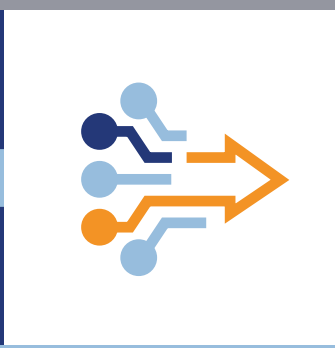
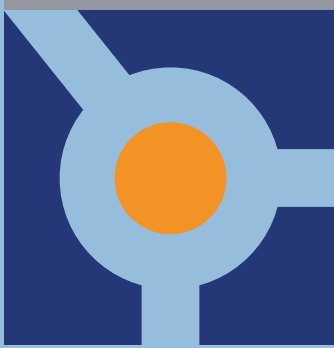


# 2024



**RAPORT ROCZNY  
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH  
W WARSZAWIE 2024**



# 20 24

**RAPORT ROCZNY**  
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH  
W WARSZAWIE **2024**

# Przedmowy

Rok 2024 upłynął pod znakiem intensywnej realizacji zapowiadanych projektów. Pragnę w szczególności wyróżnić nasz najważniejszy program zmiany przestrzeni miejskiej – Nowe Centrum Warszawy.

Zakończyliśmy przebudowę pl. Na Rozdrożu, który stał się miejscem przyjaznym i dostępnym dla wszystkich. Wiosną otworzyliśmy również most pieszo-rowerowy przez Wisłę, z którego w pierwszych miesiącach skorzystało ponad 2 mln osób. Rozpoczęliśmy kolejne kluczowe inwestycje – przede wszystkim budowę placu Centralnego oraz przebudowę kwartału ulic Złota–Zgoda. Finalizację prac nad pierwszym z projektów planujemy na wiosnę 2025 roku, natomiast zakończenie drugiego przewidujemy na początek 2026 roku. Wszystkie te inwestycje, wraz z m.in. przebudowanym wcześniej pl. Pięciu Rogów, przyczyniają się do całkowitej metamorfozy centralnego obszaru miasta, czyniąc go zielonym i funkcjonalnym.

W minionym roku ogromny nacisk położyliśmy również na poprawę bezpieczeństwa. Wspólnie z radnymi m.st. Warszawy przeznaczyliśmy dodatkowe 160 mln zł na przebudowę najbardziej niebezpiecznych przejść dla pieszych. Naszym celem jest, aby do 2028 roku na mapie Warszawy nie pozostało ani jedno niebezpieczne przejście. Zarząd Dróg Miejskich już wykorzystuje te fundusze, budując kolejne azyle, sygnalizacje świetlne oraz progi zwalniające.

W ubiegłym roku kontynuowaliśmy wymianę opraw oświetleniowych na energooszczędne LED-y. Na początku 2025 roku cała Warszawa będzie mogła korzystać z tysięcy nowych, energooszczędnych opraw, co bezpośrednio wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa oraz ograniczenie kosztów energii.

Rok 2024 był również kolejnym sprawdzianem dla systemu miejskich rowerów Veturilo. Decyzja o stworzeniu systemu od nowa w 2023 roku okazała się strzałem w dziesiątkę. Warszawianki i warszawiacy, w 2024 r., skorzystali z miejskich jednośladów niemal 5 mln razy.

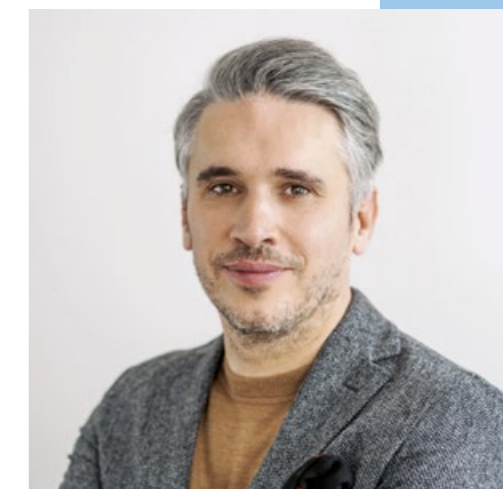
Moją obietnicą złożoną warszawiankom i warszawiakom jest uczynienie naszego miasta piękniejszym, bezpieczniejszym i wygodniejszym do życia. Mam nadzieję, że dostrzegając Państwo już zmiany, które służą realizacji tego celu. Wiem, że niektóre z tych inwestycji powodują czasowe uciążliwości i dziękuję za Państwa wyrozumiałość oraz cierpliwość. Dziękuję również pracownikom Zarządu Dróg Miejskich, za Waszą pracę i zaangażowanie. Jestem przekonany, że każdy kolejny rok będzie jeszcze lepszy, zwłaszcza że mam przyjemność współpracować z ludźmi, którym dobro Warszawy leży na sercu.



Prezydent m.st. Warszawy  
**Rafał Trzaskowski**



Zarząd  
Dróg  
Miejskich



Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich  
**Łukasz Puchalski**

Szanowni Państwo,

poza realizacją projektu Nowe Centrum Warszawy zrealizowaliśmy wiele innych, istotnych inwestycji.

Warto wspomnieć o kompleksowej przebudowie ulic Orдона i Jana Kazimierza, które przeszły transformację ze zdegradowanych przestrzeni w prawdziwe wizytówki Odolan. W 2024 roku zakończyliśmy również wymianę nawierzchni na ostatnim odcinku Krakowskiego Przedmieścia. Było to zadanie wymagające, ale zgodnie z zapowiedziami udało się je zrealizować w okresie wakacyjnym.

Kolejną ważną inwestycją była budowa buspasa na ulicach Głębockiej i św. Wincentego. To rozwiązanie znacząco ułatwia codzienne przemieszczanie się mieszkańcom Białołęki i Targówka. Realizacją, z której jestem szczególnie dumny, jest remont oświetlenia głównej alei w Parku Skaryszewskim. Modernizacja miała na celu przywrócenie parkowi im. Ignacego Paderewskiego jego historycznego wyglądu. Było to wspólne przedsięwzięcie Zarządu Dróg Miejskich oraz Zarządu Zieleni, prowadzone w ścisłej współpracy z konserwatorem zabytków. Zamiast asfaltu pojawiła się nawierzchnia mineralna, a stare betonowe latarnie zastąpiły warszawskie pastorały – bogato zdobione stalowo-żeliwne słupy.

W 2024 roku nie zapomnieliśmy również o remontach chodników i dróg dla rowerów oraz zazielenianiu ulic. W sumie oddaliśmy do użytku mieszkańców tysiące metrów kwadratowych nowych chodników oraz kolejne kilometry asfaltowych ścieżek rowerowych. W ramach realizowanych inwestycji zasadzono także 372 nowe drzewa.

Kluczowym elementem był również rozwój Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. W 2024 roku ogłosiliśmy i rozstrzygnęliśmy przetarg na wymianę wszystkich parkomatów. Nowa umowa będzie obowiązywała przez kolejne 10 lat. Udało się również wdrożyć strefę na terenie Saskiej Kępy i Kamionka.

Pragnę serdecznie podziękować wszystkim pracownikom Zarządu Dróg Miejskich za ciężką pracę i ogromne zaangażowanie w działania na rzecz naszego miasta. Słowa podziękowania kieruję również do mieszkańców Warszawy – za cierpliwość w czasie remontów, wyrozumiałość oraz wszystkie opinie, zarówno pozytywne, jak i negatywne. To dzięki Państwa głosom wiemy, w którym kierunku prowadzić nasze działania.

# Spis treści

## Wstęp

- 2 PRZEDMOWY
- 6 ZDM W LICZBACH
- 8 2024 ROK W LICZBACH

1

## Nowe Centrum Warszawy

- 12 MOST PIESZO-ROWEROWY
- 14 PLAC CENTRALNY
- 16 ZŁOTA I ZGODA
- 18 PLAC NA ROZDROŻU
- 20 MAZOWIECKA I ŚWIĘTOKRZYSKA
- 22 ODKRYCIA ARCHEOLOGICZNE
- 24 PLANY NA KOLEJNE LATA

2

## Remonty i przebudowy

- 28 PARK SKARYSZEWSKI
- 30 BUSPAS NA GŁĘBOCKIEJ
- 32 ORDONA I JANA KAZIMIERZA
- 34 KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE
- 36 WIĘCEJ NIŻ REMONT
- 38 REMONTY JEZDNI
- 40 REMONTY CHODNIKÓW
- 42 NOWE DROGI DLA ROWERÓW
- 44 ZAZIELENIANIE ULIC
- 46 INWESTYCJE DEWELOPERSKIE

3

## Oświetlenie

- 50 OPRAWY SAVA
- 52 DOŚWIETLENIA PRZEJŚĆ
- 54 SYSTEM STEROWANIA OŚWIETLENIEM
- 56 DZIELIMY SIĘ WIEDZĄ

4

## Bezpieczeństwo

- 60 STOLICA BEZPIECZEŃSTWA
- 62 NOWE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH
- 64 ANALIZUJEMY RUCH NA DROGACH
- 66 ZMIANY W ORGANIZACJI RUCHU
- 68 SYGNALIZACJA ŚWIETLNA
- 70 ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM
- 72 NOWE RONDA

5

## Bieżące utrzymanie

- 76 POGOTOWIE DROGOWE
- 78 OBIEKTY MOSTOWE I INŻYNIERSKIE
- 80 PAS DROGOWY
- 82 USUWAMY NIELEGALNE REKLAMY
- 84 KONTROLA CIĘŻARÓWEK
- 86 SPRZEDAJEMY PORZUCONE POJAZDY
- 88 MIEJSKI SYSTEM INFORMACJI

6

## Nasze projekty

- 92 STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU
- 94 STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA
- 96 SYSTEM INFORMACJI PARKINGOWEJ
- 98 MOBILNE SKANOWANIE DRÓG
- 100 VETURILO
- 102 ILUMINACJA ZIMOWA
- 104 ROWEROWY MAJ
- 106 DROGA NA SZÓSTKĘ
- 108 PROJEKTY MIĘDZYKRAJOWE

7

## Dostępni dla Was

- 112 BUDŻET OBYWATELSKI
- 114 SPRAWNA OBSŁUGA MIESZKAŃCÓW
- 116 ZDM OD KUCHNI

8

# Zarząd Dróg Miejskich w liczbach



**904**

SKRZYŻOWANIA I PRZEJŚCIA Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNA



**109 399**

LATARNI ULICZNYCH



**813 km**

TRAS ROWEROWYCH



**60 tys.**

MIEJSC W STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO



**124 827**

OPRAW OŚWIETLENIOWYCH



**539**

OBIEKTÓW MOSTOWYCH I INŻYNIERSKICH



**97 tys.**

DROGOWSKAZÓW, TABLIC I MAP MIEJSKIEGO SYSTEMU INFORMACJI



**1 mln**

ENERGOOSZCZĘDNYCH DIOD EKO-LED W ZIMOWEJ ILUMINACJI



**676**

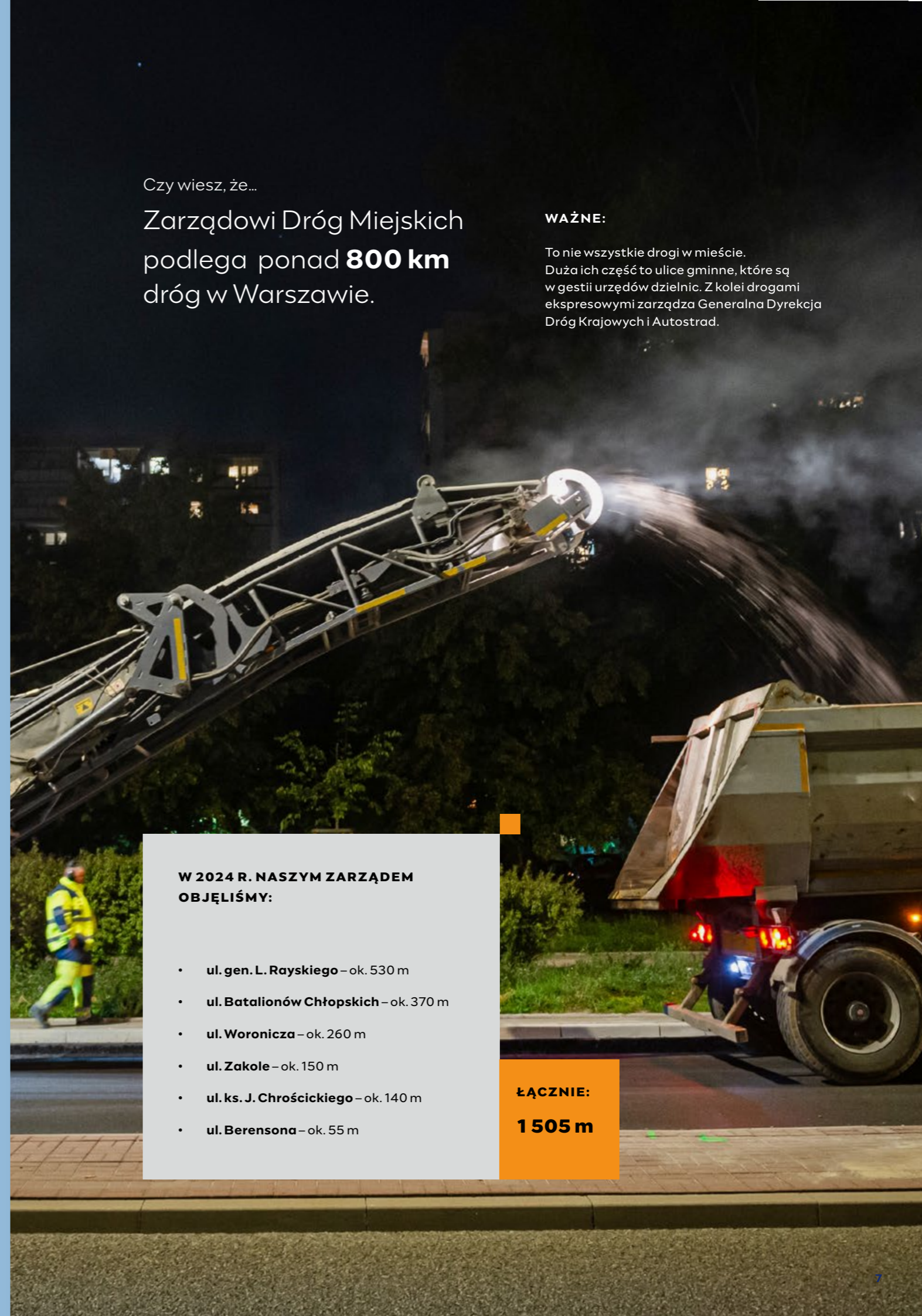
PRACOWNIKÓW

Czy wiesz, że...

Zarządowi Dróg Miejskich podlega ponad **800 km** dróg w Warszawie.

**WAŻNE:**

To nie wszystkie drogi w mieście. Duża ich część to ulice gminne, które są w gestii urzędów dzielnic. Z kolei drogami ekspresowymi zarządza Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.



**W 2024 R. NASZYM ZARZĄDEM OBJĘLIŚMY:**

- ul. gen. L. Rayskiego – ok. 530 m
- ul. Batalionów Chłopskich – ok. 370 m
- ul. Woronicza – ok. 260 m
- ul. Zakole – ok. 150 m
- ul. ks. J. Chrościckiego – ok. 140 m
- ul. Berensona – ok. 55 m

**ŁĄCZNIE:**

**1 505 m**

# 2024 rok w liczbach



**251 532 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANYCH  
JEZDNI



**2 900**

NOWYCH LATARNI  
ULICZNYCH



**4,8 mln**

WYPOŻYCZEŃ  
ROWERU MIEJSKIEGO  
VETURILO



**10 356**

KONTROLI  
PASA DROGOWEGO



**58 562 m<sup>2</sup>**

NOWYCH LUB  
WYREMONTOWANYCH  
CHODNIKÓW



**35**

NOWYCH LUB  
WYREMONTOWANYCH  
SYGNALIZACJI ŚWIETLNYCH



**457**

USUNIĘTYCH  
REKLAM



**46,6 km**

WYBUDOWANYCH,  
WYZNACZONYCH LUB  
WYREMONTOWANYCH  
TRAS ROWEROWYCH



**18**

SKRZYŻOWAŃ  
WŁĄCZONYCH DO  
ZINTEGROWANEGO SYSTEMU  
ZARZĄDZANIA RUCHEM



**858**

USUNIĘTYCH AWARII  
BEZPOŚREDNIO  
ZAGRAŻAJĄCYCH  
BEZPIECZEŃSTWU RUCHEM



**31 584**

WYMIENIONYCH  
OPRAW  
OŚWIETLENIOWYCH



**372**

POSADZONE  
DRZEWA

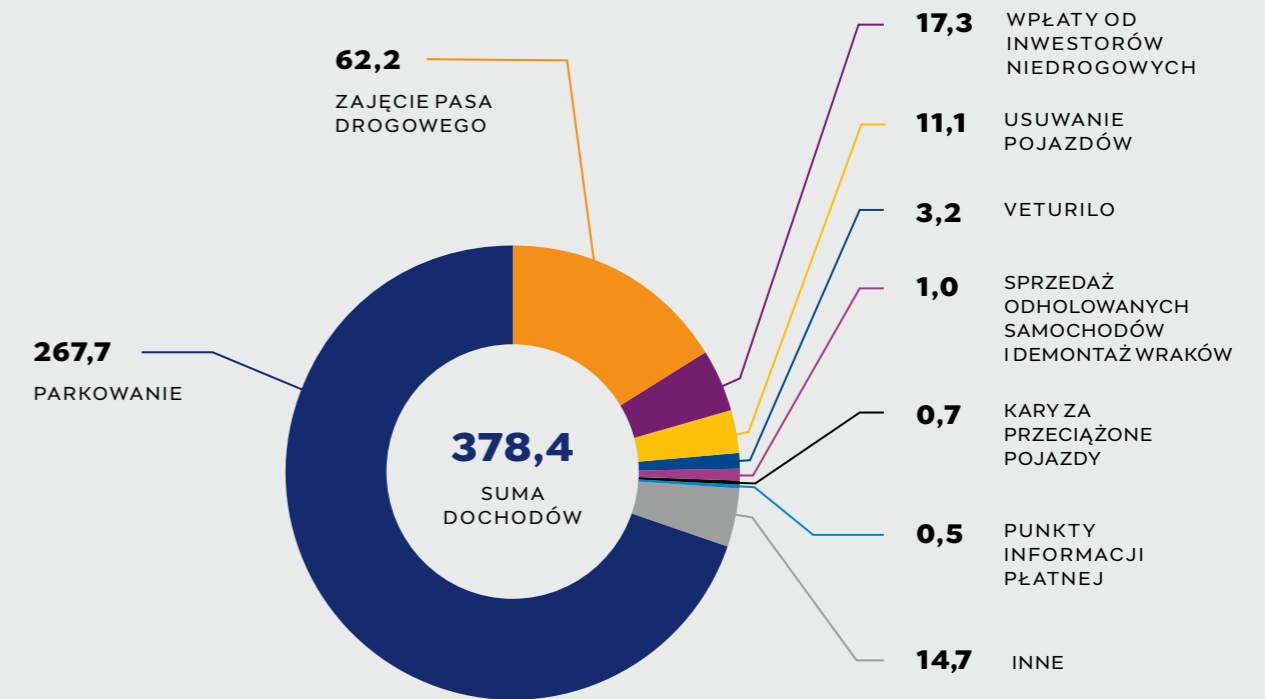


**1 392**

INTERPELACJE  
OD RADNYCH

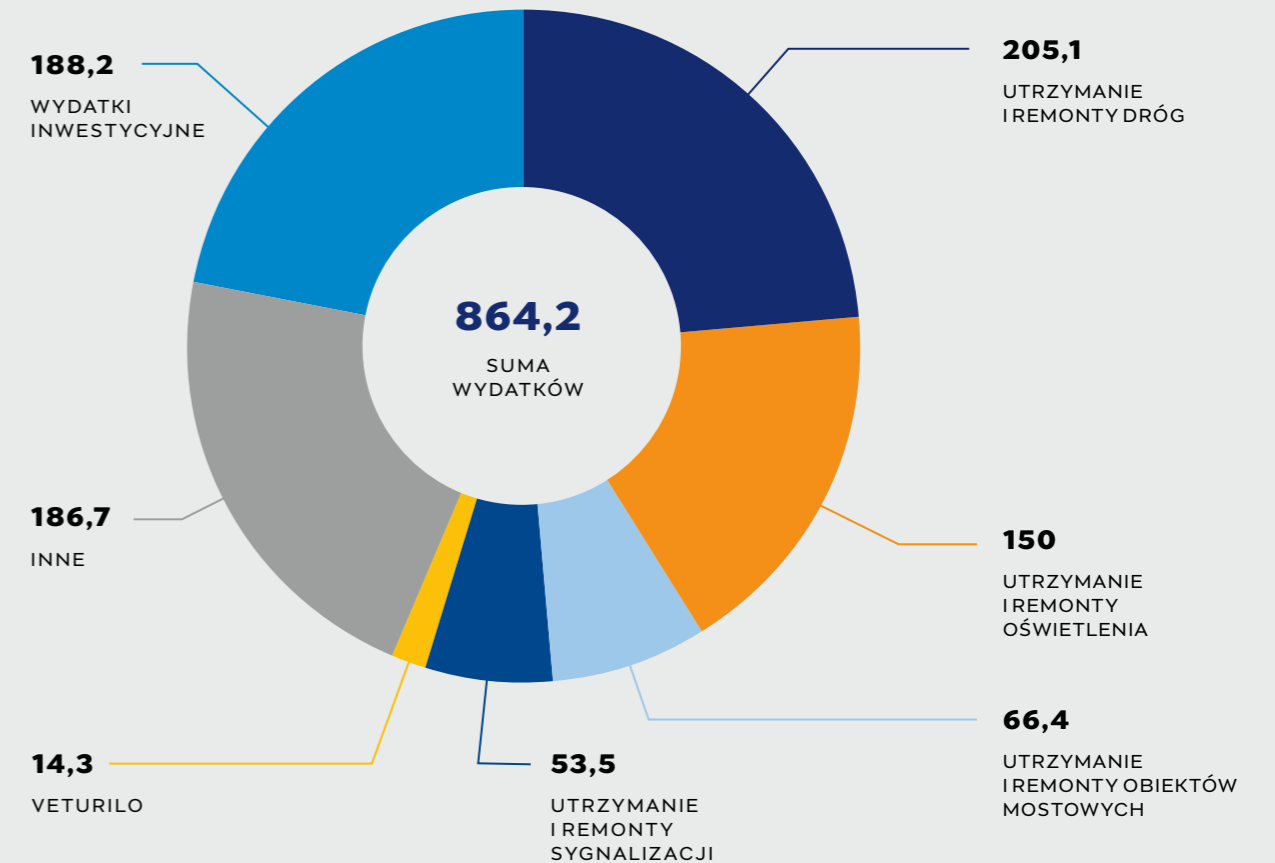
## Łączne dochody w 2024 r.

kwoty w mln złotych



## Łączne wydatki w 2024 r.

kwoty w mln złotych



2

# Nowe Centrum Warszawy



Przekształcamy centralny obszar Warszawy w przestrzeń bardziej funkcjonalną i przyjazną dla pieszych, rowerzystów oraz użytkowników transportu publicznego. To szeroko zakrojona inicjatywa pod nazwą Nowe Centrum Warszawy, mająca na celu uporządkowanie i podniesienie jakości miejskiej infrastruktury w Śródmieściu, realizowana poprzez liczne, zróżnicowane inwestycje.

