



Zastępca Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy

pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, tel. 22 443 10 24, 22 443 10 25, faks 22 443 99 54
sekretariat.rkaznowska@um.warszawa.pl, um.warszawa.pl

Warszawa, 18 listopada 2025 r.

Znak sprawy: AM-AN.030.30.2025.OSZ

**Burmistrzowie
Dzielnic m.st. Warszawy**

Dotyczy: stosowania art. 29, art. 35 i art. 39 ustawy o drogach publicznych przed uzyskaniem pozwolenia na budowę

Szanowni Państwo,

niniejsze pismo skierowane jest zarówno do organów administracji architektoniczno-budowlanej (których zadania realizują wydziały architektury i budownictwa dla dzielnic m.st. Warszawy), jak i do zarządców dróg (których działania wykonują wydziały infrastruktury dla dzielnic m.st. Warszawy).

Celem pisma jest przypomnienie o obowiązujących przepisach prawa oraz konieczności ich konsekwentnego stosowania w toku prowadzonych postępowań administracyjnych, w szczególności w zakresie zapewnienia dostępu projektowanej inwestycji do drogi publicznej oraz właściwej obsługi pożarowej. Spełnienie tych warunków stanowi przesłankę niezbędną do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, inwestor – przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę – zobowiązany jest do przedłożenia:

- **uzgodnienia zmiany sposobu zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego w zakresie możliwości włączenia do drogi ruchu spowodowanego tą zmianą, o którym mowa w art. 35 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,**
- **decyzji na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu, o której mowa w art. 29 ust. 1 ustawy o drogach publicznych,**
- **decyzji zezwalającej na lokalizowanie w pasie drogowym drogi pożarowej (jako urządzenia obcego), na podstawie art. 39 ust. 3 ustawy o drogach publicznych.**

Wskazane dokumenty stanowią integralną część dokumentacji projektowej i podlegają obowiązkowej ocenie przez organ administracji architektoniczno-budowlanej w toku postępowania o udzielenie pozwolenia na budowę.

W tym zakresie kluczowa jest ścisła współpraca pomiędzy organami administracji architektoniczno-budowlanej a zarządcami dróg, w celu zapewnienia spójności działań oraz zgodności z obowiązującymi przepisami prawa.

Przypominam, że kwestie dokumentowania dostępu do drogi publicznej, w tym obowiązek zawierania umów drogowych na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych, zostały szczegółowo omówione w tzw. „okólniku drogowym” – piśmie Zastępcy Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 20 stycznia 2025 r. (znak: AM-AN.030.1.2025.AWA). Niniejsze pismo stanowi kontynuację i uzupełnienie ww. wytycznych, pozostając z nimi w pełni spójne.

1. Uzgodnienie zmiany sposobu zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego w zakresie możliwości włączenia do drogi ruchu spowodowanego tą zmianą

a. Obowiązek uzyskania uzgodnienia przed wydaniem pozwolenia na budowę

Zgodnie z art. 35 ust. 3 ustawy o drogach publicznych: „Zmianę zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego, w szczególności polegającą na budowie obiektu budowlanego lub wykonaniu innych robót budowlanych, a także zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części, zarządca drogi uzgadnia w zakresie możliwości włączenia do drogi ruchu drogowego spowodowanego tą zmianą.”

Obecne brzmienie ww. przepisu budzi w praktyce rozbieżności interpretacyjne - nie precyzuje on bowiem jednoznacznie, na jakim etapie i w jakim postępowaniu takie uzgodnienie ma nastąpić. **Prezydent m.st. Warszawy stoi na stanowisku, że uzgodnienie to jest wymagane każdorazowo na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę, a obowiązek jego uzyskania wynika z mocy samego prawa.**

Stanowisko Prezydenta m.st. Warszawy opiera się na wykładni celowościowej i systemowej. Art. 35 ust. 3 ustawy o drogach publicznych pełni funkcję ochronną – jego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sprawnego i zrównoważonego rozwoju infrastruktury drogowej. Ocena wpływu inwestycji na drogę publiczną możliwa jest wyłącznie na etapie projektu budowlanego - dopiero wtedy znane są rzeczywiste parametry techniczne inwestycji, np. lokalizacja i geometria zjazdów, planowana intensywność ruchu, wpływ inwestycji na widoczność oraz przepustowość drogi.

