje na terenie całej strefy.

Sposób wnoszenia opłat za postój został uregulowany w § 7 ust. 1 pkt 4 Uchwały Rady m.st. Warszawy<sup>3</sup>, w następującej treści:

- „4) opłata za postój według stawek określonych w § 2 ust. 1 - niezwłocznie po zaparkowaniu pojazdu:*
- a) przez wykupienie w parkomacie - za pomocą środków pieniężnych uiszczanych monetami o nominałach: 5 zł, 2 zł, 1 zł, 50 gr, 20 gr, 10 gr lub kartą płatniczą - biletu kontrolnego z jednoznacznie określonym czasem opłaconego postoju oraz numerem rejestracyjnym zaparkowanego pojazdu, lub*
  - b) za pomocą systemu płatności mobilnych.”*

W związku z tym, wniesienie opłaty w SPPN możliwe jest zarówno za pomocą płatności mobilnych, jak i w parkomacie, przy czym w parkomacie dopuszczalne są płatności monetami o określonych nominałach lub kartą płatniczą.

Parkomaty bezgotówkowe, co do zasady generują zdecydowanie mniejsze koszty. Wynika to z prostszej konstrukcji samych urządzeń (brak modułu do obsługi bilonu lub banknotów), powiązanego z tym mniejszego zakresu niezbędnych prac serwisowych oraz przede wszystkim z braku konieczności ich regularnego opróżniania, co pociągałoby za sobą również konieczność wykupienia usług konwojowania gotówki.

---

<sup>3</sup> 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.).

Przed ogłoszeniem przetargu Zarząd Dróg Miejskich przeprowadził analizę różnych wariantów szacunkowej wartości zamówienia. Z obliczeń wynika, że pozostawienie możliwości wnoszenia opłat monetami we wszystkich parkomatach - w porównaniu z rozwiązaniem, które ostatecznie zostało przyjęte - wiązałoby się z dodatkowymi kosztami przekraczającymi 70 mln zł w trakcie 10-letniego okresu obowiązywania umowy.

Oszczędność na poziomie 70 mln zł to realna kwota, którą m.st. Warszawa może przeznaczyć na inne priorytetowe potrzeby mieszkańców. Dla zobrazowania skali tej sumy warto wspomnieć, że przebudowa ul. Jana Kazimierza wyniosła ok. 35 mln zł, a modernizacja placu Na Rozdrożu - niemal 33 mln zł. Oznacza to, że dzięki rezygnacji z opcji płatności monetami we wszystkich parkomatach możliwe byłoby sfinansowanie dwóch większych inwestycji miejskich o porównywalnej wartości.

Alternatywnie, za taką kwotę można pokryć koszty modernizacji i utrzymania sygnalizacji świetlnej w Warszawie przez niemal dwa lata. Dla porównania, w 2024 r. Zarząd Dróg Miejskich przeznaczył na ten cel 35 mln zł. W ramach tej kwoty wybudowano 5 nowych sygnalizacji oraz przebudowano 15 istniejących instalacji.

ZDM zapewnia dostęp do wszystkich form wnoszenia opłat przewidzianych w uchwale Rady m.st. Warszawy, jednocześnie dostosowując liczbę i rozmieszczenie parkomatów obsługujących bilon do rzeczywistych potrzeb użytkowników. Przyjęte rozwiązania uwzględniają także obowiązek racjonalnego i oszczędnego gospodarowania środkami publicznymi. Zwiększanie liczby parkomatów obsługujących bilon ponad faktyczne zapotrzebowanie wiązałoby się z istotnym wzrostem kosztów ich zakupu, utrzymania i obsługi, co byłoby nieuzasadnionym obciążeniem budżetu miasta. Obecny model stanowi kompromis pomiędzy dostępnością różnych form płatności a odpowiedzialnym wydatkowaniem środków publicznych.

#### **Ad 5 Przegląd organizacji parkowania w rejonie Szpitala Czerniakowskiego**

Przy projektowaniu rozwiązań w rejonie obiektów o szczególnym znaczeniu społecznym, w tym placówek ochrony zdrowia, uwzględniane są potrzeby dojazdu pojazdów uprzywilejowanych oraz dostępność dla osób o ograniczonej mobilności.

W naszej ocenie, obecne rozwiązanie zapewnia prawidłową obsługę szpitala. Niemniej, przekazujemy w tym zakresie wnioski do Biura Zarządzania Ruchem Drogowym z prośbą o rozstrzygnięcie.

#### **Ad 6 Anulowania mandatów, opłat za holowanie i innych opłat związanych z nieusunięciem pojazdów przez mieszkańców z ulic Stępińskiej i Sieleckiej**

Zarząd Dróg Miejskich wyjaśnia, że okres pomiędzy ustawieniem oznakowania a rozpoczęciem jego obowiązywania został ustalony i zrealizowany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury<sup>4</sup> w przypadku wprowadzania zakazu postoju za pomocą znaku B-36 oznakowanie należało umieścić co najmniej z pięciodniowym wyprzedzeniem wraz z tabliczką informującą o terminie obowiązywania zakazu.

Jednocześnie należy wskazać, że obowiązujące przepisy nie przewidują zróżnicowania skutków wprowadzenia oznakowania w zależności od indywidualnej sytuacji właścicieli pojazdów. Znak drogowy obowiązuje od momentu jego ustawienia, o ile spełnia wymagania określone w przepisach technicznych, co w niniejszym przypadku miało miejsce.

Mandaty karne nakładane są przez uprawnione służby, tj. Policję lub Straż Miejską. Zarząd Dróg Miejskich nie jest organem właściwym do ingerowania w rozstrzygnięcia podejmowane przez te jednostki.

Podpisano elektronicznie  
Mikołaj Pieńkos  
Zastępca Dyrektora  
Zarząd Dróg Miejskich

**Załącznik:**

1. Klauzula RODO

**Do wiadomości:**

1. SOR, GPP ZDM

---

<sup>4</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.).