Rok 2024 przyniósł kolejne znaczące zmiany – wiele projektów zostało ukończonych lub rozpoczętych.

## SPIS TREŚCI

- 12 MOST PIESZO-ROWEROWY
- 14 PLAC CENTRALNY
- 16 ZŁOTA I ZGODA
- 18 PLAC NA ROZDROŻU
- 20 MAZOWIECKA I ŚWIĘTOKRZYSKA
- 22 ODKRYCIA ARCHEOLOGICZNE
- 24 PLANY NA KOLEJNE LATA

# Most pieszo-rowerowy

W marcu 2024 roku otwarty został most pieszo-rowerowy, który połączył bulwary wiślane z praskim brzegiem Wisły. Jest to pierwsza w Warszawie przeprawa, po której mogą się poruszać tylko piesi i rowerzyści. Most stał się już atrakcją turystyczną stolicy.



## JESTEŚMY W CZOŁÓWCE

Most na Pragę jest dłuższy niż wiele innych przepraw pieszo-rowerowych w Europie.

1. MOST NA PRAGĘ  
452 m
2. MILLENNIUM BRIDGE  
w Londynie  
325 m
3. PASSERELLE  
SIMONE-DE-BEAUVOIR  
w Paryżu  
304 m
4. PONT RAYMOND-BARRE  
w Lyonie  
260 m
5. BRYGGEBROEN  
w Kopenhadze  
190 m

Budowa mostu pieszo-rowerowego rozpoczęła się na początku 2022 r. i trwała nieco ponad dwa lata. Inwestycja stanowi ważny etap programu Nowe Centrum Warszawy, którego celem jest podniesienie jakości przestrzeni miejskiej po obu stronach Wisły. Teraz można się przekonać, jak blisko ze Starej Pragi jest na Krakowskie Przedmieście.

Nowy most liczy 452 m i jest największą tego typu przeprawą w Polsce. Połączył brzegi Wisły na wysokości ul. Karowej na Powiślu i ul. Okrzei na Pradze-Północ. Piesi spacerem pokonają przeprawę w ciągu sześciu minut, a rowerzyści przejadą nią w dwie minuty.

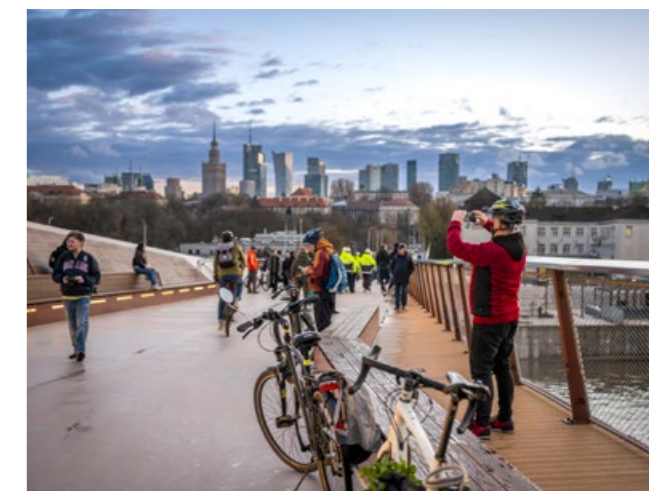
Przeprawa poza funkcją komunikacyjną ma także walory rekreacyjne. Szerokość konstrukcji wygiętej na kształt błyskawicy jest zmienna. W najwęższym punkcie wynosi 6,9 m, a nad nurtem rzeki rozszerza się do 16,3 m. W miejscu zagięć most jest szerszy, aby piesi i rowerzyści mogli podziwiać widoki z dwóch stref wypoczynkowych z drewnianymi siedziskami. Widoczna z mostu panorama Warszawy sprawia, że od momentu otwarcia most cieszy się ogromnym zainteresowaniem. Przez pierwszy tydzień jego funkcjonowania urzędnicy pomiarowe zarejestrowały na przeprawie około 200 tysięcy osób. To nie tylko wygodne połączenie między lewo- i prawobrzeżną Warszawą, ale także modne miejsce spotkań i spacerów.

Na lewym brzegu przeprawa rozdziela się na dwie rampy przerzucone nad bulwarami. W 2024 roku, zbudowaliśmy w osi mostu – na wysokości ul. Karowej – przejście dla pieszych w poprzek Wisłostrady. Do tej pory najbliższym przejściem było to podziemne w ciągu ul. Bednarskiej. Jednak osoby z niepełnosprawnościami oraz rodzice z dziećmi w wózkach mogli mieć problem z korzystaniem z niego. Nowe przejście rozwiązało ten problem. Wygodniej jest także rowerzystom, dla których na nowym przejściu wyznaczaliśmy przejazd rowerowy.



## MOST ZMIENIA PRAGĘ

Miasto na prawym brzegu Wisły ma ogromny potencjał. Wyróżnia je wyjątkowy klimat i charakter zabudowy. Nowych mieszkańców i inwestorów przyciąga wielofunkcyjne Centrum Koneser przy ul. Ząbkowskiej. Rejon Portu Praskiego dynamicznie się zabudowuje. Dlatego lepsze powiązanie obu brzegów rzeki jest tak istotne. Przebudujemy ul. Okrzei. Będzie tam więcej zieleni, powstanie infrastruktura rowerowa, nowe, szersze chodniki oraz mała architektura. Wraz z ul. Ząbkowską mogą stać się nową osią – praską wersją Traktu Królewskiego.



W PIERWSZYM TYGODNIU DZIAŁANIA MOSTU URZĄDZENIA POMIAROWE ODNOTOWAŁY OBECNOŚĆ OKOŁO 200 TYSIĘCY OSÓB, A W CAŁYM OKRESIE LETNIM – PONAD 3 MILIONÓW.



# Plac Centralny

Kontynuujemy rozpoczętą w 2023 r. budowę placu Centralnego, który ma stać się ważnym punktem Nowego Centrum Warszawy. Zakończyliśmy szeroko zakrojone badania archeologiczne. Zbudowaliśmy 4 zbiorniki retencyjne, podziemny system nawadniania roślin. Zasadziliśmy już połowę z ponad 100 drzew, które pojawią się w tym miejscu. Będą też trawniki oraz niska sadzawka.



## ZIELONY PLAC

Osobiście wybieraliśmy w szkółce konkretne okazy drzew.

Wśród „wybrańców” znalazł się **trzydziestoletni buk** – imponujący okaz z rozłożystą koroną, gwarantujący cień w upalne dni.

Zdecydowaliśmy się również na kilkunastoletnie **modrzewie europejskie**, wyjątkowe drzewa iglaste, które jesienią zrzucają igły, nabierając wcześniej pięknego, złocistego koloru.

### WAŻNE LICZBY:

**12**  
GATUNKÓW  
DRZEW POJAWI SIĘ  
ŁĄCZNIE NA PLACU  
CENTRALNYM

**9-11 m**  
WYSOKOŚĆ  
ZASADZONYCH  
MODRZEWI

Między ul. Marszałkowską a Pałacem Kultury i Nauki – na osi ul. Złotej – powstaje zielona, uporządkowana i przyjazna mieszkańcom przestrzeń.

Zielona, bo wzbogacimy ją o nowe drzewa, krzewy i trawniki o łącznej powierzchni kilku tysięcy metrów kwadratowych. Projekt zakłada też posadzenie ponad 40 gatunków roślin cebulowych i bylin.

Uporządkowana, bo definitywnie znikną miejsca do parkowania na krzywej kostce brukowej, a popękane chodniki zastąpi równa i starannie dobrana granitowa nawierzchnia, odwzorowująca sieć dawnych ulic i kamienic.

Przyjazna, bo chcemy udostępnić miejsce do odpoczynku w centrum miasta. Na placu będzie można piknikować na trawie. Zaplanowaliśmy też ławki, siedziska, stojaki rowerowe oraz niską sadzawkę.

Zamontowane pod ziemią 4 zbiorniki retencyjne posłużą do zbierania wody deszczowej, przy użyciu której nawadniana będzie nowa zieleń na placu. Zbudowaliśmy w tym celu specjalny system, coś w rodzaju „podziemnych akweduktów”.

W czasie prac spod ziemi wyłoniły się spore fragmenty przedwojennego miasta. Na przełomie XIX i XX w., teren ten wypełniały wysokie kamienice czynszowe. Znajdowało się tu ok. 180 budynków mieszkalnych. Po wojnie zburzono zniszczone domy, by zrobić miejsce pod Pałac Kultury i Nauki.



# Złota i Zgoda

Latem 2024 roku rozpoczęliśmy jedną z największych inwestycji projektu Nowe Centrum Warszawy. Przebudowa całego kwartału ulic Jasna, Sienkiewicza, Złota i Zgoda potrwa 2 lata. Modernizujemy obszar o łącznej powierzchni 2,5 hektara.



## 3 NOWE PLACE

W ramach przebudowy powstaną 3 nowe place: plac przed Domem pod Orłami, plac Emila Młynarskiego przy Filharmonii Narodowej oraz plac przy ul. Zgoda 12.

**Przed Domem pod Orłami** tworzymy reprezentacyjny plac z zieloną oprawą dla zabytkowego gmachu.

Dotychczas zastawiony samochodami **plac Emila Młynarskiego** zyska wygląd adekwatny do prestiżu patrona: powstanie tu skwer i Ogród Muzyki, z podestem umożliwiającym organizowanie koncertów i wydarzeń plenerowych.

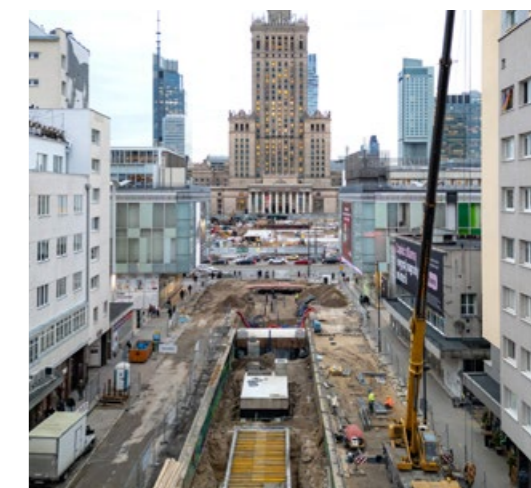
Za to przy ul. Zgoda 12 powstanie **kameralny ogród sąsiedzki** z miejscem zabaw dla dzieci, siłownią plenerową oraz stolikami do gry w szachy. Miejsce ozdobi też pergola z drewna.

Inwestycja rozpoczęła się od likwidacji tunelu na ul. Złotej, biegnącego pod ul. Marszałkowską. W miejscu zjazdu do niego budujemy zbiornik retencyjny, który będzie gromadził wodę opadową. Wykorzystamy ją do podlewania roślinności w całym kwartale. A będzie jej sporo – posadzimy 167 drzew, wytyczymy blisko 3 tys. m<sup>2</sup> zieleni z bylinami i krzewami. Teren, na którym do tej pory niewiele było powierzchni biologicznie czynnej, zmieni się nie do poznania. Naszym celem jest redukcja efektu miejskiej „wyspy ciepła” oraz zwiększenie retencji i obiegu wody.

Przebudowa pozwoli na połączenie śródmiejskich obszarów aktywności, takich jak plac Pięciu Rogów i ulica Chmielna, obecnie modernizowany plac Powstańców Warszawy oraz plac Centralny, który powstaje w pobliżu nowej siedziby Muzeum Sztuki Nowoczesnej. Dla pieszych, którzy są najczęstszymi użytkownikami tego śródmiejskiego kwartału, przeznaczymy więcej przestrzeni. Na całym obszarze stworzone zostaną wygodne i szerokie chodniki. Parkowanie w większości przypadków przeniesiemy pod ziemię. Na powierzchni pozostaną miejsca dla mieszkańców kwartału, dostaw oraz osób z niepełnosprawnościami. Wzdłuż wszystkich ciągów komunikacyjnych zapewnimy rozwiązania dla ruchu rowerowego – wydzielone drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, strefy zamieszkania czy kontraruch. W wielu miejscach ruch kołowy będzie możliwy jedynie dla samochodów technicznych, dostawczych i pożarowych, a wjazd będzie odbywał się przez punkty kontroli dostępu (automatyczne słupki). Podobne rozwiązanie przewidzieliśmy dla dojazdu do posesji.

Miejsca, które do tej pory służyły jako parkingi, zamienimy w 3 nowe place. Oprócz zieleni w kwartale pojawi się wysokiej jakości mała architektura. Na placach znajdą się ławki, które stworzą atrakcyjną przestrzeń do wypoczynku. Przewidzieliśmy także miejsce dla ogródków gastronomicznych.

Prace muszą być drobniogowo etapowane, by zapewnić dojazd do wszystkich budynków w tym rejonie. Budowa, choć wiąże się z niedogodnościami, przyniesie długofalowe korzyści dla mieszkańców i odwiedzających stolicę.



# Plac Na Rozdrożu

Latem 2024 r. otworzyliśmy przebudowany pl. Na Rozdrożu w wygodnej, przyjaznej pieszym i rowerzystom wersji. Zlikwidowaliśmy niewygodne przejścia podziemne, a górny i dolny poziom placu połączyły nowe windy, ułatwiając m.in. osobom z niepełnosprawnościami dostęp do przystanków Trasy Łazienkowskiej.

## WAŻNE DATY:

### listopad 2022

OGŁOSZENIE PRZETARGU

### kwiecień 2023

WYBÓR WYKONAWCY I ROZPOCZĘCIE PRAC

### grudzień 2023

SYMBOLICZNE ZASYPANIE DWÓCH PODZIEMNYCH PRZEJŚĆ POD PLACEM

### lipiec 2024

OTWARCIE PRZEBUDOWANEGO PLACU I URUCHOMIENIE WIND

Motywnym przewodnim inwestycji na pl. Na Rozdrożu była likwidacja barier architektonicznych. Najważniejszą zmianą są windy. Połączyły one plac ze znajdującymi się poziom niżej przystankami autobusowymi w ciągu Trasy Łazienkowskiej. Odnowiliśmy też same schody, które były mocno wyeksploatowane. Dodatkowo oba przystanki autobusowe zostały poszerzone i wyposażone w więcej miejsc do siedzenia oraz wyższy, profilowany krawężnik, który ułatwia wsiadanie do autobusu. Na krańcach przystanków pojawiła się też zieleń.

Zmiany nastąpiły również na samym placu. Zlikwidowaliśmy przejścia podziemne, które zastąpiliśmy wygodnymi zebrawami na powierzchni. Teraz wszystkie przejścia na pl. Na Rozdrożu są naziemne – w tym 2 nowe: po zachodniej stronie Al. Ujazdowskich (przez wlot ul. Koszykowej) oraz w osi al. Wyzwolenia.

Istniejące drogi dla cyklistów zostały poszerzone. Równoległe do nowego przejścia w rejonie ul. Koszykowej powstał przejazd, do którego prowadzi droga łącząca się z resztą tras dochodzących do placu. Wybudowaliśmy też łącznik rowerowy po zachodniej stronie placu i drogę dla rowerów spinającą plac z wiaduktami nad Agrykolą.



## SKRZYNKA POD ZIEMIĄ

Nowoczesna sygnalizacja świetlna, która zapewni szereg korzystnych rozwiązań, nie może pracować bez elektronicznych sterowników. Do tej pory szafy sterownicze, popularnie nazywane „skrzynkami”, lądowały na powierzchni. Teraz nowe trafiają pod ziemię. Tak się stało właśnie na pl. Na Rozdrożu.

Mogłoby się wydawać, że schowanie szaf sterowniczych pod ziemię to nic prostszego. Niestety rzeczywistość jest, a w zasadzie do tej pory była, zupełnie inna. Jeszcze kilka lat temu tego typu rozwiązanie było znacznie droższe niż klasyczna naziemna instalacja. Poza wysoką ceną, problemem było również zapewnienie odporności na wilgoć i zalania – kluczowej przecież dla bezawaryjnej pracy urządzeń. Teraz różnica cen znacząco się zmniejszyła. Są też skuteczne narzędzia do walki z wodą.



ZOBACZ FILM

Obecnie, dzięki rozwojowi technologii, podziemne szafy będziemy mogli stosować na szerszą skalę. Ceny oferowane przez producentów są akceptowalne w porównaniu do skrzynek naziemnych a dopracowane rozwiązania pozwalają zagwarantować odporność na wilgoć i zalania.



# Mazowiecka i Świętokrzyska

Podziemny parking na placu Powstańców Warszawy, który mieści ponad 400 samochodów, jest już gotowy. Aby zapewnić kierowcom optymalny dojazd do parkingu, przebudowaliśmy ulicę Mazowiecką. Od ubiegłego roku jest dwukierunkowa.



## KTO BUDUJE PARKING?

Parking pod placem Powstańców Warszawy powstał w formule koncesji, która jest rodzajem partnerstwa publiczno-prywatnego. Koncesjonariuszem jest spółka **IMMO Park Warszawa**, należąca do Mota-Engil Central Europe S.A.



## OK. 85 MLN ZŁ

– to szacowane koszty inwestycji, w całości sfinansowane przez koncesariusza.



## 36 LAT

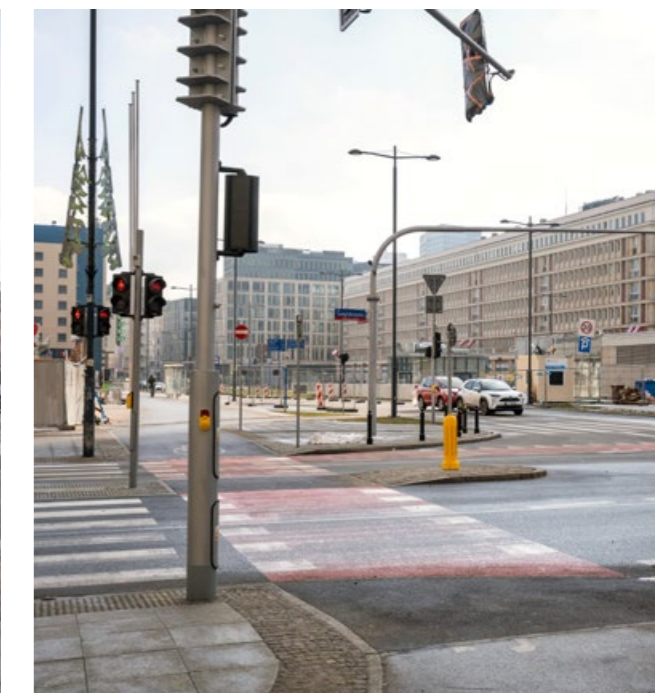
– to okres, przez który spółka będzie eksploatować parking. Po tym czasie obiekt zostanie przekazany w zarządzanie miastu.

Ulica Mazowiecka prowadziła z pl. Powstańców Warszawy na pl. Piłsudskiego. Od sierpnia 2024 roku można też przejechać w drugą stronę. Na zmodernizowanej ulicy wyznaczyliśmy przystanki autobusowe – po przebudowie ruch autobusów w obie strony odbywa się ciągiem Mazowiecka – Szpitalna, z pominięciem Kredytowej i Jasnej. W 2025 r. ulica zyska też dodatkową zieleni i nową nawierzchnię.

Zmiany wiązały się także z przebudową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Mazowieckiej i Świętokrzyskiej, by umożliwić łatwy dojazd kierowcom na miejsca postojowe, które znalazły się pod powierzchnią pl. Powstańców Warszawy. Zastosowaliśmy tu technologię podobną do tej z pl. Na Rozdrożu i ul. Miodowej – skrzynki sterownicze dla sygnalizacji świetlnej schowaliśmy pod ziemię. W ten sposób poradziliśmy sobie z estetycznym problemem, jakim były coraz większe, “naszpikowane” elektroniką szafy ze sterownikami.

Na ul. Świętokrzyskiej, dla jadących od strony Nowego Świata, wyodrębniliśmy dodatkowy pas do skrętu w lewo, którym można łatwo wjechać na podziemny parking. Co ważne, przebudowa układu drogowego i sygnalizacji świetlnej w pasie ul. Świętokrzyskiej nie kolidowała z istniejącą zielenią. Roboty wykonała warszawska firma AN Projekt, a całkowity koszt modernizacji wyniósł 2,5 miliona złotych.

Podziemny parking na pl. Powstańców Warszawy od początku funkcjonowania jest podłączony do systemu informacji parkingowej. Niebieskie tablice, znane m.in. z okolic Browarów Warszawskich, wskazują drogę do parkingu oraz liczbę wolnych miejsc, co znacznie usprawnia korzystanie z nowo powstałej infrastruktury.



# Odkrycia archeologiczne

Rozpoczynając inwestycje w sercu Warszawy, wiedzieliśmy, że możemy natrafić na ślady przedwojennego miasta. Dlatego nasze budowy są objęte nadzorem archeologicznym. Współpraca z archeologami i odkrycia relikwów pozwalają nam lepiej poznać i opowiedzieć historię dawnej Warszawy.