Przepis art. 35 ust. 3 ustawy o drogach publicznych należy interpretować w kontekście całego systemu planowania i realizacji inwestycji. Podczas gdy ust. 1, 2 i 4 odnoszą się do strategicznego planowania rozwoju sieci drogowej, ust. 3 dotyczy już etapu realizacyjnego – konkretnych zmian zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego. W tym momencie pojawia się realny wpływ inwestycji na funkcjonowanie drogi publicznej, który wymaga merytorycznej oceny przez zarządcę drogi. Uzgodnienie to nie ma charakteru formalnego – stanowi istotny instrument ochrony

interesu publicznego. Umożliwia zarządcy drogi, jako organowi wyspecjalizowanemu, dokonanie merytorycznej oceny wpływu planowanej inwestycji na funkcjonowanie drogi publicznej. Jest to niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu, zachowania przepustowości układu komunikacyjnego oraz uniknięcia negatywnych skutków dla istniejącej infrastruktury. Ogranicza również ryzyko przerzucania kosztów rozbudowy dróg na jednostki samorządu terytorialnego.

W polskim porządku prawnym wyraźnie rozdzielono tryb planistyczny i budowlany – każdy z nich realizuje inne cele i opiera się na odrębnych podstawach prawnych. Uzgodnienia z zarządcą drogi na etapie planowania przestrzennego mają swoje umocowanie w art. 17 pkt 6 lit. b tiret trzeci oraz art. 53 ust. 4 pkt 9 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Skoro ustawodawca przewidział odrębne podstawy prawne dla uzgodnień planistycznych, należy uznać, że art. 35 ust. 3 ustawy o drogach publicznych dotyczy wyłącznie etapu budowlanego – jako jedynego momentu, w którym możliwa jest szczegółowa i miarodajna ocena wpływu inwestycji na drogę publiczną.

Jednocześnie należy podkreślić, że uzgodnienie z zarządcą drogi, o którym mowa w art. 35 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, powinno dotyczyć dokładnie tego samego projektu zagospodarowania terenu, który podlega zatwierdzeniu w ramach decyzji o pozwoleniu na budowę. Oznacza to, że projekt przedstawiony do uzgodnienia musi być tożsamy z projektem zagospodarowania działki lub terenu, stanowiącym integralną część projektu budowlanego.

W szczególności uzgodnienie powinno obejmować:

- projektowane oraz istniejące zjazdy, wraz z ich lokalizacją, geometrią i parametrami technicznymi,
- przebieg drogi pożarowej, w tym również jej odcinki zlokalizowane poza granicami terenu inwestycji – zwłaszcza w przypadku, gdy droga pożarowa przebiega w pasie drogowym drogi publicznej.

W świetle powyższych przepisów kluczowe znaczenie ma również prawidłowa interpretacja pojęcia „terenu przyległego” w odniesieniu do art. 35 ust. 3 ustawy o drogach. Ustawodawca nie ogranicza tego pojęcia wyłącznie do działek, z których planowany jest bezpośredni zjazd na daną drogę publiczną. Przeciwnie – posłużenie się ogólnym sformułowaniem „teren przyległy” wskazuje, że chodzi o każdą nieruchomość fizycznie graniczącą z pasem drogowym, niezależnie od tego, czy zjazd z niej prowadzi bezpośrednio na tę drogę, czy też na inną drogę publiczną.