## SZEROKO ZAKROJONE BADANIA ARCHEOLOGICZNE

Podczas budowy placu Centralnego także natrafiliśmy na ślady historii naszego miasta – piwnice stojących tu dawniej kamienic. Odkryliśmy prawdziwe skarby, na przykład monety należące do nieznanego kolekcjonera.

Znaleziska można było obejrzeć na wystawie „**W drodze na plac**” otwartej przy okazji Nocy Muzeów 2024.

Stare mury w Nowym Centrum? Podczas prac w rejonie ulicy Sienkiewicza natrafiliśmy na ślady przeszłości – fundamenty dawnego Szpitala Generalnego Dzieciątka Jezus, największej placówki medycznej XVIII-wiecznej Warszawy. Na terenie szpitala znajdowały się m.in. teatr anatomiczny czy prosektorium. Jednak wraz z rozwojem miasta i rosnącymi potrzebami mieszkaniowymi szpital przeniesiono na ul. Lindleya. Na jego dawnym terenie wytyczono nowe ulice, a przestrzeń wypełniono kamienicami.

Dawny Szpital Dzieciątka Jezus dał nam znać o sobie już wcześniej. Podczas prac archeologicznych prowadzonych ze względu na znalezione przed Domem pod Orłami ludzkie szczątki, badacze odnaleźli plombę towarową z nazwą szpitala. Natomiast odkryte szczątki najprawdopodobniej należą do ofiar tragicznych wydarzeń II wojny światowej. Archeolodzy znaleźli butelki z kartkami zawierającymi dane pochowanych osób, jednak były one mocno zniszczone – odczytano tylko jedno imię.

Każdy warszawiak żyjący na przełomie wieków XIX i XX znał te dwa nazwiska: Gebethner & Wolff. Założyciele przedsiębiorstwa wydawniczego, które dominowało na rynku książki, wystawili na początku XX wieku okazałą kamienicę na ul. Nowo-Siennej, dziś Sienkiewicza. Kamienica sponęta doszczętnie w czasie powstania warszawskiego. Przekształcając parking przy ul. Zgoda 12 w kameralny plac, natknęliśmy się na piwnicę wydawnictwa o wymiarach 4 x 4 m. Prawdopodobnie przechowywano tam książki i nuty.

Odkrycia świadczą o bogatej i złożonej historii Warszawy, która kryje zarówno ślady codziennego życia, jak i dramatycznych wydarzeń. Pozwalają one lepiej zrozumieć wielowarstwowe dziedzictwo stolicy.



# Plany na kolejne lata

Krok po kroku realizujemy wizję Nowego Centrum Warszawy – zielonego, wygodnego, przyjaznego pieszym i rowerzystom serca miasta. Szykujemy kolejne inwestycje, które odmienią dobrze znane ulice.



## CENTRUM PEŁNE ŻYCIA

Kluczową rolę w procesie przemian mają mieszkańcy centrum i lokalni przedsiębiorcy.

Sklepy, lokale gastronomiczne i usługowe mają przyciągać mieszkańców i turystów. Dzięki współpracy społeczności i urzędników Nowe Centrum Warszawy staje się tętniącym życiem miejscem.



## NOWE ULICE STAREJ PRAGI

Nowe Centrum Warszawy obejmuje również metamorfozę prawobrzeżnej części miasta. Już trwa przetarg na przebudowę ulicy Okrzei. Ogłoszono też konkurs architektoniczny dla ulic i placów w centrum kwartału Starej Pragi – metamorfozę przejdzie teren o powierzchni 27 662 m<sup>2</sup> (2,77 ha). U zbiegu ul. Okrzei z ul. Jagiellońską powstanie nowy plac miejski. Modernizacja obejmie też pl. Weteranów 1863 r., ul. Floriańską, fragment ul. ks. I. Kłopotowskiego, fragment ul. S. Okrzei i fragment ul. Jagiellońskiej.

Trwa projektowanie ulicy **Kruczej**. Szczegóły projektu poznamy w 2025 roku. Najważniejszym założeniem jest zamiana środka jezdni w szeroki pieszy pasaż ze szpalerami drzew. Ruch samochodów zostanie uspokojony. Krucza stanie się przestrzenią przyjazną spacerom oraz miejscem sprzyjającym rozwojowi usług i gastronomii. Powstaną brakujące przejścia dla pieszych, a także posadzimy nową zieleń.

Coraz bliżej metamorfozy jest kolejny odcinek ulicy **Marszałkowskiej**. Wraz z Tramwajami Warszawskimi przebudujemy fragment od ul. Świętokrzyskiej do ul. Królewskiej. Marszałkowska zostanie zwężona do dwóch pasów. Usuniemy parkowanie z chodnika i przeniesiemy je na jezdnię. Po wschodniej stronie ulicy powstanie dwukierunkowa droga dla rowerów o długości 650 m, która będzie prowadziła wśród zieleni. Planujemy także miejsce na ogródki gastronomiczne.

Przygotowujemy się do przebudowy ulicy **Karowej**. Pierwszym krokiem było stworzenie w ubiegłym roku przejścia dla pieszych przez Wisłostradę. Teraz Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego pracuje nad ogłoszeniem konkursu architektonicznego, którego rozstrzygnięcie planowane jest na 2025 rok. Jego celem jest wybór najlepszej koncepcji połączenia dolnego i górnego tarasu skarpy przy Karowej. Stawiamy na bezpieczeństwo i dostępność. Na skarpie powstanie nowa, stopniowo opadająca przestrzeń prowadząca w stronę Powiśla, wzbogacona o windę. Poprawią się warunki dla pieszych i rowerzystów. Nie zabraknie nowej zieleni.

Nie zapominamy o prawym brzegu Wisły, który za sprawą mostu pieszo-rowerowego, dzieli teraz od ścisłego centrum lewobrzeżnej Warszawy kilkunastominutowy spacer. Zakończyliśmy projektowanie zmian na **ulicy Okrzei**. Ma to być przestrzeń z priorytetem dla pieszych i rowerzystów: zamiast asfaltu będzie kamienna nawierzchnia i szpalery drzew. Pozostawimy jeden pas dla samochodów i autobusów – ruch, tak jak dotychczas, będzie odbywał się jednokierunkowo. Po północnej stronie ul. Okrzei zaplanowaliśmy dwukierunkową drogę rowerową, a po obu stronach szerokie deptaki dla pieszych i miejsce na ogródki.



# Remonty i przebudowy

Każdego roku modernizujemy kilometry warszawskich ulic.

Prace przeprowadzone w 2024 roku przyniosły wymierne korzyści: poprawę bezpieczeństwa, wygodniejszą infrastrukturę oraz atrakcyjniejszy wygląd miejskiej przestrzeni.

## SPIS TREŚCI

28	PARK SKARYSZEWSKI
30	BUSPAS NA GŁĘBOCKIEJ
32	ORDONA I JANA KAZIMIERZA
34	KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE
36	WIĘCEJ NIŻ REMONT
38	REMONTY JEZDNI
40	REMONTY CHODNIKÓW
42	NOWE DROGI DLA ROWERÓW
44	ZAZIELENIANIE ULIC
46	INWESTYCJE DEWELOPERSKIE



# Park Skaryszewski

Główna aleja Parku Skaryszewskiego przeszła kompleksową modernizację. We współpracy z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy przeprowadziliśmy szereg zmian, które uwzględniły ochronę zieleni oraz historyczny charakter tego miejsca.



## SKARYSZAK NAGRODZONY

Park Skaryszewski od 1973 roku znajduje się w rejestrze zabytków. W 2009 roku został uhonorowany tytułem Najpiękniejszego Parku w Polsce oraz trzeciego pod tym względem w Europie.



## ŚWIETLANA PRZYSZŁOŚĆ

Nowe oprawy LED zmniejszają zjawisko „zanieczyszczenia światłem”. W godzinach od 22.00–24.00, oprawy rozświetlą się na 100% dopiero po wykryciu ruchu. Standardowo będzie to jedynie 30%. To ukłon w stronę mieszkających w parku zwierząt. Stale słuchamy jednak mieszkańców i regulujemy światło zgodnie z ich sugestiami i potrzebami.

Remont Parku Skaryszewskiego został wykonany zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi, by przywrócić mu historyczny wygląd. Zmieniła się aleja główna – zamiast asfaltu zastosowaliśmy tam wodoprzepuszczalną, mineralną nawierzchnię. Aleja stała się jednoprzestrzenna, obecnie ma szerokość 11 metrów. Jej granice zostały odsunięte od drzew, co zapewnia im lepsze warunki do życia.

Zamiast starych betonowych latarni ustawiono warszawskie pastorały, czyli bogato zdobione stalowo-żeliwne słupy. Za dnia zachwycają detalami, a po zmroku doskonale oświetlają teren. Historyczne latarnie skrywają nowoczesną technologię. W Parku Skaryszewskim zamontowaliśmy energooszczędne oprawy LED, które wyposażone są w sterowniki pozwalające na dopasowywanie temperatury światła oraz jego natężenia do pory dnia oraz ruchu.

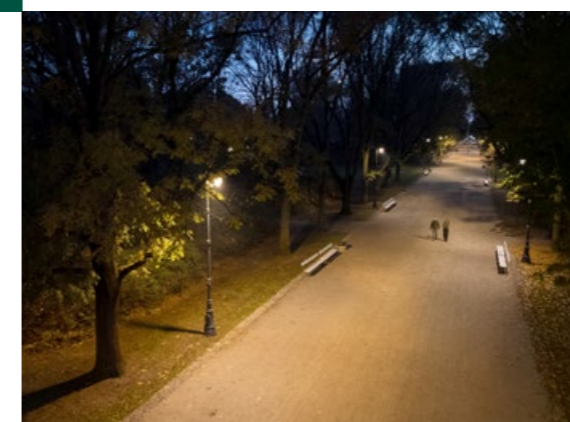
Zarząd Zieleni odtworzył w „Skaryszaku” ogród daliowy – to za zalecenie Stołecznego Konserwatora Zabytków. Ogród będzie miał powierzchnię ponad 5 tys.m<sup>2</sup>. Zamontowaliśmy tam latarnie o stalowym korpusie pokryte żywicą i żwirkiem, by przypominały betonowe latarnie z przeszłości. Są to repliki latarni typu MDM. Mają one jak najwierniej odtworzyć ducha dawnego ogrodu daliowego.

### DOFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW RZĄDOWYCH

Zadanie „Modernizacja Parku Skaryszewskiego – Część I” zostało dofinansowane w ramach Rządowego programu wsparcia rozwoju m.st. Warszawy na lata 2023 – 2030.

WARTOŚĆ ZADANIA	DOFINANSOWANIE
<b>7 407 178,66 zł</b>	<b>5 295 742,00 zł</b>

Beneficjent: Miasto Stołeczne Warszawa  
Jednostka realizująca: Zarząd Dróg Miejskich





# Buspasy na Głębockiej i św. Wincentego

Buspasy na ulicach Głębockiej i św. Wincentego to jedna z większych inwestycji, jakie zrealizowaliśmy w 2024 roku. To duże ułatwienie dla mieszkańców wschodniej Białołęki korzystających z komunikacji miejskiej. Dzięki buspasowi zyskali szybki i wygodny dojazd do metra.

## LICZBY INWESTYCJI:



**23 239,5 m<sup>2</sup>**

WYMIENIONEJ  
NAWIERZCHNI JEZDNI



**3 800 m<sup>2</sup>**

NOWYCH CHODNIKÓW



**2**

NOWE SYGNALIZACJE  
ŚWIETLNE

**14,3 mln zł**

CAŁKOWITY  
KOSZT BUDOWY

**3,6 mln zł**

UDZIAŁ PRYWATNEGO  
INWESTORA

Komunikacja miejska to najczęściej wybierany środek transportu przez warszawiaków. Dlatego też jednym z naszych priorytetów jest dostosowywanie infrastruktury do rosnących potrzeb pasażerów. Stąd decyzja o budowie buspasa wzdłuż ulic Głębockiej i św. Wincentego, który ułatwia już mieszkańcom wschodniej Białołęki dojazd do stacji metra Kondratowicza.

Na jezdni w stronę Bródna buspas ciągnie się od przystanku CH Targówek 03 aż do ul. Kondratowicza. Z kolei w drugą stronę zaczyna się za skrzyżowaniem z ulicami Przy Grodzisku i Malborską, a kończy na wysokości wspomnianego przystanku. Aby poprowadzić buspas, poszerzono jezdnie na odcinkach z jednym pasem ruchu w każdym kierunku.

Poza buspasem i poszerzoną jezdnią w ramach inwestycji na ul. Głębockiej powstał także osobny pas do skrętu w prawo w ul. Malborską. Wydłużony został również prawoskręt do centrum handlowego Atrium Targówek. Ponadto na całym przebudowywanym odcinku wymieniona została nawierzchnia jezdni.

Wybudowany został także brakujący odcinek drogi rowerowej między rondem bliżej Trasy Toruńskiej a drogą dojazdową do centrum handlowego wraz z przejazdem po południowej stronie ronda. Nie zabrakło nowych rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego – na przejściach przez ulice Głębocką i św. Wincentego na skrzyżowaniu z ulicami Malborską i Przy Grodzisku powstały azyle. Z kolei na przejściach na wysokości ul. Głębockiej 9 i św. Wincentego 99 – sygnalizacja.

Umowa na budowę buspasa opiewała na ponad 14,3 mln zł. To o ok. 5,7 mln zł mniej niż zakładał kosztorys. Część tej kwoty przekazał prywatny inwestor – firma G-City – który jest właścicielem pobliskiego centrum handlowego.



# Ordona i Jana Kazimierza

W 2024 roku ulice Ordona i Jana Kazimierza przeszły metamorfozę. Dwie główne ulice niegdyś przemysłowych Odolan zostały niemal całkowicie przebudowane. Teraz zdecydowanie bardziej przystają do mieszkalnego charakteru okolicy. Są bezpieczniejsze i bardziej komfortowe, a w najbliższym czasie pojawi się na nich nowa zieleń.

## Jana Kazimierza

REMONT W LICZBACH:

**1,8 km**  
PRZEBUDOWYWANEJ ULICY

**ok. 14 900 m<sup>2</sup>**  
NOWEJ NAWIERZCHNI JEZDNI

**250**  
NOWYCH DRZEW

**12 776**  
NOWYCH KRZEWÓW

Jako pierwsze wystartowały prace na ul. Jana Kazimierza, która przeszła gruntowną przemianę na całej długości. Znaczna część prac zakończyła się jeszcze w 2024 roku. W 2025 roku wykonawcy wprowadzali ostatnie szlify.

Zmiany objęły każdy aspekt drogi, dzięki czemu miejsce znajdą na niej zarówno piesi, rowerzyści, jak i kierowcy. Punktem wyjścia była przebudowa jezdni. Ta zyskała nową nawierzchnię i została zwężona. Wzdłuż niej powstały nowe zatoki parkingowe.

Przebudowę przeszły również chodniki, z kolei na przejściach dla pieszych pojawiły się azyle. Rowerzyści zyskali nową drogę dla rowerów między ulicami Studzienną i Ordona.

Największą zmianą jest jednak nowy, szeroki pas zieleni. Będzie na nim rośło 250 nowych drzew oraz blisko 13 tys. nowych krzewów. Właśnie tego chcieli mieszkańcy, którzy podczas konsultacji szczególnie uwagę zwracali na zieleń.



## Ordona

REMONT W LICZBACH:

**ok. 340 m**  
PRZEBUDOWYWANEJ ULICY

**ok. 4 100 m<sup>2</sup>**  
NOWEJ NAWIERZCHNI JEZDNI

**ok. 2 500 m<sup>2</sup>**  
NOWYCH CHODNIKÓW

**40**  
NOWYCH DRZEW

W 2024 roku zakończyły się zasadnicze prace nad przebudową ul. Ordona. Na odcinku między ul. Ordona 5B a ul. Stańczyka pojawiła się nowa nawierzchnia. Asfalt ułożyliśmy na odpowiednio zabezpieczonym zabytkowym bruku. Dzięki temu na ulicy zrobiło się znacznie ciszej, a kierowcy mogą podróżować bardziej komfortowo. Kamienna kostka pozostała natomiast w zatokach postojowych.

W ramach przebudowy zniknęły nie tylko dziury i nierówności na jezdni, ale także rzadko wykorzystywane zawrotki. Dzięki temu powstało dodatkowe miejsce na zieleń, której nasadzenia zaplanowaliśmy na 2025 rok. Piesi będą mogli podziwiać ją, spacerując po wyremontowanych chodnikach.

Wzdłuż przebudowanej ulicy wytyczone zostały także pasy rowerowe, które łączą się z już wcześniej istniejącymi, ciągnącymi się do ul. Kasprzaka. Ponadto ulicę oświetlają teraz energooszczędne oprawy SAVA, zawieszane na nowych metalowych słupach, które zastąpiły stare betonowe.

# Krakowskie Przedmieście

Krakowskie Przedmieście to jedna z najbardziej reprezentacyjnych ulic Warszawy. Musi więc wyglądać stosownie do rangi.

Dlatego w ostatnich latach jej jezdnia przechodziła serię remontów. W 2024 roku odnowiony został ostatni odcinek – między ulicami Miodową a Królewską.

LICZBY INWESTYCJI:



**680 m**

DŁUGOŚĆ  
WYREMONTOWANEGO  
ODCINKA



**5 422 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANA  
POWIERZCHNIA

Krakowskie Przedmieście to najbardziej znana część Traktu Królewskiego i jedna z wizytówek stolicy. Popularna wśród turystów i mieszkańców ulica swój dzisiejszy charakter zawdzięcza przebudowie z 2008 roku. Niestety technologia zastosowana wówczas przy budowie jej jezdni nie wytrzymała próby czasu – na ulicy pojawiły się nierówności i falowania.

W 2019 roku remont przeszedł odcinek od Świętokrzyskiej do Królewskiej. W zeszłym roku wyremontowaliśmy drugi i ostatni fragment – od ul. Królewskiej do ul. Miodowej. Odcinek ten przeszedł w 2015 roku doraźną naprawę. Tym razem poza nową podbudową ułożono na nim 5 400 m<sup>2</sup> nowej kostki. Szczeliny między kostkami zostały następnie zafugowane. Przy okazji uzupełniliśmy słupki wzdłuż remontowanego odcinka.

Prace prowadziliśmy latem, kiedy studenci i uczniowie mieli wolne, a wiele pracujących osób udało się na wakacje. Ruch autobusowy udało się przywrócić wraz z początkiem września.

Obecnie cała nawierzchnia Krakowskiego Przedmieścia jest gładka i pozbawiona nierówności. Jest również bardziej odporna na intensywny ruch jeżdżących nim autobusów. Zarówno podczas robót w 2019 roku, jak i w 2024 roku korzystaliśmy z doświadczenia zdobytego przy remoncie ul. Miodowej w latach 2017–2018. Zastosowana wówczas technologia zdaje egzamin mimo intensywnego ruchu autobusów.

Ulica Miodowa po generalnym remoncie dobrze znosi obciążenie nie tylko autobusów, ale także samochodów osobowych i dostawczych. Dobrze sprawuje się również odcinek Krakowskiego Przedmieścia wyremontowany w 2019 roku. Przy zeszłorocznym remoncie wykorzystaliśmy tę samą technologię. Efekty powinny być więc równie zadowalające.



# Więcej niż remont

Remonty ulic nie ograniczają się wyłącznie do wymiany nawierzchni jezdni. Wśród tych prac są też między innymi remonty chodników, nasadzenia zieleni czy zmiany w organizacji ruchu. W 2024 roku przeprowadziliśmy je na pięciu ulicach: Wałbrzyskiej, Lalki, Ordona, Odyńca i Zamoyskiego.

## Lalki

**2 022,5 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANEJ JEZDNI

**705 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANYCH  
CHODNIKÓW

Na **ul. Lalki** w Ursusie wymieniliśmy nawierzchnię jezdni, obejmując pracami także pobliskie rondo Marcysi. Remont, szczególnie pod kątem poprawy bezpieczeństwa, przeszedł przejścia dla pieszych w rejonie ronda. Przy okazji zadbaliliśmy też o więcej zieleni. Przebudowaliśmy również tamtejsze chodniki. Do tego zlikwidowaliśmy zatokę autobusową, dzięki czemu udało się poszerzyć niezwykle wąski do tej pory chodnik przy przystanku Lalki 03.



UL. LALKI



UL. ORDONA

## Ordona

**1 190,5 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANEJ JEZDNI

**534,4 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANYCH  
CHODNIKÓW

W 2024 roku wyremontowaliśmy także **ul. Ordona** między ulicami Wolską a Kasprzaka. Oprócz wymiany nawierzchni jezdni odnowione zostały również chodniki. Do tego na jezdni w ramach budowy nowej trasy tramwajowej na ul. Kasprzaka na przebudowywanym odcinku ul. Ordona wyznaczone zostały pasy rowerowe.

## Odyńca

**6 005 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANEJ JEZDNI

**6 600 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANYCH  
CHODNIKÓW

Przebudowę **ul. Odyńca** między al. Niepodległości a ul. Wołoską rozpoczęliśmy od uzupełnienia szpaleru drzew po północnej stronie drogi o 34 nowe dęby. W kolejnym etapie rozpoczęliśmy remont chodników oraz jezdni. W ramach inwestycji miejsca parkingowe z chodników zostały przeniesione na jezdnię. Wyzaczyliśmy też nowe przejście dla pieszych w rejonie ul. Odyńca 59.



UL. ODYŃCA



UL. ZAMOYSKIEGO

## Zamoyskiego

**5 831 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANEJ JEZDNI

**1 580 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANYCH  
CHODNIKÓW

W 2024 roku wyremontowaliśmy także **ul. Zamoyskiego**. Nowa nawierzchnia pojawiła się na południowej jezdni między al. Zieleniecką a ul. Lubelską. Na tym odcinku wyremontowany został również chodnik. Nie zapomnieliśmy o rozpyłkowaniach i nowej zieleni. To pomysł mieszkańców zgłoszony w ramach budżetu obywatelskiego.