W praktyce oznacza to, że w przypadku inwestycji zlokalizowanych np. przy skrzyżowaniach dróg różnych kategorii (np. gminnych i powiatowych), gdy zjazd realizowany jest na jedną z nich, inwestor zobowiązany jest do uzyskania uzgodnienia z zarządcami obu dróg. Nie budzi bowiem wątpliwości, że planowane przedsięwzięcie może oddziaływać na bezpieczeństwo ruchu oraz funkcjonowanie całego układu drogowego, a nie tylko jednej z dróg.

b. Obowiązek wydania uzgodnienia przez zarządcę drogi po zawarciu umowy drogowej

Zgodnie z art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych: „Jeżeli budowa lub przebudowa drogi publicznej jest konieczna w związku z realizacją inwestycji niedrogowej, obowiązek budowy lub przebudowy tej drogi spoczywa na inwestorze. Zakres i warunki realizacji określa umowa zawarta z właściwym zarządcą drogi.”

W związku z powyższym przypominam, że **wydanie uzgodnienia, o którym mowa w art. 35 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, powinno następować wyłącznie dopiero po zawarciu umowy drogowej z inwestorem, jeżeli planowana inwestycja generuje konieczność budowy lub przebudowy drogi publicznej.** Uzgodnienie nie może mieć charakteru warunkowego (np. „pod warunkiem zawarcia umowy drogowej”).

Należy podkreślić, że to umowa określa szczegóły budowy lub przebudowy dróg publicznych spowodowanych inwestycją niedrogową, a tym samym realizację zobowiązania inwestora wynikającego z mocy ustawy. Jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku V CSK 23/19: „Ciężar budowy lub przebudowy (...) drogi publicznej, której potrzeba jest wywołana inwestycją niedrogową, nie spoczywa na (...) zarządcy drogi, lecz na inwestorze inwestycji niedrogowej”.

W umowie określany jest zakres koniecznej inwestycji drogowej oraz parametry drogi takie jak geometria, konstrukcja elementów drogi, odwodnienie, oświetlenie, sygnalizacja świetlna itp. Taka konstrukcja przepisu jasno wskazuje, że to właśnie umowa stanowi akt określający parametry inwestycji. Warto zauważyć, że obciążenia generowane przez planowaną inwestycję niedrogową mają bezpośrednie przełożenia na zakres i kształt budowy lub przebudowy drogi. Dlatego w umowie powinny być jasno określone również podstawowe parametry inwestycji niedrogowej takie jak kubatura, czy ilość miejsc postojowych. W przypadku zmiany tych parametrów może zajść konieczność zmiany zakresu przedmiotu umowy i zobowiązań inwestora.

Z powyższego wynika, że zarówno umowa w trybie art. 16, jak i uzgodnienie w trybie art. 35 ustawy o drogach publicznych, są ze sobą ściśle powiązane w zakresie parametrów inwestycji niedrogowej i nieruchomości z nią powiązanych.

Warto również zaznaczyć, że w zakresie określania zakresu i parametrów koniecznej budowy lub przebudowy drogi, od 2022 r. w strukturach miasta funkcjonuje zespół konsultacyjno-negocjacyjny powołany zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 19 października 2021 r. w sprawie określenia zasad zawierania umów określających warunki budowy lub przebudowy dróg publicznych przez inwestorów inwestycji niedrogowych oraz powołania zespołu ds. współpracy z inwestorami inwestycji niedrogowych. W ramach zespołu procedowane są inwestycje mieszkaniowe o powierzchni użytkowej powyżej 5000 m², a także inwestycje handlowe czy usługowe o powierzchni użytkowej powyżej 1000 m² skierowane w trybie zarządzenia przez inwestorów. Warto zaznaczyć, że zgodnie z regulaminem zespołu Urzędy Dzielnic oraz inne biura i jednostki organizacyjne m.st.

Warszawy mogą samodzielnie kierować na zespół wnioski dotyczące inwestycji o charakterze ponadlokalnym.

2. Decyzja na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu

a. Obowiązek uzyskania decyzji przed wydaniem pozwolenia na budowę

Zgodnie z art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległej do drogi, po uzyskaniu – w drodze decyzji administracyjnej – zezwolenia zarządcy drogi. Wyjątek stanowi sytuacja, w której zjazd realizowany jest w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy drogi – wówczas obowiązek ten spoczywa na zarządcy drogi (art. 29 ust. 2 ww. ustawy).

Właściwym organem do oceny, czy dana inwestycja posiada zapewniony dostęp do drogi publicznej – w tym, czy istniejący zjazd jest wystarczający – jest zarządca drogi. W związku z tym inwestor przed uzyskaniem pozwolenia na budowę powinien być każdorazowo wezwany do przedłożenia:

- decyzji o lokalizacji zjazdu lub jego przebudowie, lub
- pisma zarządcy drogi potwierdzającego, że istniejący zjazd jest wystarczający dla planowanego zamierzenia budowlanego i nie wymaga uzyskania nowych decyzji lokalizacyjnych.

Powyższy obowiązek wynika z konieczności zapewnienia dostępu terenu inwestycji do drogi publicznej, jako warunku niezbędnego do uzyskania pozwolenia na budowę. Organ administracji architektoniczno-budowlanej jest zobowiązany do zbadania tego dostępu zarówno w ujęciu prawnym, jak i faktycznym.

- **Dostęp prawny** oznacza, że możliwość dojścia i dojazdu do drogi publicznej musi wynikać wprost z przepisu prawa, czynności prawnej (np. ustanowienia służebności) lub orzeczenia sądowego.
- **Dostęp faktyczny** natomiast musi zapewniać realną możliwość przejścia i przejazdu – możliwą do wyegzekwowania przez inwestora przy użyciu dostępnych środków prawnych.

Zgodnie z art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, działka budowlana to nieruchomość, której m.in. dostęp do drogi publicznej spełnia wymogi realizacji obiektów budowlanych. Z kolei § 14 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, stanowi, że do działek budowlanych należy zapewnić dojście i dojazd odpowiedni do ich przeznaczenia oraz wymagań ochrony przeciwpożarowej.

Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o drogach publicznych, zjazd to część drogi publicznej łącząca jezdnię z nieruchomością gruntową, stanowiąca bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej. **Sam fakt fizycznego istnienia zjazdu nie przesądza o możliwości jego wykorzystania dla nowej inwestycji. To zarządca drogi – jako organ właściwy – ocenia, czy istniejący zjazd spełnia wymagania techniczne,**

bezpieczeństwa ruchu oraz odpowiada przewidywanemu natężeniu ruchu generowanemu przez planowaną inwestycję.

Brak przedłożenia ostatecznej decyzji zarządcy drogi w przedmiocie lokalizacji zjazdu lub potwierdzenia jego wystarczalności stanowi istotne uchybienie formalne, uniemożliwiające uznanie, że działka budowlana posiada zapewniony dostęp do drogi publicznej w rozumieniu przepisów prawa. W konsekwencji, w takiej sytuacji **nie jest możliwe wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.**

b. Obowiązek wydania decyzji przez zarządcę drogi

Wydając decyzję o lokalizacji zjazdu lub jego przebudowie, zarządca drogi powinien każdorazowo:

- ocenić zgodność proponowanego rozwiązania z obowiązującymi przepisami technicznymi i zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- uwzględnić wpływ planowanej inwestycji na przepustowość drogi, widoczność, geometrię skrzyżowań oraz organizację ruchu,
- określić warunki techniczne wykonania zjazdu, w tym jego usytuowanie, szerokość, promienie łuków, nawierzchnię, odwodnienie,
- przywołać dokumenty określające wyżej wskazane parametry jak projekt stałej organizacji ruchu, czy uzgodniona konstrukcja nawierzchni.