UL. WAŁBRZYSKA



## Wałbrzyska

**11 017 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANEJ JEZDNI

**5 000 m<sup>2</sup>**

WYREMONTOWANYCH  
CHODNIKÓW

Zmodernizowaliśmy **ul. Wałbrzyską** od ul. Puławskiej do ul. Wróbla. Poza nawierzchnią odnowę przeszedł też chodnik. Największą zmianą jest jednak nowa organizacja ruchu, która wprowadziła wiele zmian z zakresu bezpieczeństwa drogowego oraz uporządkowała parkowanie. Zwężaliśmy przesadnie szeroką jezdnię i uspokoiliśmy ruch.

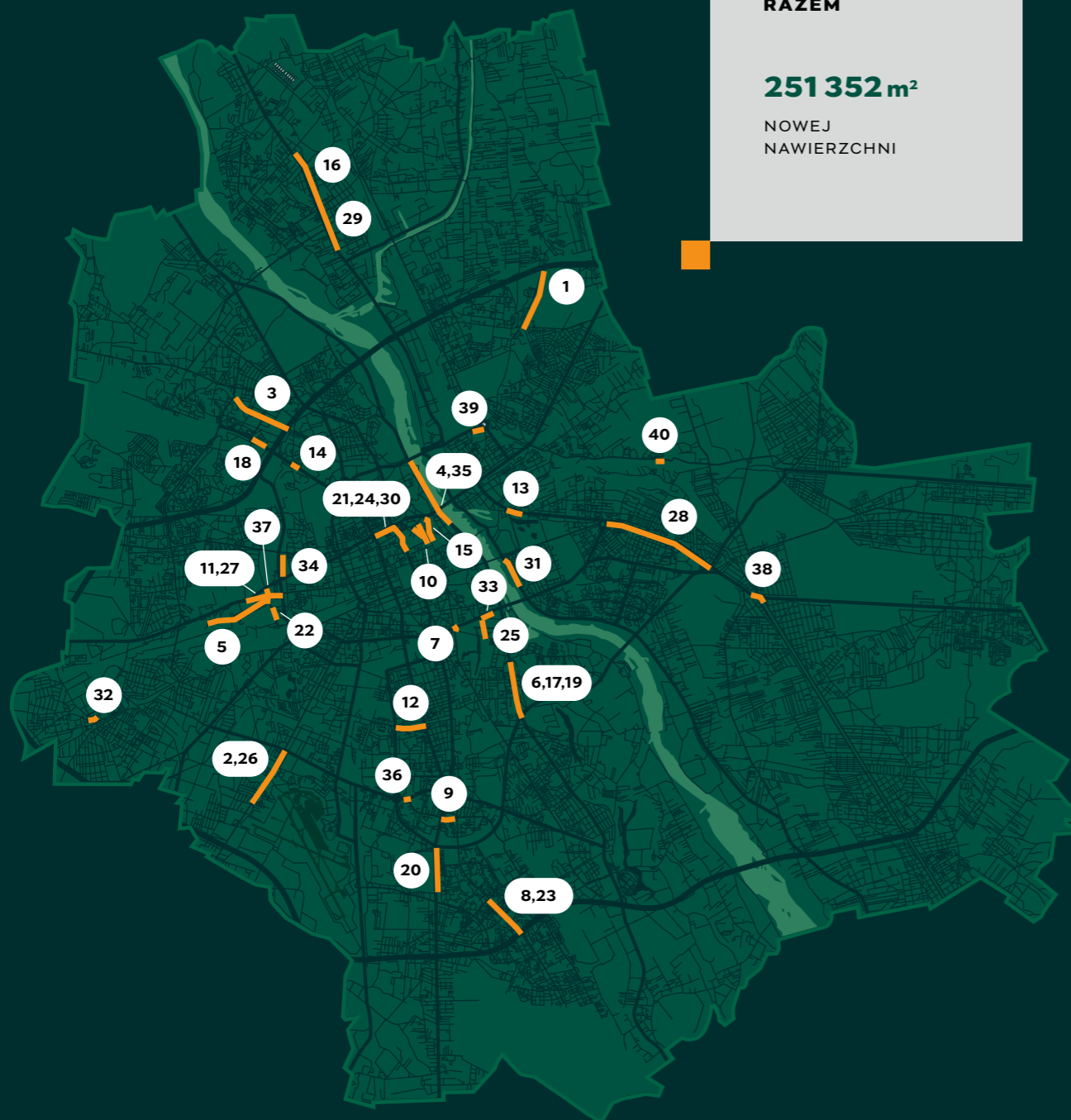
# Remonty jezdni

Jako Zarząd Dróg Miejskich odpowiadamy za utrzymanie stołecznych dróg. Dlatego co roku remontujemy setki tysięcy metrów kwadratowych nawierzchni. W 2024 roku nie było inaczej. Są to zarówno szybkie weekendowe frezowania, jak i duże inwestycje. Efekt jednak zawsze jest ten sam – pozbawiona dziur i nierówności jezdnia.

**RAZEM**

**251 352 m<sup>2</sup>**

NOWEJ  
NAWIERZCHNI

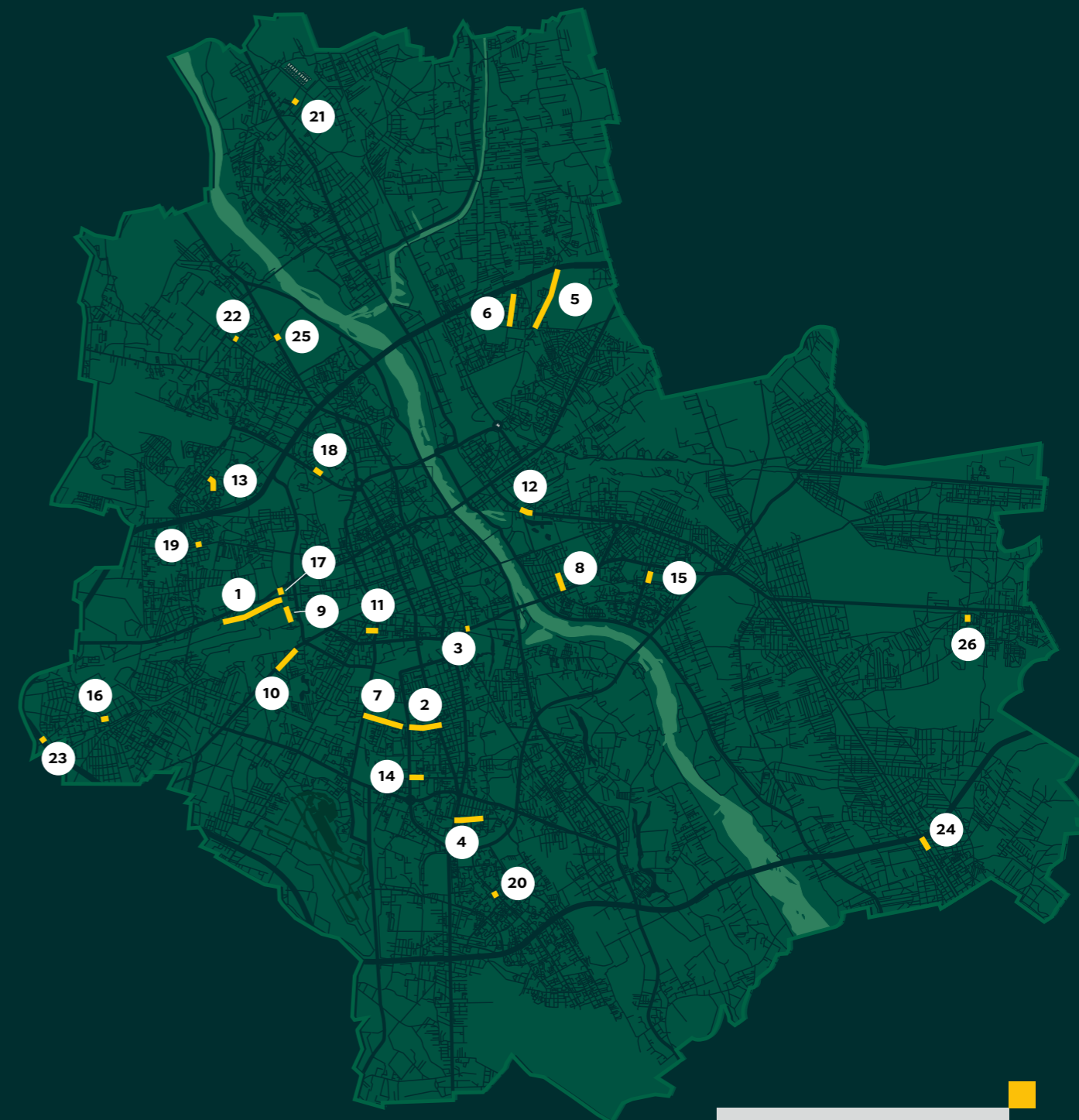


1. <b>ŚW. WINCENTEGO I GŁĘBOCKA</b> od Kondratowicza do Trasy S8	23 239 m <sup>2</sup>
2. <b>AL. KRAKOWSKA</b> od Hynka do Malowniczej (jezdnia wschodnia)	18 747 m <sup>2</sup>
3. <b>BRONIEWSKIEGO</b> od al. Reymonta do Trasy S8	17 798 m <sup>2</sup>
4. <b>WYBRZEŻE GDAŃSKIE</b> od mostu Śląsko-Dąbrowskiego do mostu Gdańskiego (jezdnia wschodnia)	16 135 m <sup>2</sup>
5. <b>JANA KAZIMIERZA</b> od Orдона do Studziennej	15 000 m <sup>2</sup>
6. <b>CZERNIAKOWSKA</b> od al. Becka do Chełmskiej	13 984 m <sup>2</sup>
7. <b>PL. NA ROZDROŻU</b>	13 105 m <sup>2</sup>
8. <b>AL. KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ</b> od Ciszewskiego do Płaskowickiej (jezdnia wschodnia)	11 600 m <sup>2</sup>
9. <b>WAŁBRZYSKA</b> od Puławskiej do Wróbla	11 017 m <sup>2</sup>
10. <b>PL. PIŁSUDSKIEGO, FOCHA, MOLIERA, WIERZBOWA</b> od Królewskiej do Senatorskiej	9 639 m <sup>2</sup>
11. <b>KASPRZAKA</b> od Redutowej do al. Prymasa Tysiąclecia (jezdnia południowa)	6 746 m <sup>2</sup>
12. <b>ODYŃCA</b> od Puławskiej do Wołoskiej	6 005 m <sup>2</sup>
13. <b>TARGOWA I ZAMOYSKIEGO</b> od Targowej 1 do Lubelskiej	5 831 m <sup>2</sup>
14. <b>POWĄZKOWSKA, KRASIŃSKIEGO, FICOWSKIEGO</b> skrzyżowanie	5 635 m <sup>2</sup>
15. <b>KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE</b> od Miodowej do Królewskiej	5 422 m <sup>2</sup>
16. <b>MODLIŃSKA</b> od mostu Marii Skłodowskiej-Curie do Przaśnej (jezdnia zachodnia)	5 418 m <sup>2</sup>
17. <b>CZERNIAKOWSKA</b> od Chełmskiej do al. Polski Walczącej (jezdnia wschodnia)	4 863 m <sup>2</sup>
18. <b>MACZKA</b> od Rudnickiego do Powązkowskiej (razem ze skrzyżowaniem z Rudnickiego)	4 779 m <sup>2</sup>
19. <b>CZERNIAKOWSKA</b> od al. Polski Walczącej do Bartyckiej (jezdnia wschodnia)	4 733 m <sup>2</sup>
20. <b>PUŁAWSKA</b> od Romera do węzła „Wyścigi” (prawy pas, jezdnia zachodnia)	4 684 m <sup>2</sup>
21. <b>PL. BANKOWY</b> (jezdnia zachodnia)	4 122 m <sup>2</sup>
22. <b>ORDONA</b> od Orдона 5B do Stańczyka	4 106 m <sup>2</sup>
23. <b>AL. KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ</b> od Gandhi do Płaskowickiej	3 700 m <sup>2</sup>
24. <b>MARSZAŁKOWSKA</b> od pl. Bankowego do Królewskiej (jezdnia zachodnia)	3 386 m <sup>2</sup>
25. <b>MYŚLIWIECKA</b> od ronda Sedlaczka do Szwoleżerów	3 000 m <sup>2</sup>
26. <b>AL. KRAKOWSKA</b> od Łopuszańskiej do Komitetu Obrony Robotników (połowa jezdni, jezdnia zachodnia)	3 000 m <sup>2</sup>
27. <b>KASPRZAKA</b> od al. Prymasa Tysiąclecia do Orдона (jezdnia północna)	2 886 m <sup>2</sup>
28. <b>GROCHOWSKA</b> od ronda Wiatraczna do Marsa (prawy pas, jezdnia południowa, wybrane odcinki)	2 868 m <sup>2</sup>
29. <b>MODLIŃSKA</b> od Mehoffera do al. Kuklińskiego (prawy pas, jezdnia wschodnia)	2 793 m <sup>2</sup>
30. <b>AL. SOLIDARNOŚCI</b> od al. Jana Pawła II do pl. Bankowego (prawy pas, jezdnia południowa)	2 682 m <sup>2</sup>
31. <b>WAŁ MIEDZESZYŃSKI</b> rejon skrzyżowania ze Zwycięzców (prawy pas, jezdnia zachodnia)	2 070 m <sup>2</sup>
32. <b>LALKI</b> od Gierdziejewskiego do Władysława Jagiełły	2 022 m <sup>2</sup>
33. <b>AL. ARMII LUDOWEJ</b> rejon węzła z Wistostradą	2 000 m <sup>2</sup>
34. <b>AL. PRYMASA TYSIĄCLECIA</b> od Wolskiej do Górczewskiej (droga serwisowa)	2 000 m <sup>2</sup>
35. <b>WYBRZEŻE KOŚCIUSZKOWSKIE</b> rejon Karowej (jezdnia wschodnia)	1 588 m <sup>2</sup>
36. <b>AL. WILANOWSKA</b> od Rzymowskiego do al. Lotników (prawy pas, jezdnia południowa)	1 273 m <sup>2</sup>
37. <b>ORDONA</b> od Kasprzaka do Wolskiej	1 190 m <sup>2</sup>
38. <b>PŁOWIECKA</b> łącznica z Widoczną	1 000 m <sup>2</sup>
39. <b>STARZYŃSKIEGO</b> przed rondem Żaba	800 m <sup>2</sup>
40. <b>ZABRANIECKA</b> rejon spalarni	485 m <sup>2</sup>

# Remonty chodników

Warszawskie ulice to nie tylko jezdnie, ale również chodniki. Aby piesi mogli korzystać z nich komfortowo i bezpiecznie, co roku wymieniamy starą i nierówną – a często składającą się jeszcze z kostki brukowej – nawierzchnię chodników na nową. Przy tym usuwamy również bariery architektoniczne. Ułatwiamy w ten sposób poruszanie się po mieście osobom z niepełnosprawnościami, ale także osobom starszym czy rodzicom z małymi dziećmi.

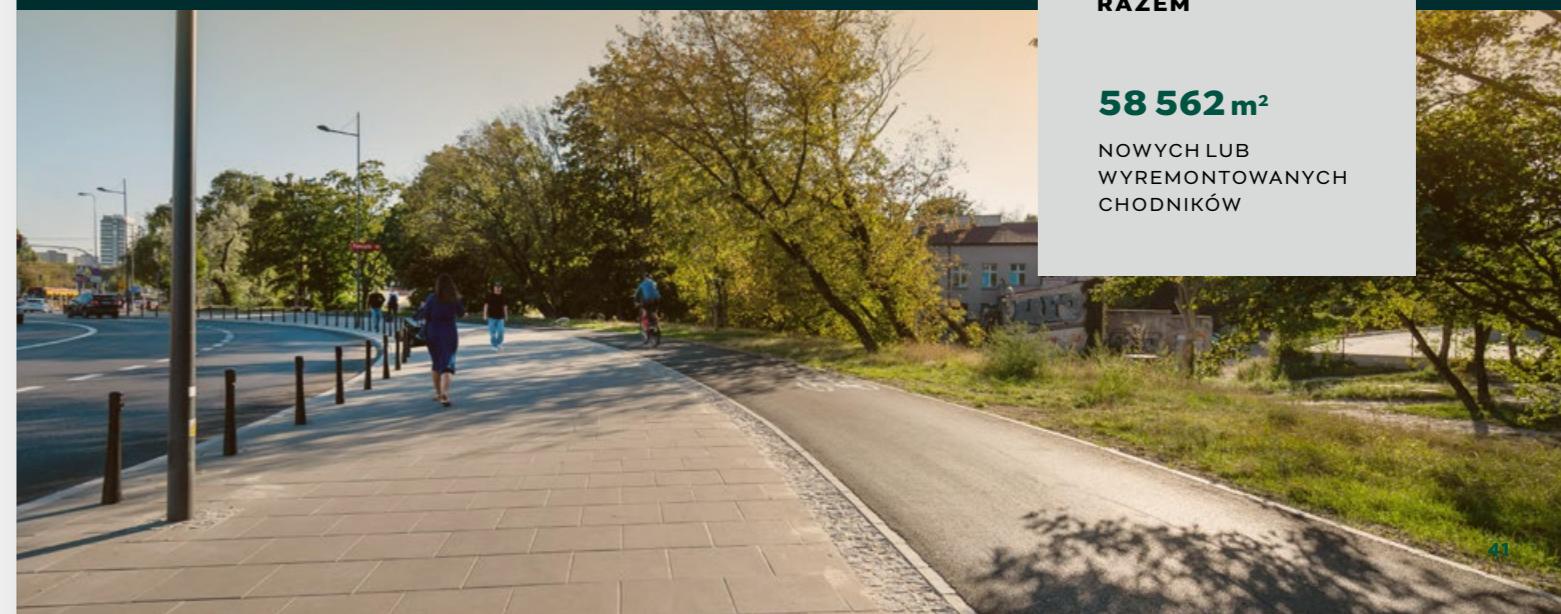
1. <b>JANA KAZIMIERZA</b> od Studziennej do Ordona	14 500 m <sup>2</sup>
2. <b>ODYŃCA</b> od Puławskiej do Wołoskiej	6 600 m <sup>2</sup>
3. <b>PL. NA ROZDROŻU</b>	6 395 m <sup>2</sup>
4. <b>WAŁBRZYSKA</b> od Puławskiej do Wróbla	5 000 m <sup>2</sup>
5. <b>ŚW. WINCENTEGO I GŁĘBOCKA</b> od Kondratowicza do Trasy S8	3 800 m <sup>2</sup>
6. <b>CHODECKA</b> od Kondratowicza do Krasnobrodzkiej	3 500 m <sup>2</sup>
7. <b>RACŁAWICKA</b> od Żwirki i Wigury do Balonowej	3 120 m <sup>2</sup>
8. <b>SASKA</b> od Zwycięzców do al. Stanów Zjednoczonych	2 500 m <sup>2</sup>
9. <b>ORDONA</b> od Ordona 5B do Stańczyka	2 000 m <sup>2</sup>
10. <b>AL. JEROZOLIMSKIE</b> od Śmigłowca do Na Bateryjce	1 966 m <sup>2</sup>
11. <b>FILTROWA</b> od Raszyńskiej do pl. Narutowicza	1 676 m <sup>2</sup>
12. <b>TARGOWA I ZAMOYSKIEGO</b> od Targowej 1 do Lubelskiej	1 580 m <sup>2</sup>
13. <b>WROCŁAWSKA</b> od Błatona do Widawskiej	1 289 m <sup>2</sup>
14. <b>DOMANIEWSKA</b> od Samochodowej do Wołoskiej	776 m <sup>2</sup>
15. <b>FIELDORFA</b> od Nowaka-Jeziorańskiego do Perkuna	775 m <sup>2</sup>
16. <b>LALKI</b> od Gierdziejewskiego do Władysława Jagiełły	705 m <sup>2</sup>
17. <b>ORDONA</b> od Wolskiej do Kasprzaka	534 m <sup>2</sup>
18. <b>POWĄZKOWSKA</b> od przystanku „Niemena” 02 do Powązkowskiej 44	450 m <sup>2</sup>
19. <b>GÓRCZEWSKA</b> rejon Szkoły Podstawowej nr 82	295 m <sup>2</sup>
20. <b>AL. KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ</b> rejon al. KEN 83	252 m <sup>2</sup>
21. <b>PRZYLESIE</b> od Studziennej 14 do działki nr 10/8	200 m <sup>2</sup>
22. <b>KASPROWICZA</b> w rejonie przystanku „Sokratesa” 04	200 m <sup>2</sup>
23. <b>WARSZAWSKA</b> rejon wiaduktu POW	160 m <sup>2</sup>
24. <b>PATRIOTÓW</b> (strona wschodnia) od Kłodzkiej do Walcowniczej	125 m <sup>2</sup>
25. <b>MARYMONCKA</b> od Marymonckiej 127 do Lindego	100 m <sup>2</sup>
26. <b>JANA PAWŁA II (WESOŁA)</b> rejon ul. Sagalli	64 m <sup>2</sup>



**RAZEM**

**58 562 m<sup>2</sup>**

NOWYCH LUB  
WYREMONTOWANYCH  
CHODNIKÓW



# Nowe drogi dla rowerów

W 2024 roku wyremontowaliśmy, wyznaczyliśmy lub wybudowaliśmy ponad 47 km tras dla rowerów. Nowe drogi rowerowe powstały m.in. na Mokotowie, we Włochach i w Śródmieściu. Pod koniec ubiegłego roku warszawscy rowerzyści mieli do dyspozycji blisko 814 km tras.



## KLUCZOWA TRASA ROWEROWA W ŚRÓDMIEŚCIU

W 2024 roku rozpoczęliśmy budowę trasy rowerowej wzdłuż ul. Andersa. Będzie to przedłużenie drogi rowerowej biegnącej wzdłuż ul. Marszałkowskiej. Obecny ciąg: pl. Bankowy – ul. Marszałkowska – ul. Waryńskiego, to 4 km spójnej, wydzielonej trasy rowerowej w centrum miasta.

Pierwszy etap prac na ul. Andersa wydłużył tę trasę o kolejne 1,5 km. Docelowo, od pl. Wilsona do pl. Unii Lubelskiej, powstanie trasa o łącznej długości 6,5 km.

Warszawa od lat dąży do osiągnięcia zrównoważonej mobilności. Rozbudowujemy i modernizujemy infrastrukturę rowerową. Początkowo skupiliśmy się na budowie brakujących, długich odcinków tras. Teraz priorytetem jest łączenie istniejących ścieżek w spójną sieć. Inwestycje, które nie wyróżniają się długością, często okazują się kluczowe dla komfortu rowerzystów.