W decyzji lokalizacyjnej mogą być również określone dodatkowe warunki, w szczególności:

- obowiązek uzyskania odrębnych uzgodnień (np. z konserwatorem zabytków),
- **warunek możliwości funkcjonowania zjazdu jedynie w przypadku wykonania budowy lub przebudowy drogi zgodnie z umową z zarządcą drogi, jeżeli planowana inwestycja powoduje konieczność przebudowy lub rozbudowy drogi publicznej – zgodnie z art. 16 ustawy o drogach publicznych.**

W sytuacji, gdy inwestor zwraca się do zarządcy drogi z wnioskiem o wydanie decyzji o lokalizacji zjazdu lub jego przebudowie, a zarządca – po analizie dokumentacji – uzna, że:

- istniejący zjazd jest legalny,
- jego parametry są wystarczające do obsługi planowanej inwestycji,
- zjazd nie wymaga przebudowy ani rozbudowy,
- oraz inwestor zawarł niezbędne umowy drogowe, o których mowa w art. 16 ustawy o drogach publicznych,

zarządca drogi powinien udzielić inwestorowi pisemnej odpowiedzi, w której jednoznacznie wskaże, że dla planowanego zamierzenia budowlanego nie zachodzi konieczność uzyskania nowej decyzji o lokalizacji zjazdu ani decyzji o jego przebudowie, ponieważ istniejący zjazd jest wystarczający i nie wymaga ingerencji w pas drogowy.

Taka odpowiedź powinna zostać dołączona przez inwestora do wniosku o pozwolenie na budowę jako dokument potwierdzający zapewnienie dostępu do drogi publicznej. Jednocześnie dokument ten stanowi podstawę do uznania przez organ administracji architektoniczno-budowlanej, że inwestycja spełnia wymogi wynikające z art. 29 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

3. Decyzja zezwalająca na lokalizowanie w pasie drogowym drogi pożarowej (jako urządzenia obcego)

a. Obowiązek uzyskania decyzji przed wydaniem pozwolenia na budowę

Zgodnie z § 12 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz.U. 2009 nr 124 poz. 1030), droga pożarowa powinna być zapewniona dla obiektów budowlanych, w których występują określone strefy pożarowe, w tym m.in. budynków użyteczności publicznej, budynków wysokich, obiektów magazynowych i produkcyjnych.

W przypadku, gdy projektowana inwestycja wymaga zapewnienia drogi pożarowej, powinna ona – w miarę możliwości – zostać zlokalizowana na terenie własnym inwestora. Jeżeli jednak droga pożarowa została zaprojektowana w pasie drogi publicznej, inwestor zobowiązany jest do uzyskania decyzji zarządcy drogi zezwalającej na lokalizację drogi pożarowej w pasie drogowym,

Zgodnie z art. 39 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lokalizowanie w pasie drogowym urządzeń obcych – tj. urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego – może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi, wydawanym w drodze decyzji administracyjnej.

Droga pożarowa, jako element infrastruktury technicznej służący zapewnieniu bezpieczeństwa pożarowego, stanowi urządzenie obce w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych. W związku z tym jej lokalizacja w pasie drogowym – niezależnie od tego, czy przebiega po istniejącej jezdni, czy poza nią – wymaga uzyskania stosownej decyzji zarządcy drogi.

Obowiązek przedłożenia tej decyzji przed uzyskaniem pozwolenia na budowę wynika z § 14 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, który stanowi, że do działek budowlanych oraz do budynków i urządzeń z nimi związanych należy zapewnić dojazd i dojście odpowiednie do ich przeznaczenia oraz wymagań dotyczących ochrony przeciwpożarowej.

Jednocześnie należy podkreślić, że decyzja lokalizacyjna dotycząca przebudowy zjazdu, wydawana na podstawie art. 29 ustawy – Prawo budowlane, nie zastępuje decyzji lokalizacyjnej wymaganej dla drogi pożarowej jako urządzenia obcego. Obie decyzje mają odmienny charakter prawny oraz służą realizacji różnych celów – pierwsza dotyczy aspektów budowlanych i technicznych, druga zaś – lokalizacji urządzenia w pasie drogowym w rozumieniu ustawy o drogach publicznych.

b. Obowiązek wydania decyzji przez zarządcę drogi:

W przypadku gdy projektowana droga pożarowa przebiega w pasie drogi publicznej – niezależnie od tego, czy po istniejącej jezdni, czy poza nią – zarządca drogi zobowiązany jest do wydania decyzji zezwalającej na jej lokalizację oraz na lokalizację zjazdu pożarowego.