W 2024 roku zakończyliśmy prace na pl. Na Rozdrożu. Przebudowaliśmy tam istniejące trasy rowerowe i stworzyliśmy nowe. Poszerzyliśmy przejazdy rowerowe na wysokości al. Szucha i ul. Koszykowej. Droga dla rowerów po wschodniej stronie placu zyskała lepszy przebieg dzięki likwidacji zejścia do przejścia podziemnego. Wybudowaliśmy również nową drogę dla rowerów od strony skweru z fontanną. Wzdłuż Parku Ujazdowskiego, między placem a wiaduktami Trasy Łazienkowskiej, powstał nowy łącznik. Dotychczasowy odcinek drogi dla rowerów w kierunku al. Szucha, malowany farbą na granitowej nawierzchni, został wykonany z asfaltu.

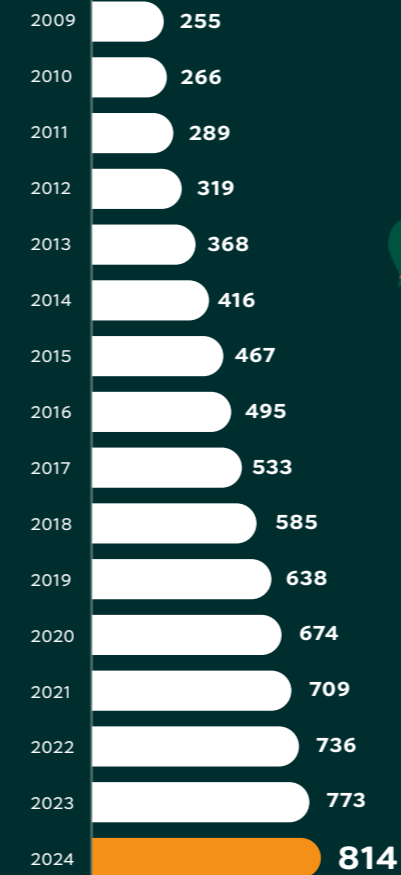
W ramach projektu Nowe Centrum Warszawy, wraz z nowym przejściem dla pieszych, powstał przejazd rowerowy przez Wisłostradę w pobliżu mostu pieszo-rowerowego. Wraz z nim wybudowano brakujące fragmenty dróg rowerowych na ul. Karowej oraz wzdłuż Wisłostrady, aż do jezdni lokalnej Wybrzeża Kościuszkowskiego. Dzięki wyznaczeniu tego przejazdu rowerzyści mogą teraz wygodnie dotrzeć z centrum na drugą stronę Wisły.

Pod koniec roku oddaliśmy do użytku przebudowaną drogę dla rowerów w Alejach Jerozolimskich na odcinku pomiędzy ul. Popularną a ul. Śmigłowca. Droga rowerowa i chodnik zyskały nowy przebieg, a ich nawierzchnie zostały wymienione. Przy centrum handlowym wyznaczyliśmy kontraruch rowerowy na jezdni serwisowej oraz wybudowaliśmy dwukierunkowy łącznik do drogi rowerowej.

Rowerzyści mogą już korzystać z nowej drogi na ul. Warszawskiej w Ursusie. Wraz z jej budową pod wiaduktem Trasy S2 (aleja POW) powstał również nowy chodnik. Dzięki budżetowi obywatelskiemu wyremontowano drogę dla rowerzystów na ul. Racławickiej – zmieniliśmy jej przebieg i poszerzyliśmy przejazdy rowerowe.

## Infrastruktura rowerowa w Warszawie

W KILOMETRACH:



### SIEĆ ROWEROWA W 2024 R.:

- DROGI DLA ROWERÓW
- CIĄGI PIESZO-ROWEROWE
- PASY, KONTRAPASY
- KONTRARUCH
- INNE (NIEOZNAKOWANE)\*

\*trasy rekreacyjne itp. o kategorii „inne” nie są wliczane do statystyki



# Zazielenianie ulic

W ramach naszych inwestycji niemal zawsze znajduje się miejsce na nowe drzewa, krzewy i byliny. Co więcej, coraz częściej realizujemy typowo zielone projekty. Nie zabrakło ich również w 2024 roku. Dzięki nim warszawskie ulice stają się nie tylko przyjemniejsze dla oka, ale także bardziej przyjazne dla środowiska i mieszkańców.

## 2024 ROK W LICZBACH:



**372**

NOWE DRZEWA



**52 000**

ZASADZONYCH  
KRZEWÓW I BYLIN

Z roku na rok nieprzyjaznych i betonowych miejsc jest coraz mniej. W ramach remontów i przebudów dbamy o zazielenianie przestrzeni. Tak było np. podczas zeszłorocznej przebudowy ul. Odyńca na odcinku między al. Niepodległości a ul. Wołoską, gdzie uzupełniliśmy szpaler drzew po północnej stronie drogi i posadziliśmy kolejne drzewa po stronie południowej.

Coraz częściej podejmujemy także projekty skupione przede wszystkim na zazielenianiu ulic. Tam gdzie to możliwe usuwamy zbędne powierzchnie betonowe i zastępujemy je terenami biologicznie czynnymi. Tak stało się na ul. Koszykowej między ul. Chałubińskiego a ul. Lindleya. Usunęliśmy zlikwidowane przed laty miejsca parkingowe przed budynkiem Służby Kontrwywiadu Wojskowego, zastępując beton krzewami i bylinami. Pod koniec roku posadziliśmy tam dodatkowo 16 drzew.

W 2024 roku zakończyliśmy kolejny etap budowy parku linearnego wzdłuż ulic Rudnickiego, Perzyńskiego i Podczaszyńskiego. Cały ciąg został gruntownie przebudowany w 2023 roku, kiedy przygotowano szeroki pas zieleni na dwukilometrowym odcinku. Już wtedy posadziliśmy 65 nowych drzew. W ubiegłym roku dosadziliśmy ponad 200 drzew oraz blisko 20 tysięcy krzewów i bylin.

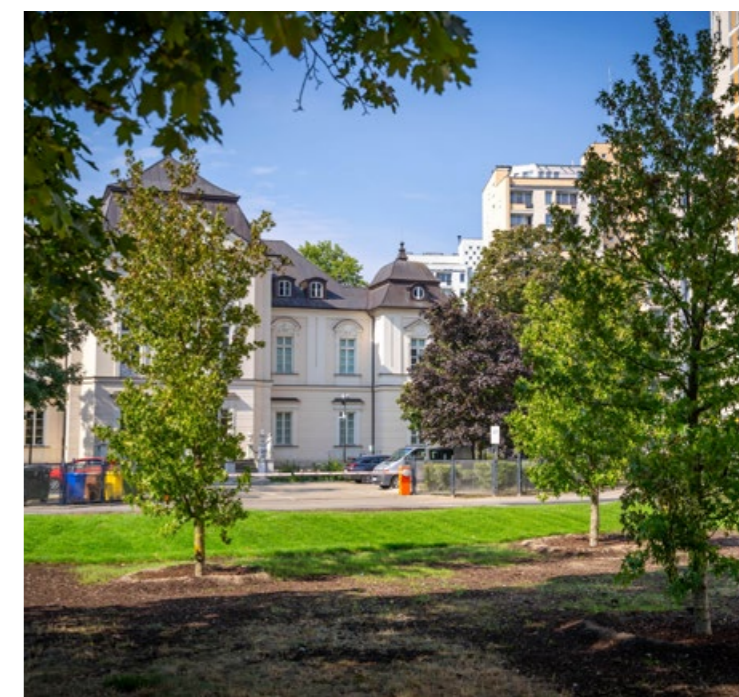
Eksperymentujemy również z nowymi rozwiązaniami – w ubiegłym roku na tyłach Muzeum Niepodległości w al. Solidarności stworzyliśmy ogród deszczowy, który znacząco różni się od typowych ogrodów tego typu. Teren został obniżony, co pozwala wodzie spływać grawitacyjnie. Dodatkowo usypaliśmy niski wał ziemny, który zwiększa zdolność ogrodu do retencji wody. W efekcie jego potencjał zatrzymywania wilgoci jest znacznie wyższy.



## „Zielone inwestycje”

POSADZONE DRZEWA,  
KRZEWY I BYLINY:

- KOSZYKOWA**  
na odc. Chałubińskiego-Lindleya  
16 drzew  
4,9 tys. krzewów i bylin
- OKOPOWA**  
rejon ul. Żytniej  
5 drzew
- PL. BANKOWY**  
18 drzew  
7,9 tys. krzewów i bylin
- WYBRZEŻE KOŚCIUSZKOWSKIE**  
skrzyżowanie z Karową  
24 drzewa  
1,4 tys. krzewów i bylin
- ODYŃCA**  
na odc. al. Niepodległości-Wołoska  
50 drzew  
1,2 tys. krzewów
- ULICE RUDNICKIEGO,  
PERZYŃSKIEGO,  
PODCZASZYŃSKIEGO**  
park linearny  
213 drzew  
18,6 tys. krzewów i bylin
- AL. „SOLIDARNOŚCI”**  
na tyłach Muzeum Niepodległości  
3 drzewa  
656 bylin
- PL. DEFILAD – PL. CENTRALNY**  
17 drzew
- PL. WILSONA**  
15 drzew  
9 tys. krzewów
- FILTROWA**  
pl. Narutowicza-Raszyńska  
5 drzew  
1,3 tys. krzewów
- ŚWIĘTOJERSKA**  
wzdłuż Ogrodu Krasińskich  
6 drzew  
7 tys. krzewów i bylin





# Inwestycje deweloperskie

Warszawskie drogi zmieniają także deweloperzy wraz z budową swoich nowych inwestycji. Jako ZDM pilnujemy, by robili to z jak największą korzyścią dla miasta i mieszkańców.



**71**  
PODPISANYCH  
Z DEWELOPERAMI UMÓW

**ponad 187 mln zł**  
ŁĄCZNA KWOTA  
INWESTYCJI DEWELOPERSKICH

Inwestycje prywatnych inwestorów oddziałują na funkcjonowanie miasta. Zgodnie z art. 16 ustawy o drogach publicznych mają oni obowiązek przebudowy układu drogowego tak, aby dostosować go do zwiększonego ruchu wywołanego nową zabudową.

Deweloperzy budują m.in. sygnalizację świetlną czy chodniki, remontują też jezdnie i sadzą nową zieleń. W 2024 podpisaliśmy z deweloperami aż 71 umów na łączną kwotę ponad 181 milionów złotych. 7 z nich to umowy partycypacyjne, w których inwestor współfinansuje inwestycję miejską. 5 to umowy hybrydowe (połączenie umowy klasycznej i partycypacyjnej). 64 z nich to umowy klasyczne, na kwotę ponad 132 milionów, które zobowiązują inwestorów do samodzielnej przebudowy drogi.



## Odmienione skrzyżowanie na Czołowej

Inwestor prywatny przebudował skrzyżowanie ulic Czołowej i Zyndrama z Maszkowic. Zmieniona została lokalizacja jednej zatoki autobusowej. Miejsce starego przystanku zostało zazielenione. W innym miejscu znajduje się teraz przejście dla pieszych, które wyposażone jest w azyl. Dodatkowo zmienione zostały też pobliskie ulice – m.in. ul. Lemiesz.

## Chodnik i droga rowerowa na Powązkowskiej

W 2024 roku inwestor prywatny wyremontował i przebudował chodniki, drogi dla rowerów i przystanki na skrzyżowaniu ulic Krasińskiego i Ficowskiego. W tym miejscu powstał także komplet przejazdów rowerowych oraz akomodacyjna sygnalizacja świetlna.



## Droga serwisowa wzdłuż Łopuszańskiej

Droga serwisowa ciągnąca się od ul. Działkowej do budynku przy ul. Łopuszańskiej 53 zyskała przebudowaną nawierzchnię jezdni i nowy przystanek autobusowy. Wyremontowane zostały także chodniki. W ramach prac powstała droga dla rowerów, wraz z łącznikami rowerowymi i przejazdami, która połączyła ulice Działkowej i Przedpole.



## Chodnik na Janowieckiej

Chodnik połączył mieszkańców nowych bloków na osiedlu „Wilno” z przystankiem „Jesiotrowa” 01 oraz pozostałą częścią osiedla. Dodatkowo inwestor prywatny zobowiązany został do stworzenia wyniesionego przejścia dla pieszych.



## Azyl na Wólczyńskiej

Azyl powstał na przejściu dla pieszych w rejonie ul. Swarozycza. Ul. Wólczyńska to ruchliwa ulica, jedna z głównych na Bielanach. Wybudowany przez inwestora prywatnego azyl podniósł poziom bezpieczeństwa na tej popularnej zebra, która prowadzi mieszkańców do pobliskiego dyskontu.



# Oświetlenie



Bezpieczeństwo na drogach to nie tylko solidna nawierzchnia – kluczową rolę odgrywa również odpowiednie oświetlenie.

Dlatego systematycznie modernizujemy i doświetlamy ulice. Od 2022 roku wdrażamy największy w Polsce projekt wymiany opraw oświetleniowych, kontynuowany także w minionym roku.

## SPIS TREŚCI

- 50 OPRAWY SAVA
- 52 DOŚWIETLENIA PRZEJŚĆ
- 54 SYSTEM STEROWANIA OŚWIETLENIEM
- 56 DZIELIMY SIĘ WIEDZĄ

# Oprawy SAVA

W 2024 kontynuowaliśmy nasz program wymiany opraw oświetleniowych. Nowe oprawy pojawiły się na drogach zarządzanych przez nas i tych podlegających urzędom dzielnic. Pod koniec roku na warszawskich ulicach zamontowanych było ponad 73 tysiące opraw SAVA.



## JAK ŚWIECĄ SAVY?

Temperatura barwowa wszystkich SAV to **3000K**. Jest to standardowa przyjęta temperatura światła, wyjątek stanowią maszty oświetleniowe (o temperaturze 4000K), które znajdują się zazwyczaj na węzłach drogowych.



## GWARANCJA

SAVY są odporne na niekorzystne działanie warunków atmosferycznych, takich jak opady i duże różnice temperatur. Solidna konstrukcja opraw ze stopów aluminium pozwoli nowemu oświetleniu przetrwać co najmniej kilkadziesiąt lat. Producent udzielił na oprawy aż dwunastoletniej gwarancji.

Proces rozpoczął się w 2022 roku. Wtedy pierwsze energooszczędne, ledowe oprawy SAVA, produkowane przez polskiego producenta LUG Light Factory, zamontowane zostały na drogach zarządzanych przez ZDM. W 2023 roku została nam powierzona również wymiana opraw na ulicach gminnych, nad którymi nadzór na co dzień sprawują urzędy dzielnic. Pierwsze „dzielnicowe” oprawy SAVA pojawiły się w Wawrze, na ulicach Jagienki i Prasowej.

SAVA to projekt, z którego jesteśmy niezwykle dumni. Dzięki modernizacji warszawskie oświetlenie ulic staje się ustandaryzowane. Oprawy są estetyczne, a dzięki odpowiedniej budowie w razie awarii wymiana podzespołów lampy jest łatwiejsza. Wymiana opraw cały czas trwa, szacujemy, że program zakończy się w 2025 roku.

## SAVA W LICZBACH

**28 284**

OPRAWY  
ZAMONTOWANE  
W 2024 R.

**ponad 36 tys. MWh**

OSZCZĘDNOŚĆ  
ENERGII

**29 316 ton CO<sup>2</sup>**

ZREDUKOWANEJ EMISJI  
DZIĘKI WYMIANIE OPRAW  
DO KOŃCA 2024 R.

**73 933**

ŁĄCZNIE  
ZAMONTOWANYCH  
OPRAW

**46 mln zł**

OSZCZĘDNOŚĆ  
DLA BUDŻETU MIASTA

**4 mln drzew**

TRZEBA BY POSADZIĆ JAKO  
EKWIWALENT UZYSKANEJ  
REDUKCJI CO<sup>2</sup>

## SAVY na drogach ZDM i gminnych

Stan wymienionych opraw na 2024 r.



LEGENDA:

— DROGI ZDM

— DROGI GMINNE

# Doświetlenia przejść

Bezpieczeństwo na drogach poprawiamy na wiele sposobów. Wśród nich znajduje się doświetlenie przejść dla pieszych – rozwiązanie, które przynosi realne efekty.



## JAK DOŚWIETLAMY PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH?

Poprawę widoczności pieszych osiągamy dzięki montażowi dodatkowych słupów i opraw oświetleniowych, które są zaprojektowane tak, by oświetlały przechodzącego przez przejście.



Doświetlenie to zamontowanie dodatkowych źródeł światła w rejonie przejść dla pieszych. Dodatkowe oświetlenie instalowane jest przed przejściem, aby zwiększyć widoczność pieszego lub rowerzysty. Ustawiamy lampy tak, aby nie oślepiły kierowców, a wyraźnie podkreślały obecność pieszego na zebrze. Takie działanie przynosi efekty – odnotowujemy mniej wypadków z pieszymi na przejściach.

Program doświetlenia przejść realizujemy od 2016 roku. Jest to efekt audytu bezpieczeństwa przejść dla pieszych. W tym okresie doświetliliśmy ponad 2100 przejść. Nie spoczywamy jednak na laurach – w 2025 roku ogłosimy przetarg na doświetlenie kolejnych zebra. Dodatkowe oświetlenie zyska ponad 200 przejść. Bezpieczniej dla pieszych i rowerzystów będzie m.in. na Pradze-Północ, w Śródmieściu i na Woli.

Doświetlenia są przeprowadzane także przy okazji przebudowy ulic czy inwestycji na lokalnych uliczkach, za które odpowiadają urzędy dzielnic. Nowe słupy doświetlające montujemy również w ramach budżetu obywatelskiego.

### WYMAGANIA TECHNICZNE DOŚWIETLENIA

#### 30 luksów

MINIMALNA ŚREDNIA WARTOŚĆ PIONOWEGO NATĘŻENIA OŚWIETLENIA W STREFIE OCZEKIWANIA

#### 50 luksów

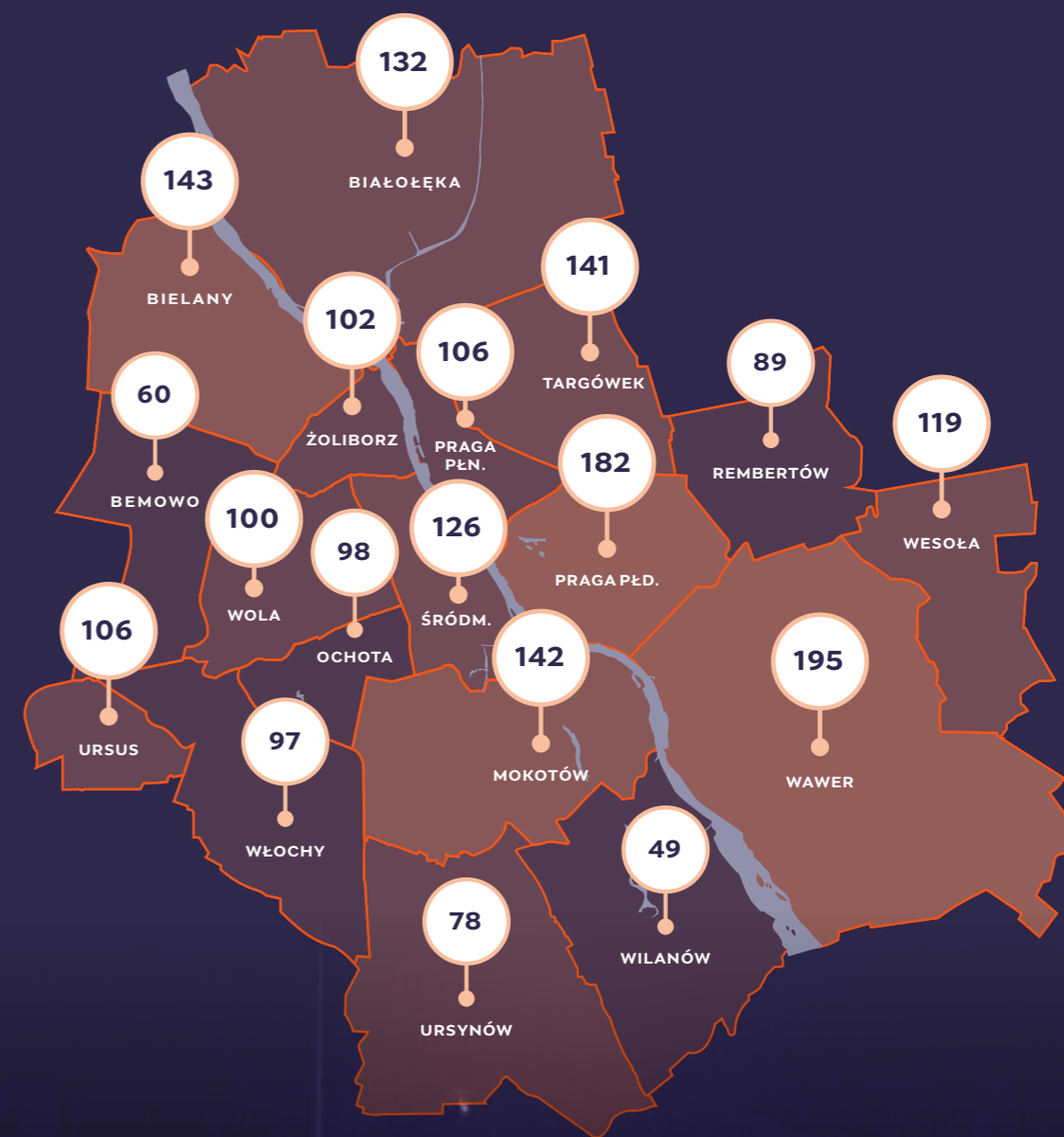
MINIMALNA ŚREDNIA WARTOŚĆ PIONOWEGO NATĘŻENIA OŚWIETLENIA NA PRZEJŚCIU

#### 5000-5700K

(BARWA ZIMNA) WYMAGANA TEMPERATURA BARWOWA OPRAWY LED. SŁUŻY WYRÓŻNIENIU PRZEJŚCIA W TLE OŚWIETLONEJ CIEPŁĄ BARWĄ JEZDNI

## Suma doświetleń przejść w latach 2016-2024

w poszczególnych dzielnicach



# System sterowania oświetleniem

W 2024 roku przeprowadziliśmy konsultacje rynkowe na temat wprowadzenia na warszawskich ulicach nowoczesnego systemu sterowania oświetleniem. System ten będzie informował o pracy opraw i umożliwił zaawansowane zdalne sterowanie.