Decyzja ta powinna być wydana po zatwierdzeniu projektu stałej organizacji ruchu przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym, jeżeli planowana lokalizacja drogi pożarowej wpływa na sposób korzystania z drogi publicznej.

Wydanie decyzji lokalizacyjnej służy nie tylko zapewnieniu zgodności z przepisami technicznymi i bezpieczeństwa, ale również:

- ewidencjonowaniu przebiegu dróg pożarowych w pasie drogowym,
- naliczaniu opłat za zajęcie pasa drogowego, zgodnie z uchwałą Rady Miasta nr XXXI/666/2024 z dnia 27maja 2004 r.,
- zapewnieniu właściwego zarządzania infrastrukturą drogową, w tym planowania remontów, utrzymania i koordynacji z innymi urządzeniami obcymi,
- zapewnienie właściwej obsługi pożarowej budynku.

Należy zwrócić uwagę, że brak decyzji administracyjnej zezwalającej na lokalizację urządzenia obcego, jakim jest droga pożarowa, w pasie drogowym drogi publicznej, może prowadzić do poważnych komplikacji na etapie inwestycji prowadzonych przez zarządcę drogi. Jeżeli zarządca nie posiada wiedzy o istnieniu drogi pożarowej w pasie drogi publicznej, może dojść do przypadkowej likwidacji tej infrastruktury w ramach prowadzonej inwestycji, co docelowo może skutkować utratą zapewnienia obsługi pożarowej nieruchomości, koniecznością zmiany zatwierdzonego projektu budowlanego oraz koniecznością ponownej przebudowy układu komunikacyjnego. Takie sytuacje zostały już zdiagnozowane. Przykładowo, na drodze pożarowej, o której istnieniu zarządca drogi nie był poinformowany, zlokalizowano przystanek autobusowy. Obecnie trwają prace nad usunięciem tej kolizji, co nie tylko wpływa na tempo realizacji inwestycji, ale – w przypadku jej niezdiagnozowania mogłoby skutkować de facto likwidacją drogi pożarowej. Taka sytuacja stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa.

Zajęcie pasa drogowego na cele związane z budową drogi pożarowej wymaga uzyskania decyzji w trybie art. 40 ustawy o drogach publicznych. Również samo umieszczenie (funkcjonowanie) drogi pożarowej w pasie drogowym, jako urządzenia obcego, wymaga stosownej decyzji wydawanej na podstawie tego samego przepisu.

Wysokość stawek opłat za umieszczenie drogi pożarowej w pasie drogowym określona została w załączniku nr 3 do Uchwały Rady Miasta Stołecznego Warszawy nr XXXI/666/2004 z dnia 27 maja 2004 r. w sprawie wysokości stawek opłat na zajęcie pasa drogowego dróg publicznych na terenie m.st. Warszawy z wyłączeniem dróg ekspresowych i autostrad.

Kwestie dostępu do drogi publicznej oraz właściwej obsługi komunikacyjnej i pożarowej inwestycji, omówione w niniejszym piśmie, mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia zgodności procesu inwestycyjnego z obowiązującymi przepisami prawa, a także dla ochrony interesu publicznego, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ładu przestrzennego. Ich prawidłowa realizacja wymaga stałej, ścisłej i odpowiedzialnej współpracy pomiędzy organami administracji architektoniczno-budowlanej a zarządcami dróg w toku postępowań administracyjnych.

W związku z powyższym proszę o konsekwentne stosowanie przedstawionych zasad w toku prowadzonych postępowań, w tym w szczególności w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę oraz o podejmowanie działań mających na celu eliminowanie przypadków obchodzenia prawa, w szczególności poprzez pomijanie wymaganych uzgodnień, decyzji lub umów drogowych.