## ZAMONTOWANIE KONTROLERÓW UMOŻLIWI RÓWNIEŻ:



INFORMOWANIE O ZDARZENIACH DROGOWYCH, W KTÓRYCH **USZKODZONA ZOSTAŁA LATARNIA**



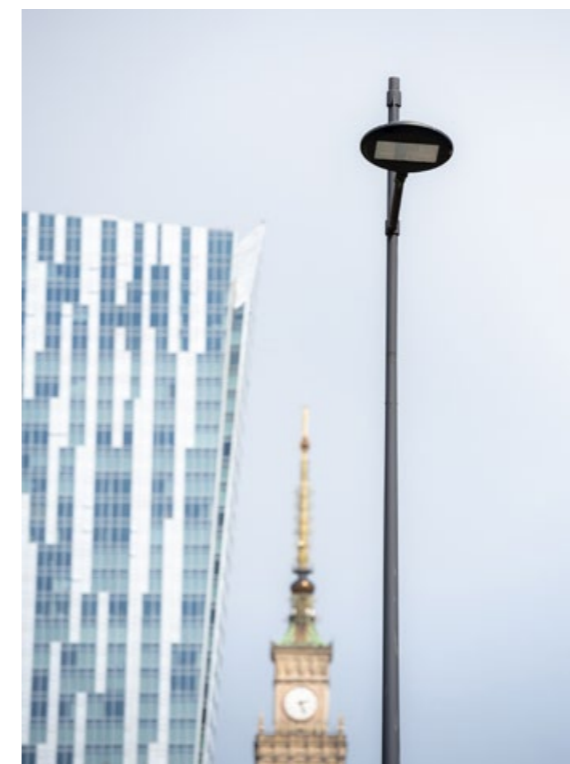
PODŁĄCZENIE DO LATARNI CZUJNIKÓW, KAMER I INNYCH URZĄDZEŃ **ZBIERAJĄCYCH DANE O MIEŚCIE**

Oświetlenie adaptacyjne przyniesie miastu znaczne oszczędności finansowe. Oprawy nie będą świeciły przez całą noc w jednakowym natężeniu. System będzie mógł włączać, wyłączać lub redukować światło w zależności od pory dnia, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Usługa sfinansuje się w dużej mierze z oszczędności uzyskanych dzięki jej wdrożeniu. Planujemy zamontować system na wszystkich latarniach, którymi zarządzamy. Jego instalacja przyczyni się również do zmniejszenia efektu „zanieczyszczenia światłem”.

Zdalny nadzór nad oprawami poprawi czas reakcji na awarie poszczególnych latarni oraz dostarczy informacji o faktycznym zużyciu energii przez każdą z nich. System nie tylko szybciej wykryje usterki, ale będzie także w stanie je przewidywać. Kontrolery umożliwią automatyzację zbierania danych o awaryjnym działaniu opraw. Nasze służby będą natychmiast wiedziały, co wymaga naprawy.

Zadaniem systemu będzie również umożliwienie pobierania prądu z latarni. Obecnie prąd dociera do nich wyłącznie w godzinach, gdy są zapalone. Dzięki sterownikom zasilanie będzie dostępne przez całą dobę. Stworzy to kilkadziesiąt tysięcy nowych punktów przyłączeniowych wzdłuż ulic Warszawy, które będzie można wykorzystać do zasilania innych urządzeń.

W dłuższej perspektywie system umożliwi rozbudowę innych usług, takich jak pomiary ruchu. Będzie również wspierał funkcjonowanie wdrożonego już przez nas Systemu Informacji Parkingowej.



# Dzielimy się wiedzą

„Zanieczyszczenie sztucznym światłem” – pod takim hasłem odbyła się II konferencja oświetleniowa organizowana przez Zarząd Dróg Miejskich pod patronatem honorowym Rzecznika Praw Obywatelskich.



## KONFERENCJA W TERENIE

Po zmroku, uczestnicy konferencji mogli na własne oczy przekonać się jak Warszawa walczy z zanieczyszczeniem sztucznym światłem. W Parku Skaryszewskim pracownicy firmy Schröder opowiadali o oświetleniu dostosowującym swoje natężenie do natężenia ruchu w parku. Po dłuższym spacerze zaprezentowaliśmy uczestnikom zastosowane oświetlenie mostu pieszo-rowerowego.

Kolejnego dnia konferencja przybrała charakter praktyczny – w siedzibie ZDM uczestnicy mieli możliwość dowiedzieć się jak zaprojektować oświetlenie uliczne i parkowe emitujące minimalne zanieczyszczenie.

**24-25.09.2024**

ODBYŁA SIĘ  
II KONFERENCJA  
OŚWIETLENIOWA  
ZORGANIZOWANA  
PRZEZ ZDM

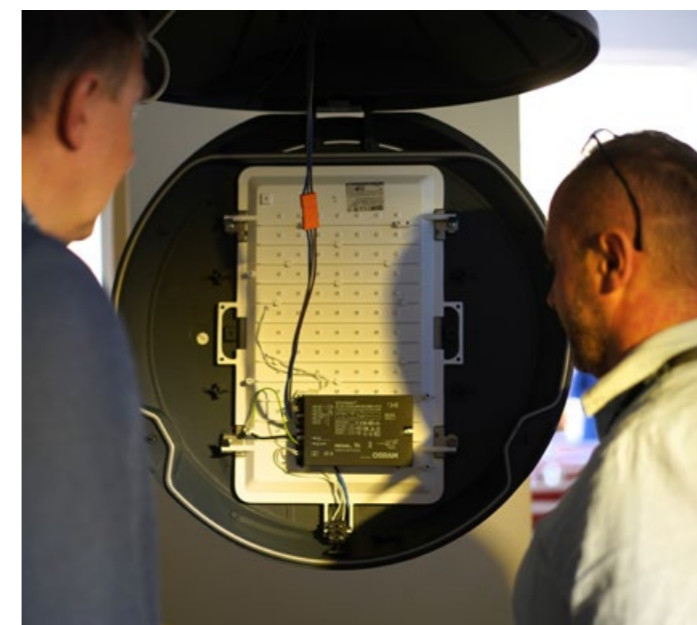
To już drugie takie wydarzenie. W 2023 roku postanowiliśmy podzielić się z innymi samorządowcami z Polski naszym doświadczeniem z wymiany opraw oświetleniowych na ledowe oprawy SAVA. Okazało się, że jest duże zapotrzebowanie na tego rodzaju wydarzenia, które dają możliwość wymiany doświadczeń między osobami w praktyce zajmującymi się miejskim oświetleniem. W 2024 roku zaprosiliśmy naszych kolegów oświetleniowców do dyskusji na temat zanieczyszczenia sztucznym światłem. Pracownicy Wydziału Oświetlenia ZDM, naukowcy, prawnicy oraz przedstawiciele firm oświetleniowych spotkali się, aby przedyskutować możliwe rozwiązania przeciwdziałania temu problemowi.

### Jeden problem, wiele punktów widzenia

W Pałacu Kultury i Nauki o oprawach SAVA i dobrych praktykach w zakresie ograniczenia zanieczyszczenia sztucznym światłem w stolicy opowiadali pracownicy Wydziału Oświetlenia ZDM.

Przedstawiony został też punkt widzenia i pomysły firm produkujących oświetlenie. O ekologicznym oświetleniu Warszawy mówił Mariusz Ejsmont z firmy LUG Light Factory. O oświetleniu iluminacyjnym uczestnicy mogli posłuchać od Piotra Ratajkiewicza ze Studia DL i Olgi Mościckiej z Multidekoru. Rozwiązania stosowane przez producentów oświetlenia w walce z zanieczyszczeniem sztucznym światłem przedstawił Dawid Woźniak z Schröder Polska.

Trzecia część konferencji poświęcona była aspektom naukowym. Prof. dr hab. Krystyna Skwała-Sońta z Uniwersytetu Warszawskiego przedstawiała rolę światła w życiu człowieka i jego znaczeniu dla naszych organizmów. O wpływie sztucznego światła na życie roślin opowiadała dr inż. Anna Kołton z Uniwersytetu Rolniczego im. H. Kołłątaja w Krakowie. Na temat regulacji prawnych dotyczących zanieczyszczenia światłem w ustawodawstwie polskim i unijnym swoją prezentację wygłosiły Małgorzata Żmudka-Wyrwał i Małgorzata Żera z Biura Rzecznika Praw Obywatelskich.



5

# Bezpieczeństwo



Priorytetem Zarządu Dróg Miejskich są działania podnoszące bezpieczeństwo. Niekiedy są to niewielkie zmiany, jak dodatkowe doświetlenie przejść dla pieszych, innym razem – kompleksowe przebudowy i zmiany organizacji ruchu.

Decyzje opieramy na szczegółowych analizach i pomiarach.

## SPIS TREŚCI

60	STOLICA BEZPIECZEŃSTWA
62	NOWE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH
64	ANALIZUJEMY RUCH NA DROGACH
66	ZMIANY W ORGANIZACJI RUCHU
68	SYGNALIZACJA ŚWIETLNA
70	ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM
72	NOWE RONDA

# Stolica bezpieczeństwa

Warszawskie drogi są z roku na rok coraz bezpieczniejsze. Budżet na poprawę bezpieczeństwa drogowego na lata 2025–2028 został zasilony dodatkową kwotą 164 mln zł. Tym samym do końca 2028 roku wydamy na ten cel co najmniej 284 mln zł.



## DROGA NA 6

Dbamy także o bezpieczeństwo dzieci podróżujących do szkoły za sprawą programu „Droga na szóstkę”. W ubiegłym roku w jego ramach wdrożyliśmy „szkolną ulicę” na drodze do SP 23 na Ochocie oraz przeprowadziliśmy nabór do programu – zgłosiło się ponad 30 szkół.

→ więcej na str. 106-107

Warszawa co roku przeznaczona na poprawę bezpieczeństwa kilkadziesiąt milionów złotych. Przede wszystkim na przejścia dla pieszych, które są najbardziej newralgicznymi punktami, jeśli chodzi o bezpieczeństwo na drodze. Pieniądże te przeznaczamy na budowę sygnalizacji świetlnej, rond, azyli i innych elementów uspokojenia ruchu. Dane rozwiązanie wdrażamy w zależności od potrzeb użytkowników konkretnego przejścia.

Wspomniane potrzeby zostały określone podczas audytu niesygnalizowanych przejść dla pieszych. Zmiany są potrzebne przede wszystkim na przejściach określonych jako priorytetowe. Zwiększony budżet pozwoli na dokończenie przebudowy takich przejść w pozostałych ok. 170 lokalizacjach.

W 2024 roku poprawiliśmy bezpieczeństwo na 90 przejściach. Do tego wdrożyliśmy kilkadziesiąt pomniejszych zmian na kolejnych kilkadziesiąt przejściach. W ostatnich latach zmiany poprawiające bezpieczeństwo zaszły na ok. 670 przejściach dla pieszych. Nie można także zapomnieć o doświetleniach. Od 2016 roku zamontowaliśmy dodatkowe oświetlenie na blisko 2100 przejściach dla pieszych. W 2024 roku przygotowaliśmy projekty kolejnych doświetleń.

Wszystkie te działania znajdują odzwierciedlenie w malejącej liczbie ofiar śmiertelnych na warszawskich drogach. Tym samym zbliżamy się do „Wizji Zero”, która niegdyś przyjmowana z powątpiewaniem, dziś jest coraz bardziej realnym celem.

## WAŻNE LICZBY

**90**  
PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH,  
NA KTÓRYCH POPRAWILIŚMY  
BEZPIECZEŃSTWO  
W 2024 R.

**ok. 670**  
PRZEJŚĆ, NA KTÓRYCH  
POPRAWILIŚMY  
BEZPIECZEŃSTWO  
W OSTATNICH LATACH

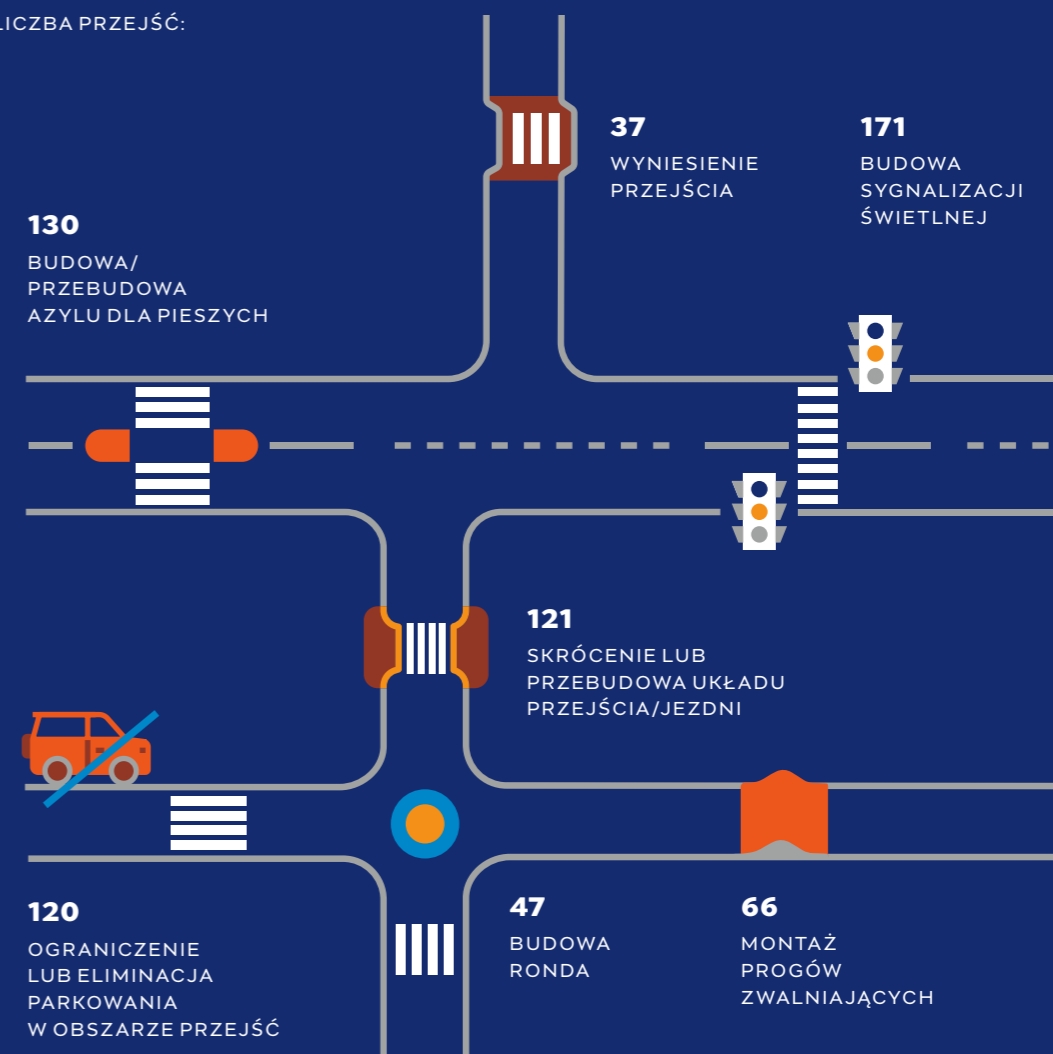
**164 mln zł**  
DODATKOWE FUNDUSZE  
NA POPRAWĘ  
BEZPIECZEŃSTWA

**blisko 2 100**  
PRZEJŚĆ  
DOŚWIETLONYCH  
OD 2016 R.

## Najważniejsze zmiany na przejściach dla pieszych

w latach 2016 – 2024

LICZBA PRZEJŚĆ:





# Nowe przejścia dla pieszych

Kładki i przejścia podziemne to dziś przeżytek. W wielu miejscach Warszawy wciąż jednak są jedyną opcją na przejście na drugą stronę ulicy. Dla osób z niepełnosprawnością ruchową czy też osób starszych może być to jednak bariera nie do pokonania, a dla wielu innych duża niedogodność. Dlatego co roku budujemy nowe przejścia naziemne. Tak aby każdy mógł bez problemu dostać się tam, gdzie potrzebuje.



Wśród oddanych w tym roku do użytku nowych przejść dla pieszych są dwa na pl. Na Rozdrożu. Chodzi o przejścia w osi al. Wyzwolenia oraz na wysokości ul. Koszykowej, które dołączyły do wybudowanego wcześniej przejścia przez Al. Ujazdowskie. Oba zastąpiły przejście podziemne, które podczas przebudowy placu zostało zlikwidowane. Ponadto zamontowaliśmy windy prowadzące z poziomu placu na przystanki autobusowe w ciągu Trasy Łazienkowskiej. Dzięki temu pl. Na Rozdrożu stał się dostępny dla wszystkich.

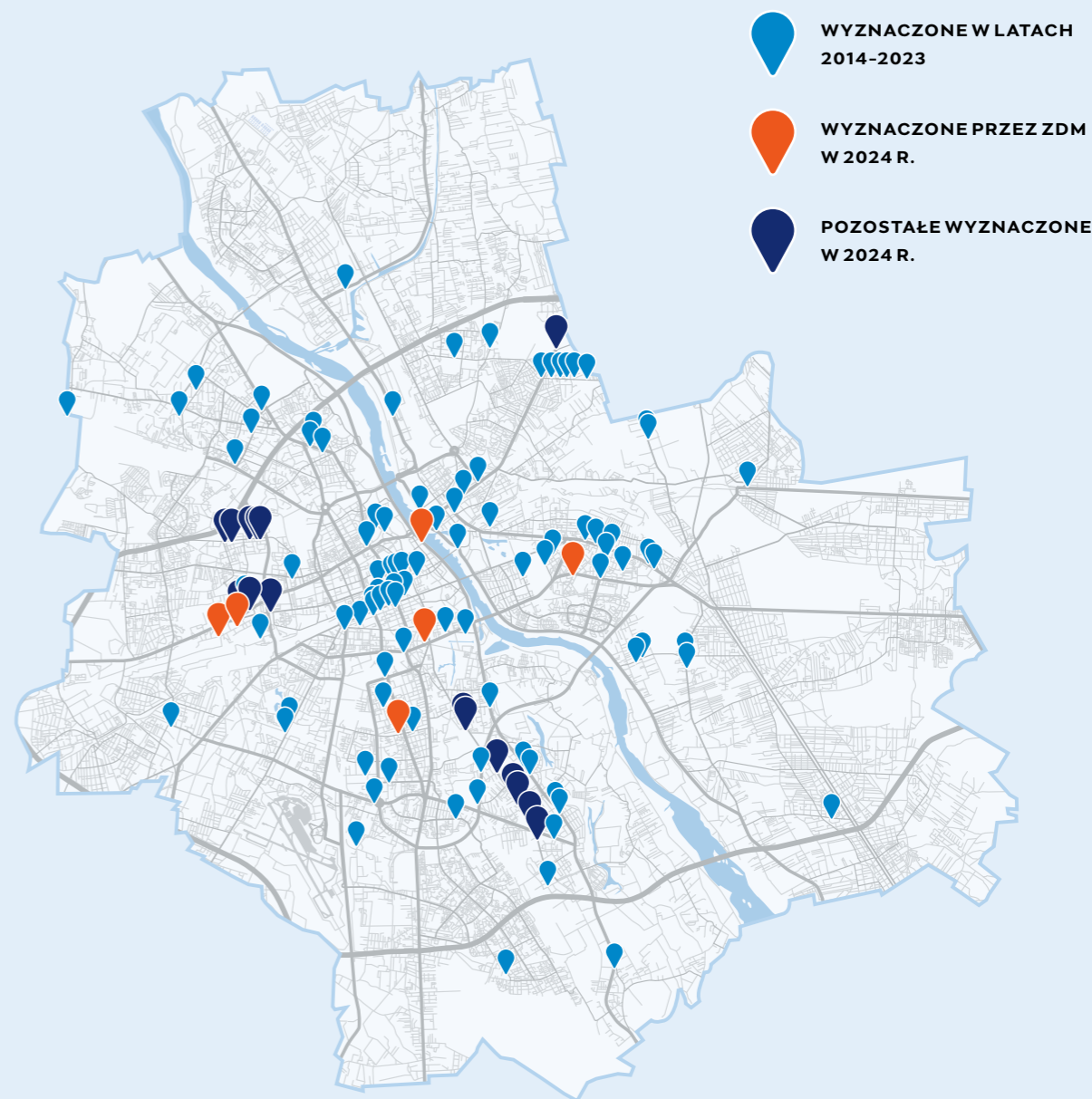
Kolejnym nowym przejściem dla pieszych na mapie stolicy jest to otwarte pod koniec października przez Wybrzeże Kościuszkowskie na skrzyżowaniu z ul. Karową. Przed jego otwarciem jedynym przejściem w okolicy było to podziemne w ciągu ul. Bednarskiej. Co prawda z obu jego stron istnieją rampy pozwalające osobom poruszającym się na wózku korzystać z przejścia, ale jest to rozwiązanie niewygodne i niepraktyczne. Dlatego powstało nowe przejście, które stanowi jednocześnie przedłużenie mostu pieszo-rowerowego do ul. Karowej i dalej do Traktu Królewskiego.

W 2024 roku wybudowaliśmy naziemne przejście przez ul. Ostrobramską na skrzyżowaniu z ulicami Poligonową i Grenadierów. Dotychczas jedyną możliwością przedostania się na drugą stronę ulicy w rejonie skrzyżowania było skorzystanie z kładki. To kolejne przestarzałe rozwiązanie – podobnie niefunkcjonalne i niedostępne jak przejścia podziemne. Nowa zebra otwarta na początku grudnia stanowi wygodną alternatywę. Przy okazji wykonaliśmy szereg udogodnień dla rowerzystów, w tym przejazdy rowerowe.

W 2024 roku nowe przejścia dla pieszych powstały także na innych ulicach Warszawy w ramach mniejszych i większych inwestycji. Między innymi na ul. Odyńca przy okazji remontu ulicy. Pozostałe miejskie jednostki też wyznaczają je w ramach swoich zadań, np. Tramwaje Warszawskie przy budowie nowych tras. Przejść dla pieszych w Warszawie przybywa więc z każdym rokiem.



## Nowe naziemne przejścia



# Analizujemy ruch na drogach

Zarządowi Dróg Miejskich podlegają setki ulic w całej Warszawie. Dzięki szczegółowej analizie m.in. natężenia ruchu wiemy, czy i jakich zmian potrzebują. Mierzmy także prędkość pojazdów.



**126**  
PUNKTÓW POMIARU  
RUCHU DROGOWEGO



**1 014 802**  
POJAZDY ŚREDNIO  
W CIĄGU DOBY WJEŹDŻAJĄ  
I WYJEŹDŻAJĄ Z CENTRUM  
WARSZAWY

**675 832**  
POJAZDY ŚREDNIO W CIĄGU  
DOBY PRZEJEŹDZA PRZEZ  
WISŁĘ (W TYM PRZEZ MOST  
ANNY JAGIELLONKI)

## REKORDOWY MOST

Najbardziej zatłoczoną drogą w Warszawie po raz kolejny okazał się most Grota-Roweckiego. Jednak w porównaniu do 2023 roku w zeszłym średnia liczba przejeżdżających nim pojazdów zmniejszyła się o mniej więcej 23 tys. – do **nieco ponad 188 tys.**

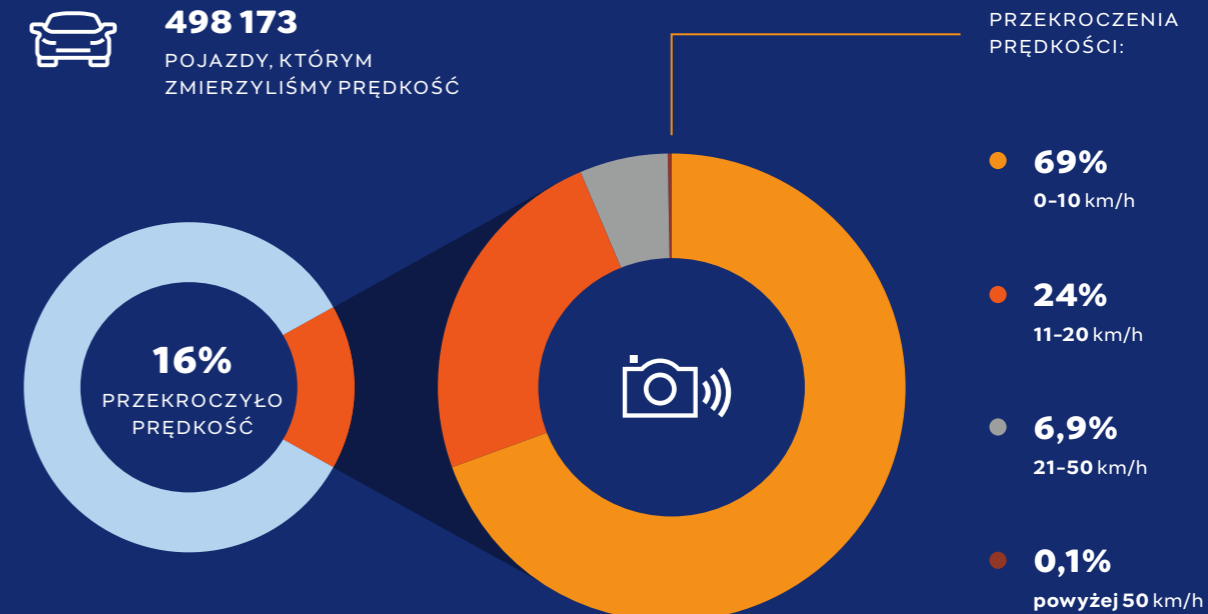
Natężenie i prędkość. To przede wszystkim te dwa parametry są przez nas regularnie i szczegółowo mierzone w ramach analizy ruchu na podlegających nam drogach, którą prowadzimy już od ponad 30 lat – zaczęło się w 1993 roku od badania natężenia w ramach Warszawskiego Badania Ruchu. Dzięki nim możemy zaplanować i wdrożyć odpowiednie zmiany – np. dostosować program sygnalizacji czy zamontować elementy uspokojenia ruchu.

Do badania natężenia służy system APR – Automatycznego Pomiaru Ruchu – który działa od 1998 roku. W latach 2020-2023 system przeszedł gruntowną modernizację, w ramach której wymieniliśmy mocno już wyeksploatowany sprzęt oraz zamontowaliśmy 34 nowe liczniki. Ponadto wykonaliśmy nowe pętle indukcyjne czy doprowadziliśmy stałe zasilanie 230V nocą z latarni.

System składa się ze 126 punktów rozsianych po całej Warszawie, które tworzą kordony i ekrany. Za ich pomocą możemy sprawdzić m.in. liczbę samochodów wjeżdżających do i wyjeżdżających ze ścisłego centrum (tzw. kordon Śródmieścia) czy przejeżdżających przez Wisłę (ekran mostowy). Od zeszłego roku zbierane przez niego dane są dostępne na naszej stronie internetowej. Dzięki temu każdy może od ręki sprawdzić, jak wygląda natężenie ruchu w interesującym go punkcie.

W 2024 roku wykonaliśmy 32 pomiary prędkości pojazdów, w trakcie których zarejestrowano blisko 500 tys. pojazdów. Podczas pomiarów odnotowano także 83 tys. przypadków przekroczenia prędkości. To 16% zarejestrowanych pojazdów, z czego większość (57,7 tys.) dotyczyła przekroczeń o 10 km/h. Przekroczeń o 50 km/h – czyli zagrożonych utratą prawa jazdy przez kierowcę – zarejestrowano natomiast 92.

## Badania prędkości chwilowej i natężenia ruchu 2024



**ŚREDNIA  
PRĘDKOŚĆ  
POJAZDÓW**



**14,3 km/h**  
W „NAJWOLNIEJSZYM”  
PUNKCIE:  
UL. STRĄKOWA



**72,2 km/h**  
W „NAJSZYBSZYM”  
PUNKCIE:  
UL. CYRULIKÓW

## JAK MIERZYLIŚMY RUCH?



**42**  
DNI POMIAROWE



**32**  
POMIARY



**77**  
ANALIZOWANYCH  
PASÓW RUCHU

# Zmiany w organizacji ruchu

Wprowadzane przez nas zmiany w organizacji ruchu mają na celu zapewnienie jego płynności oraz komfortu uczestników. Przede wszystkim jednak są podyktowane troską o bezpieczeństwo, które pozostaje dla nas priorytetem.



**90**  
PRZEJŚĆ,  
NA KTÓRYCH POPRAWILIŚMY  
BEZPIECZEŃSTWO W 2024 R.  
W TYM:

- **9**  
OCENIONYCH NA „0”
- **15**  
OCENIONYCH NA „1”
- **30**  
OCENIONYCH NA „2”
- **28**  
OCENIONYCH NA „3”
- **8**  
OCENIONYCH NA „4”

\*Przejścia oceniane były w 6-cio stopniowej skali (0-5), gdzie 0 oznacza „najbardziej niebezpieczne”.

Co roku na stołecznych drogach pojawiają się nowe rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo – np. sygnalizacje świetlne czy azyle na przejściach dla pieszych. Wszystko to przekłada się na spadającą liczbę ofiar wypadków drogowych w Warszawie.

W 2024 roku w wypadkach drogowych w Warszawie zginęło 25 osób. To najmniejsza liczba od początku prowadzenia statystyk, ale wciąż o 25 za dużo. Dlatego każdego roku wprowadzamy kolejne zmiany na stołecznych drogach, aby liczba ta była jak najmniejsza.

Podstawą tych działań jest audyt przejść dla pieszych bez sygnalizacji, przeprowadzony w latach 2016–2020. Przebadano wtedy ok. 4 tys. przejść, które oceniono w skali od 0 do 5. Co roku poprawiamy bezpieczeństwo na przejściach o najniższych ocenach – zmiany objęły już niemal 700 z nich.

Wspomniane usprawnienia obejmują m.in. budowę sygnalizacji świetlnych (np. na skrzyżowaniu ul. Branickiego i Sarmackiej) oraz azyle dla pieszych (np. na skrzyżowaniu ul. Łukowskiej i Witołkińskiej). Montujemy także progi zwalniające (np. w al. Waszyngtona) i wprowadzamy wiele innych rozwiązań. W 2024 roku zmiany te wdrożyliśmy na 90 przejściach dla pieszych, a dodatkowe drobne poprawki zastosowaliśmy na kilkudziesięciu innych.

Zmiany w organizacji ruchu mają również na celu poprawę jego płynności, co często idzie w parze z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa. Doskonałym tego przykładem są ronda. W 2024 roku rozpoczęliśmy budowę dwóch nowych rond – na skrzyżowaniach ul. Krasińskiego i Przasnyskiej oraz ul. Augustówka i Zawodzie – oraz przygotowaliśmy do budowy kolejnych dwóch – na skrzyżowaniach ul. Obrońców Tobruku i Powązkowskiej oraz ul. Matki Teresy z Kalkuty i Chodeckiej.

Przy wdrażaniu zmian dbamy również o komfort użytkowników dróg. W ubiegłym roku przesunęliśmy parkowanie z chodnika na jezdnię wzdłuż ul. Koszykowej i Odyńca, tworząc więcej przestrzeni dla pieszych. W ramach poszerzenia SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku wprowadziliśmy kontraruch rowerowy na wielu jednokierunkowych ulicach. Podczas remontu ul. Broniewskiego na zbyt szerokiej jezdni wyznacziliśmy dodatkowe miejsca parkingowe.



## STOLICA DOSTĘPNOŚCI

**Zależy nam, aby Warszawa była dostępna dla wszystkich.** Likwidacja barier architektonicznych, takich jak przejścia podziemne czy kładki, to jeden z naszych priorytetów. Zamiast nich co roku budujemy nowe przejścia naziemne. W 2024 roku powstały na pl. Na Rozdrożu, zastępując dotychczasowe podziemne. Podobne inwestycje zrealizowaliśmy na Wiślostradzie (przy ul. Karowej) oraz na ul. Ostrobramskiej, jako alternatywę dla przejścia podziemnego i kładki. Więcej o nowych przejściach znajdziesz w artykule „Nowe przejścia dla pieszych” (str. 62–63).



# Sygnalizacja świetlna

Sygnalizacja świetlna przez uspokajanie i porządkowanie ruchu poprawia bezpieczeństwo na drogach. W minionym roku na warszawskich drogach światła stanęły na kolejnych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych z najbardziej natężonym ruchem.



**904**  
SKRZYŻOWANIA  
I PRZEJŚCIA Z SYGNALIZACJĄ  
ŚWIETLNA



**726**  
SKRZYŻOWAŃ I PRZEJŚĆ  
Z SYGNALIZACJĄ  
AKOMODACYJNĄ, KTÓRA  
DOSTOSOWUJE DŁUGOŚĆ  
SYGNAŁÓW ŚWIETLNYCH DO  
NATĘŻENIA RUCHU



**35 mln zł**  
KWOTA JAKĄ  
PRZEZNACZYLIŚMY  
NA SYGNALIZACJĄ  
ŚWIETLNA  
W 2024 R.

W Warszawie znajduje się 904 skrzyżowania i przejścia z sygnalizacją świetlną. Większość z nich, bo aż 726 to tzw. sygnalizacje adaptacyjne, w których długość zielonego sygnału zależna jest od natężenia ruchu. Dzięki temu ruch drogowy odbywa się płynniej.

W 2024 roku wybudowaliśmy 5 sygnalizacji. O światła wzbogaciło się m.in. skrzyżowanie ulic Branickiego i Sarmackiej czy przejście dla pieszych przez ulicę Rembielińską. 15 sygnalizacji zostało wybudowanych lub przebudowanych w wyniku naszych umów z inwestorami zewnętrznymi, głównie przez Tramwaje Warszawskie w związku z budową linii tramwajowej na Kasprzaka. Dodatkowo jako ZDM przebudowaliśmy 15 sygnalizacji, m.in. na ul. Głębockiej przy C.H. Targówek, na skrzyżowaniu ulic Anielewicza i Zamenhoffa oraz na placu Na Rozdrożu.

W 2024 r. na sygnalizację świetlną przeznaczaliśmy 35 milionów złotych. W ramach tych kosztów wybudowaliśmy, przebudowaliśmy i przeprowadziliśmy konserwację światel.

## Nie czekamy na awarię

Nasza umowa z firmami, która zajmuje się utrzymaniem i konserwacją światel obejmuje również wymienianie przestarzałych elementów sygnalizacji. Dzięki temu zapobiegamy potencjalnym awariom, poprawiając tym samym bezpieczeństwo warszawskich dróg.

## Sygnalizacja świetlna – mapa inwestycji w 2024 r.



### WYBUDOWANE PRZEZ ZDM

- ul. Branickiego – ul. Sarmacka
- ul. Maczka – przejście w rejonie ul. Niedzielskiego „Żywiciela”
- ul. Rembielińska – przejście w rejonie nr 8
- ul. św. Wincentego – przejście w rejonie nr 99
- ul. Głębocka – przejście w rejonie nr 9

### PRZEBUDOWANE PRZEZ ZDM

- ul. Ostrobramska – ul. Poligonowa
- ul. Maczka ul. Rudnickiego
- pl. Na Rozdrożu
- ul. Kondratowicza – ul. św. Wincentego
- ul. św. Wincentego – ul. Malborska
- ul. Głębocka – wjazd do C.H. Targówek
- ul. Głębocka – przejście w rejonie C.H. Targówek
- ul. Wybrzeże Kościuszkowskie – ul. Karowa
- ul. Grójecka – ul. Niemcewicz
- ul. Grójecka – ul. Częstochowska
- ul. Grójecka – ul. Daleka
- ul. Anielewicza – ul. Zamenhoffa
- ul. Stawki – ul. Dzika – ul. Karmelicka
- ul. Wrocławska przejście przy ZUS
- ul. Zgrupowania AK „Kampinos” – ul. Książąt Mazowieckich

### WYBUDOWANE I PRZEBUDOWANE PRZEZ INWESTORÓW ZEWNĘTRZNYCH

- ul. Radzywińska – ul. Bystra
- ul. Annopol – ul. Inowłodzka
- ul. Inowłodzka – przejazd tramwajowy
- ul. Kaczeńca – ul. Skrzyneckiego
- ul. Kasprzaka – ul. Wolska
- ul. Kasprzaka – ul. Ordoña
- ul. Kasprzaka ul. Bema
- ul. Kasprzaka – ul. Grabowska
- ul. Kasprzaka – ul. Płocka
- ul. Kasprzaka – al. Prymasa Tysiąclecia
- ul. Kasprzaka – ul. Skierniewicka
- ul. Wolska – ul. Elekcyjna
- ul. Wolska – ul. Redutowa
- ul. Świderska – ul. Ćmielowska

# Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

W 2024 roku do Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem (ZSZR) trafiło kolejnych 18 skrzyżowań. Jego systematyczna rozbudowa jest bardzo ważna – przede wszystkim pod kątem zapewnienia priorytetu dla pojazdów transportu publicznego oraz płynności ruchu.



## INTELIĞENTNY ALGORYTM STERUJĄCY

Na podstawie danych, które zbierane są z detektorów zamieszczonych na ulicach i skrzyżowaniach, system ukazuje aktualnie panujący na nich ruch i przewiduje taki, jaki może zaistnieć. Za pomocą złożonych algorytmów sterowania, co 3 minuty generuje możliwe do uruchomienia programy sygnalizacji – odpowiednie do przewidzianej sytuacji na ulicy. Polega to na obliczaniu długości cykli i faz, jakie powinny obowiązywać, aby zapewnić jak najlepszą przepustowość na danym ciągu skrzyżowań (wylizane są też inne parametry odpowiedzialne za sterowanie ruchem na skrzyżowaniu).

Wygenerowane programy system na bieżąco analizuje, po czym wybiera do wdrożenia taki, który – w oparciu o zebrane dane – najlepiej się sprawdzi, czyli pozwoli na przejazd większej liczby pojazdów na zaczynającym się przepełniać skrzyżowaniu. Programy zmieniane są co 5-15 minut w zależności od natężenia ruchu.

Trudno wyobrazić sobie dzisiaj warszawskie drogi bez tego systemu. Według naszych szacunków, na skrzyżowaniach objętych systemem, płynność ruchu poprawia się o ok. 20%. Szczególnie ważne jest jednak to, że jego funkcjonalności zapewniają priorytet dla pojazdów transportu publicznego.

ZSZR doceniają również kierowcy samochodów osobowych – specjalne algorytmy reagują na liczbę aut i dopasowują długość sygnałów do aktualnego natężenia. System zapewnia jak najpłynniejszy przejazd przez kolejne skoordynowane ze sobą skrzyżowania.

## Specjalne kamery

System funkcjonuje na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w postaci kamer monitoringu, detektorów i kabli zamontowanych na masztach sygnalizatorów.

Pierwsze skrzyżowanie objęliśmy nim w 2008 roku. Wtedy zamontowaliśmy go tylko na 37 skrzyżowaniach wzdłuż Wisłostrady (od mostu Gdańskiego do al. W. Witosa) i Al. Jerozolimskich (od ronda Waszyngtona do placu Zawiszy) oraz na Powiślu. Pod koniec 2024 roku w systemie było już 446 sterowników!

W 2024 roku ZSZR zaczął funkcjonować na 18 nowych skrzyżowaniach, m.in. Goworka i Chocimskiej, Belwederskiej i Nabelaka, Sobieskiego i Wilanowskiej czy na skrzyżowaniu ulic Kasprzaka i Wolskiej.

## Skrzyżowania objęte Systemem Zarządzania Ruchem



**18**  
NOWYCH SKRZYŻOWAŃ  
OBJĘTYCH ZSZR W 2024 R.:

- Goworka – Chocimska
- Spacerowa – Ambasada Rosyjska
- Spacerowa – Hotel Hyatt
- Belwederska – Spacerowa
- Belwederska – Groetgera
- Belwederska – Nabelaka
- Sobieskiego – Dolna – Chełmska
- Sobieskiego – Kostrzewskiego
- Sobieskiego – Limanowskiego
- Sobieskiego – Czarnomorska
- Sobieskiego – Bonifacego
- Sobieskiego – Iberijska
- Sobieskiego – IPiN
- Sobieskiego – Wilanowska
- Kasprzaka – Wolska
- Inowłodzka – Sergo
- Rembieleńska – przejście dla pieszych przy nr 8
- Świderska – Ćmielowska

# Nowe ronda

Rondo pozwala upłynnić ruch na skrzyżowaniu równorzędnych ulic, ale jest także świetnym sposobem na jego uspokojenie, a tym samym poprawę bezpieczeństwa. Dlatego co roku budujemy kolejne nowe ronda.



Jednym z miejsc, w których powstało rondo, jest skrzyżowanie ulic Gierdziejewskiego, Posąg 7 Panien i Czerwona Droga. Rondo jest tymczasowe i będzie służyć do czasu kompleksowej przebudowy ulicy przez Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta.

W 2024 roku rozpoczęliśmy także budowę dwóch nowych rond. Pierwsze powstaje na skrzyżowaniu ulic Augustówka i Zawodzie na Mokotowie. Drugie natomiast na skrzyżowaniu ulic Krasińskiego i Przasnyskiej. Podobnie jak w przypadku ronda na ul. Gierdziejewskiego chodzi o poprawę bezpieczeństwa. Audyt nieosygnalizowanych przejść dla pieszych jednoznacznie wskazał na taką konieczność. Budowa rond jest także okazją do zazielenienia ich okolicy. W pobliżu obu rosnąć będą nowe drzewa i krzewy.

Ponadto w 2024 roku ogłosiliśmy przetargi na budowę dwóch kolejnych rond – na skrzyżowaniu ulic Obrońców Tobruku i Powązkowskiej oraz Chodeckiej i Matki Teresy z Kalkuty.

Audyt bezpieczeństwa przeprowadzony na skrzyżowaniu Chodeckiej i Matki Teresy z Kalkuty w 2017 roku nie pozostawił żadnych złudzeń. To miejsce było skrajnie niebezpieczne – zwłaszcza dla pieszych – trzy przejścia w obrębie skrzyżowania otrzymały noty 0, 2 i 2. Dobrze się złożyło, że w okolicy Metro Warszawskie budowało kolejne stacje II linii. W ramach czasowej organizacji ruchu powstało tu tymczasowe rondo a wraz z nim poszerzone azyle na przejściach, o co apelowali audytorzy. Wprowadzenie ruchu okrężnego sprawdziło się, ale przez Chodecką nie są prowadzone już objazdy, więc docelowe rondo będzie miało mniejszy przekrój. Dzięki temu piesi będą mieli do pokonania jeden pas, a nie jak dotychczas dwa.

Podobnie sytuacja wyglądała na Powązkowskiej i Obrońców Tobruku – oba przejścia przez ul. Powązkowską otrzymały ocenę „1” w pięciostopniowej skali (0–5). Z kolei przejście przez ul. Obrońców Tobruku oceniono na „0”. Taka sytuacja jest niedopuszczalna i trzeba ją pilnie zmienić.



**Krasińskiego /Prasnyka**

**26,1 m**  
ŚREDNICY RONDA

**188 mb**  
WYBUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH

**4**  
PRZEJŚCIA, NA KTÓRYCH POPRAWIONO BEZPIECZEŃSTWO

**2 100 m<sup>2</sup>**  
WYREMONTOWANEJ NAWIERZCHNI JEZDNI

**1 480 m<sup>2</sup>**  
PRZEBUDOWANYCH CHODNIKÓW



**Augustówka /Zawodzie**

**27 m**  
ŚREDNICY RONDA

**1 193 m<sup>2</sup>**  
PRZEBUDOWANYCH CHODNIKÓW

**1**  
PRZEJŚCIE, NA KTÓRYM POPRAWIONO BEZPIECZEŃSTWO

**3 518 m<sup>2</sup>**  
WYREMONTOWANEJ NAWIERZCHNI JEZDNI

**2**  
NOWE DRZEWA

**3**  
NOWE PRZEJŚCIA



## NIE TYLKO MY BUDUJEMY RONDA

W 2024 roku rozpoczęły się również przygotowania do budowy ronda na skrzyżowaniu zarządzanej przez nas ul. Przewodowej z ulicami Strzygłowską i Mrągowską. Za inwestycję odpowiada Urząd Dzielnicy Wawer. Poza rondem powstaną także trzy nowe przejścia wyposażone w azyle.