Uprzejmie proszę o przekazanie niniejszych wytycznych wszystkim pracownikom zaangażowanym w proces weryfikacji dokumentacji projektowej i wydawania decyzji. Pismo zostało uzgodnione z Zastępcą Prezydenta m.st. Warszawy Panem Tomaszem Menciną, nadzorującym Zarząd Dróg Miejskich.

Tylko spójne i jednolite stosowanie przepisów przez wszystkie jednostki organizacyjne m.st. Warszawy pozwoli na skuteczne egzekwowanie obowiązków inwestorów oraz zapewnienie bezpiecznego i zrównoważonego rozwoju przestrzennego miasta.

Osoby do kontaktu:

- Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego – Olga Szewczyk, nr tel. 22 325 81 45, oszewczyk@um.warszawa.pl
- Zarząd Dróg Miejskich – Artur Rejzner, nr tel. 22 558 95 57, a.rejzner@zdm.waw.pl

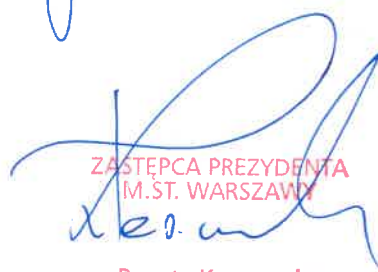
Otrzymują:

1. Pan Tomasz Mencina – Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy
2. Burmistrz Dzielnicy Bemowo – ul. Powstańców Śląskich 70, 01-381 Warszawa
3. Burmistrz Dzielnicy Białołęka – ul. Modlińska 197, 03-122 Warszawa
4. Burmistrz Dzielnicy Bielany – ul. Stefana Żeromskiego 29, 01-822 Warszawa
5. Burmistrz Dzielnicy Mokotów – ul. Rakowiecka 25/27, 02-517 Warszawa
6. Burmistrz Dzielnicy Ochota – ul. Grójecka 17a, 02-021 Warszawa
7. Burmistrz Dzielnicy Praga Południe – ul. Grochowska 274, 03-841 Warszawa
8. Burmistrz Dzielnicy Praga Północ – ul. ks. Ignacego Kłopotowskiego 15, 03-708 Warszawa,

9. Burmistrz Dzielnicy Rembertów – al. gen. Antoniego Chruściela „Montera” 28, 04-401 Warszawa
10. Burmistrz Dzielnicy Śródmieście – ul. Nowogrodzka 43, 00-691 Warszawa
11. Burmistrz Dzielnicy Targówek – ul. Kondratowicza 20, 00-983 Warszawa
12. Burmistrz Dzielnicy Ursus – pl. Czerwca 1976r 1, 02-495 Warszawa
13. Burmistrz Dzielnicy Ursynów – al. KEN 61, 02-777 Warszawa
14. Burmistrz Dzielnicy Wawer – ul. Żegańska 1, 04-713 Warszawa
15. Burmistrz Dzielnicy Wesoła – ul. 1.Praskiego Pułku 33, 05-075 Warszawa
16. Burmistrz Dzielnicy Wilanów – ul. Franciszka Klimczaka 2, 02-797 Warszawa
17. Burmistrz Dzielnicy Włochy – Al. Krakowska 257, 02-133 Warszawa
18. Burmistrz Dzielnicy Wola – al. Solidarności 90, 01-003 Warszawa,
19. Burmistrz Dzielnicy Żoliborz – ul. Słowackiego 6/8, 01-627 Warszawa
20. Wydział Architektoniczno-Budowlany w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego
21. Zespół Inwestycji i Spraw Liniowych w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego
22. Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy
23. Zarząd Dróg Miejskich
24. Biuro Kontroli
25. Biuro Audytu Wewnętrznego
26. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla m.st. Warszawy
27. a/a



powezani



ZASTĘPCA PREZYDENTA
M.ST. WARSZAWY

Renata Kaznowska