# 6

## Bieżące utrzymanie



Nieustannie nadzorujemy stan infrastruktury drogowej – jezdni, chodników, obiektów inżynierskich i wielu innych elementów – podejmując działania mające na celu ich utrzymanie w dobrym stanie.

Realizujemy także prace prewencyjne, porządkowe i kontrolne, aby stołeczne drogi spełniały wymagane standardy.

### SPIS TREŚCI

- 76 POGOTOWIE DROGOWE
- 78 OBIEKTY MOSTOWE I INŻYNIERSKIE
- 80 PAS DROGOWY
- 82 USUWAMY NIELEGALNE REKLAMY
- 84 KONTROLA CIĘŻARÓWEK
- 86 SPRZEDAJEMY PORZUCONE POJAZDY
- 88 MIEJSKI SYSTEM INFORMACJI

# Pogotowie drogowe

7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę – są wszędzie tam, gdzie wydarzy się awaria drogowa. Pogotowie Drogowe ZDM nieustannie czuwa nad stanem infrastruktury miejskiej. W 2024 roku nasi pracownicy zabezpieczyli aż 858 awarii, które zagrażały bezpieczeństwu ruchu.



**17 750 kg**

MASY NA ZIMNO ZUŻYTEJ, ŻEBY ZABEZPIECZYĆ WYKRUSZENIA



**858**

INTERWENCJI PODJĘLIŚMY W SYTUACJACH, KTÓRE BEZPOŚREDNIO ZAGRAŻAŁY BEZPIECZEŃSTWU RUCHU.

NAJCZĘŚCIEJ DOTYCZYŁY:

**256**

USZKODZONEGO CHODNIKA

**190**

USZKODZONYCH SŁUPKÓW

**95**

USZKODZONYCH ZNAKÓW

**90**

USZKODZONEJ NAWIERZCHNI JEZDNI

W Pogotowiu Drogowym ZDM działa zespół, który zajmuje się patrolowaniem dróg w mieście. Pracownicy, podzieleni na dwuosobowe ekipy, codziennie sprawdzają przydzielone rejony, a zauważone nieprawidłowości – przewrócone znaki drogowe, ubytki w jezdni, wyrwane słupki czy nielegalne reklamy – notują w specjalnej karcie obserwacji. Następnie podejmują interwencję lub przekazują sprawę do naprawy właściwym podmiotom.

Interwencje są skutkiem codziennych patroli, ale również zgłoszeń mieszkańców oraz innych jednostek.

W 2024 r. podobnie jak w poprzednich latach, najczęściej usuwaliśmy usterki związane z oświetleniem (stanowiły aż 37,1% wszystkich interwencji). Na drugim miejscu znalazła się uszkodzona nawierzchnia (13,9%), a na trzecim sygnalizacja świetlna (13,1%). Żeby zabezpieczyć wykruszenia, zużyliśmy 17 750 kg masy na zimno. To 710 worków o wadze 25 kg, w które masa jest pakowana. Należy pamiętać, że to tylko doraźna forma naprawy – docelowo wykruszenia naprawiane są za pomocą asfaltu lanego.

W 2024 r. rozstrzygnęliśmy przetarg na wykonanie zdjęć sferycznych oraz skanu 3D stołecznych ulic. Zdjęcia i skany pozwolą nam na pełne zinventaryzowanie dróg i pasa drogowego. Powstanie z nich także ortofotomapa z dokładnością do 10 cm, która pomoże usprawnić pracę całego ZDM. To pionierskie rozwiązanie nie tylko na naszym rodzimym podwórku, ale prawdopodobnie również w Europie. Pozwoli nam m.in. na wykrycie awarii na stołecznych drogach.

Więcej informacji o mobilnym skanowaniu dróg można znaleźć na stronach 98-99.



**51 094**  
zgłoszenia zarejestrowane w 2024 r., w tym m.in.:



**6 688**  
SYGNALIZACJA ŚWIETLNA



**1 182**  
GRAFFITI



**5 333**  
BRAKI W OZNAKOWANIU PIONOWYM



**1 052**  
USZKODZONY SŁUPEK PRZESZKODOWY (PYLON) na wysepkach i azylach



**18 973**  
OŚWIETLENIE ULICZNE



**2 441**  
USZKODZONY CHODNIK



**748**  
REKLAMA W PASIE DROGOWYM



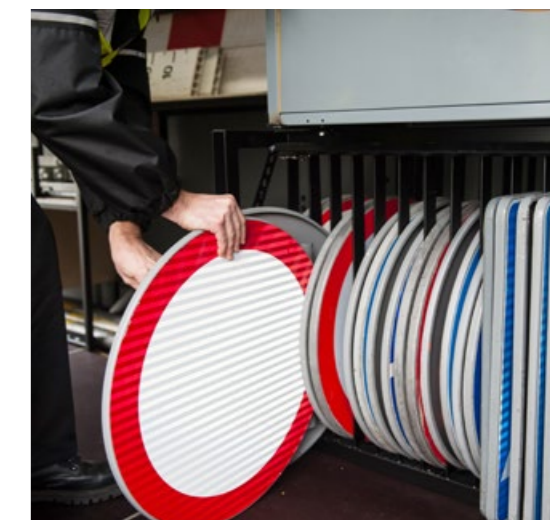
**7 087**  
USZKODZONA NAWIERZCHNI JEZDNI



**1 459**  
USZKODZONY SŁUPEK



**604**  
REKLAMA WYBORCZA





# Obiekty mostowe i inżynierskie

Dbamy o stan techniczny mostów, wiaduktów, kładek, przejść podziemnych i ekranów akustycznych. Stale je kontrolujemy, aby mieszkańcy mogli z nich bezpiecznie korzystać i pracujemy nad poprawą ich dostępności.

## OBIEKTY MOSTOWE I INŻYNIERSKIE W LICZBACH:



**159**  
WIADUKTÓW

**123**  
PRZEPUSTY

**120**  
URZĄDZEŃ  
DŹWIGOWYCH

**74**  
KŁADKI

**67**  
MOSTÓW

**59 km**  
EKRAŃÓW  
AKUSTYCZNYCH

**43**  
PRZEJŚCIA  
PODZIEMNE

**39**  
ESTAKAD

**34**  
TUNELE

W Warszawie znajduje się 659 obiektów mostowych i inżynierskich, którymi zarządzamy. Aby były one bezpieczne i dostępne dla mieszkańców, musimy przeprowadzać na nich szereg prac konserwacyjnych. Wymieniamy nawierzchnię bitumiczną, naprawiamy powierzchnie betonowe przęsła, chronimy obiekty przed korozją oraz myjemy ekrany akustyczne, gzymsy, balustrady czy fasady mostów. W ciągu roku usunęliśmy ponad 10 tysięcy m<sup>2</sup> graffiti z naszych obiektów inżynierskich i ekranów. Dodatkowo umyliśmy ponad 200 tysięcy m<sup>2</sup> ich powierzchni.

W 2024 roku oddaliśmy mieszkańcom do użytku naszą flagową inwestycję — most pieszo-rowerowy łączący Pragę z lewym brzegiem Wisły, wybudowany w latach 2022-23. Most o długości 452 metrów, którym pierwsi spacerowicze przeszli tuż przed Wielkanocą ubiegłego roku, można pokonać pieszo w 6 minut.

Od wiosny kierowcy jeżdżą przebudowanym wiaduktem nad ul. Globusową we Włochach. Inwestycja obejmowała wymianę płyty pomostu i kładki dla pieszych. Wiadukt zyskał solidne podpory oraz nową konstrukcję nośną. Dzięki płytom przejściowym, które zmniejszają obciążenie konstrukcji, obiekt będzie miał dłuższą żywotność.

Odnowiliśmy powłoki antykorozyjne balustrady mostu Śląsko-Dąbrowskiego. Wymieniliśmy dylatacje na moście Gdańskim po jego zachodniej stronie, a także w północnej części wiaduktu w ciągu ul. Rozwadowskiego. Nowe urządzenia dylatacyjne zapewniają większy komfort jazdy dla kierowców oraz ograniczają hałas. Nowe dylatacje pojawiły się też na wiadukcie mostu Poniatowskiego. Na tym wiadukcie, a właściwie pod jego spodem, w 2024 roku kontynuowaliśmy też prace remontowe polegające m.in. na odnawianiu elementów betonowych i kamiennych oraz murów oporowych.



**237 191 m<sup>2</sup>**  
WYCZYSZCZONA  
POWIERZCHNIA  
MOSTÓW I OBIEKTÓW  
INŻYNIERSKICH



**10 747,49 m<sup>2</sup>**  
OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH  
I EKRAŃÓW, Z KTÓRYCH  
USUNĘLIŚMY GRAFFITI



**blisko 1,5 mln zł**  
WYDALIŚMY NA  
CZYSZCZENIE MOSTÓW  
I OBIEKTÓW  
INŻYNIERSKICH  
W 2024 R.



## PROJEKT MIESZKAŃCÓW

W 2024 roku zamontowaliśmy na warszawskich mostach **tabliczki suicydalne** — element projektu z budżetu obywatelskiego, którego celem było zapobieganie próbom samobójczym. Tabliczki zawierają numer telefonu, pod którym osoby w kryzysie mogą otrzymać wsparcie. Projekt objął 7 mostów.

# Pas drogowy

Na drogach zarządzanych przez ZDM znajduje się wiele obiektów, które nie są bezpośrednio związane z ich podstawową, komunikacyjną funkcją. Należą do nich m.in. stoiska handlowe, kioski czy sezonowe ogródki gastronomiczne.



## 62,2 mln zł

WPŁYWY Z TYTUŁU LEGALNEGO ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO W 2024 R.

- to niemal tyle samo, co w 2022 i 2023 r.



Naszym zadaniem jest dopilnować, żeby korzystanie z pasa drogowego odbywało się w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Tylko wtedy możemy zagwarantować, że przestrzeń miejska pozostanie bezpieczna i estetyczna dla wszystkich użytkowników.

Zasady dotyczące udzielania zgody na wykorzystanie pasa drogowego są precyzyjnie określone i obowiązują wszystkich w jednakowy sposób. Zależy nam na tym, aby dodatkowe elementy infrastruktury nie wpływały negatywnie na bezpieczeństwo, komfort użytkowników ani estetykę przestrzeni miejskiej.

Aby otrzymać zgodę na ustawienie ogródka, reklamy czy kiosku należy spełnić określone w przepisach warunki. W 2024 roku wydaliśmy łącznie 3 690 takich zezwoleń, w tym m.in. 1088 dotyczących reklam, 577 stoisk handlowych, a 638 ogródków gastronomicznych.



## Pas drogowy – bilans 2024 roku

### 3 690 DECYZJI

ZEZWAŁAJĄCYCH NA DZIAŁANIE OBIEKTÓW W PASIE DROGOWYM NIEZWIĄZANYCH Z JEGO FUNKCJĄ WYDANYCH W 2024 R., W TYM:



### 62,2 MLN ZŁ

WPŁYWY Z ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO, W TYM\*:



\*kwoty w MLN złotych

# Usuwanie nielegalne obiekty i reklamy

Psują estetykę, a czasami nawet stwarzają zagrożenie, bo zasłaniają widoczność. Nielegalne obiekty, w tym reklamy, to zbrodnia naszych dróg. W 2024 przeprowadziliśmy 10 356 kontroli, które doprowadziły do usunięcia 875 nieprzepisowych obiektów.

## W LICZBACH:

**10 356**

KONTROLI

**457**

USUNIĘTYCH REKLAM

**418**

USUNIĘTYCH INNYCH  
OBIEKTÓW



## CZY WIESZ, ŻE...

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, kara za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi to dziesięciokrotność opłaty za okres, w którym reklama była wyekspozowana. Opłaty za zajęcie pasa drogowego pod nośnik są różne i zależą m.in. od wielkości reklamy, czasu jej umieszczenia i kategorii drogi. Przykładowo: pas drogowy drogi powiatowej był zajęty przez 30 dni przez reklamę o powierzchni 5 m<sup>2</sup>, a stawka opłaty za zajęcie pasa drogowego wynosiła 3,10 zł. W takiej sytuacji kara wyniosłaby **4 650 zł**.

Pas drogowy jest przez nas stale kontrolowany. Zwracamy uwagę, czy znajdujące się tam obiekty, w tym reklamy, są usytuowane tak, że nie zagrażają bezpieczeństwu. Sprawdzamy także, czy mają odpowiednie zezwolenie.

W 2024 r. przeprowadziliśmy 10 356 kontroli, w tym 5379 dotyczących reklam. W wyniku naszych działań usuniętych zostało 457 reklam i 418 innych nielegalnych obiektów umieszczonych w pasie drogowym bez naszej zgody.

Wszczęliśmy też 1713 postępowań administracyjnych (w tym 989 dotyczących reklam) zmierzających do ukarania właścicieli nielegalnych obiektów oraz wydaliśmy 1434 decyzje administracyjne (w tym 751 dotyczących reklam) nakładające kary.

Przedstawione liczby to nie tylko efekty całodobowej kontroli naszych pracowników w ramach bieżących obowiązków. Bardzo pomocni są również mieszkańcy, którzy informują nas o nielegalnych obiektach.

## Nielegalne pawilony

Oprócz pojedynczych reklam czy małych obiektów, prowadzimy też aktywną walkę z nielegalnymi pawilonami. Niestety sprawy dotyczące usuwania nielegalnych budynków z pasa drogowego potrafią trwać latami. Każdy urząd jest zobowiązany działać w granicach prawa, a ustawa sprzed czterech dekad – wielokrotnie nowelizowana i poprawiana – pełna jest zawichości, z których nieuczciwi przedsiębiorcy chętnie korzystają. Nie oznacza to jednak, że przestaniemy dążyć do usunięcia wszystkich nielegalnych obiektów wzdłuż stołecznych ulic. W 2024 roku udało się usunąć m.in. kioski straszące od wielu lat przy PKP Śródmieście, stacji WKD Śródmieście czy pawilon na ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.



# Kontrola ciężarówek

Przeładowane ciężarówki to nie tylko potencjalne szkody w infrastrukturze, ale przede wszystkim realne zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu. Dlatego we współpracy ze stołeczną policją i strażą miejską prowadzimy regularne kontrole ciężarówek – przede wszystkim pod kątem odpowiedniej wagi.



## REKORD 2024

Oprócz pojazdów ciężarowych sprawdzamy również pojazdy nienormatywne.

W 2024 roku ujawniliśmy pojazd przewożący koparkę, który przekroczył normę o **22750 kg**, tj. **57%** (rzeczywista masa całkowita wyniosła 62 750 kg).

Przewoźnik przekroczył także normy dotyczące długości (17,81 m; przekroczenie normy o 1,14 m, tj. 7%), szerokości (3,16 m; przekroczenie normy o 0,61 m, tj. 24%) oraz wysokości (4,23 m; przekroczenie o 0,23 m tj. 6%) pojazdu.



## PUNKTY KONTROLNE

Obciążenie kontrolowanych pojazdów mierzymy za pomocą specjalnych wag. Kontrole przeprowadzamy w ośmiu punktach zlokalizowanych przy głównych arteriach oraz wlotach i wylotach z miasta.

Mieszczą się przy: **ul. Wóycickiego, al. Becka, ul. Połczyńskiej, ul. Łopuszańskiej, al. Krakowskiej, ul. Płochocińskiej, ul. Żołnierskiej** oraz skrzyżowaniu ulic **Przyczółkowej i Vogla**.

Prowadzone kontrole mają na celu wyeliminowanie przeładowanych pojazdów z warszawskich ulic. To bardzo ważne – przeciążone ciężarówki to nie tylko nieuczciwa praktyka. To szereg strat, jakie mogą ponieść mieszkańcy Warszawy w wyniku takiej działalności.

Przejazd jednego zbyt ciężkiego pojazdu może wyrządzić więcej szkód dla konstrukcji drogi niż ruch setek tysięcy samochodów osobowych. Przeładowany pojazd spala też więcej paliwa i szybciej zużywa części eksploatacyjne. To z kolei przekłada się na większe zanieczyszczenie środowiska. Przede wszystkim jednak taki pojazd to zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, czemu kontrole mają zapobiegać.

Zgodnie z prawem limitem dla ciężarówek jest 11,5 tony nacisku na jedną oś. Ponadto jako zarządca drogi, możemy wprowadzić dodatkowe limity. Podczas kontroli sprawdzamy, czy kierowca się do tych limitów dostosował. Jeśli nie – decyzją administracyjną nakładamy karę. Ta może wynieść od 1,5 tys. do 15 tys. złotych. Jej wysokość zależna jest od rodzaju przekroczeń parametrów wymiarowo-wagowych. Uniemożliwiamy również dalszą jazdę przeładowanym pojazdem.

Nasze kontrole to szereg korzyści dla mieszkańców. Eliminując przeładowane ciężarówki z ruchu, rzadziej musimy remontować drogi. Podczas kontroli sprawdzamy również, czy dany pojazd nie zanieczyszcza środowiska. W końcu polepszamy też warunki uczciwej konkurencji, karając nieuczciwych przewoźników.

## KONTROLE W LICZBACH

**1 517**  
SKONTROLOWANYCH  
CIĘŻARÓWEK

**36**  
WYDANYCH DECYZJI  
ADMINISTRACYJNYCH  
ZMIERZAJĄCYCH DO UKARANIA  
PRZEWOŹNIKA

**88**  
ZATRZYMANÝCH  
PRZEŁADOWANYCH  
CIĘŻARÓWEK

**310 500 zł**  
ŁĄCZNA KWOTA KAR  
NAŁOŻONYCH W TRYBIE DECYZJI  
ADMINISTRACYJNYCH



# Sprzedajemy porzucone pojazdy

Porzucone samochody i inne pojazdy nie tylko zajmują miejsca parkingowe dla mieszkańców, ale także szpecą krajobraz i powodują potencjalne niebezpieczeństwo. Na podstawie prawa o ruchu drogowym usuwamy je z drogi. Następnie – jeśli nie zgłoszą się po nie właściciele – sprzedajemy. W 2024 roku sprzedaliśmy łącznie 39 pojazdów i zyskaliśmy w ten sposób prawie 207,5 tys. zł.



## 12 766

USUNIĘTYCH NIEPRAWIDŁOWO ZAPARKOWANYCH POJAZDÓW (art. 130a PoRD)

- w tym **184** hulajnogi

## 1 643

USUNIĘTE WRAKI (art. 50a PoRD)

w tym:

- **80** rowerów i motorowerów,
- **6** motocykli,
- **1 553** samochody osobowe,
- **4** pojazdy ciężarowe



## NAJDRÓŻEJ SPRZEDANE SAMOCHODY W 2024 R.

**34 TYS. ZŁ**  
MAZDA 6

**23,6 TYS. ZŁ**  
TOYOTA RAV4

**10,5 TYS. ZŁ**  
JAGUAR XF

Pierwszą licytację odholowanych pojazdów zorganizowaliśmy jesienią 2021 roku. Sprzedaliśmy wówczas 7 samochodów, zarabiając blisko 93 tys. złotych. Z kolei w 2022 roku sprzedaliśmy już 45 samochodów za niemal 365 tys. złotych. W 2023 w trzech przetargach sprzedaliśmy 147 pojazdów za prawie milion złotych.

W 2024 roku zorganizowaliśmy kolejne przetargi, co okazało się bardzo dobrym pomysłem.

Łącznie w ciągu 2024 roku sprzedaliśmy 39 pojazdów za 207 412,91 złotych. W sumie złożono 320 ofert – pod młotek szły samochody miejskie, sportowe czy limuzyny. Najwyższą cenę ze wszystkich sprzedanych w 2024 roku samochodów osiągnęła Mazda 6 – 34 tys. zł. Na drugim miejscu była Toyota RAV4 – 23,6 tys. zł, a na trzecim luksusowy Jaguar XF – 10,5 tys. zł.

Odholowane pojazdy sprzedajemy na podstawie art. 50a ustawy Prawo o ruchu drogowym. Po usunięciu pojazdu – przesłanką jest brak tablic rejestracyjnych lub stan wskazujący na to, że pojazd jest nieużywany – uprawniona osoba (np. właściciel) ma 6 miesięcy na jego odbiór. Po tym czasie zgodnie z przepisami ustawy pojazd przechodzi na własność miasta. Do 2021 roku uzyskane w ten sposób samochody złomowaliśmy. Jednakże część usuwanych z dróg aut jest w na tyle dobrym stanie, że postanowiliśmy je sprzedawać. Z początku wydawało się, że nikt nie będzie zainteresowany takimi autami. Jednak 238 sprzedanych samochodów w 8 przetargach i ponad 1,6 mln złotych uzyskanych w ten sposób dobitnie świadczy, że nie było powodu do obaw.

Artykuł 50a to nie jedyny przepis prawa o ruchu drogowym pozwalający na odholowanie pojazdu. Podstawą zdecydowanej większości usunięć pojazdów (w tym także hulajnóg) jest art. 130a. W tym przypadku chodzi o pojazdy nieprawidłowo zaparkowane (m.in. pozostawione są w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu).



## Postępowania przetargowe pojazdów art. 50a

ROK	LICZBA PRZETARGÓW	LICZBA POJAZDÓW	WARTOŚĆ
2021	1	7	92 720 Zł
2022	2	45	364 653 Zł
2023	3	147	975 118 Zł
2024	2	39	207 413 Zł
<b>Łącznie</b>	<b>8</b>	<b>238</b>	<b>1 639 904 Zł</b>



# Miejski System Informacji

Zaczął się od charakterystycznych tabliczek zaprojektowanych w latach 90. ubiegłego wieku. Na początku zostały umieszczone w ścisłym centrum. Dziś odpowiednie oznakowanie całej Warszawy ułatwia mieszkańcom i turystom łatwe przemieszczanie się po mieście. Każdego roku aktualizujemy, modernizujemy i konserwujemy ponad 97 tysięcy elementów składających się na Miejski System Informacji.



**766**  
NOWYCH ELEMENTÓW  
ZAMONTOWANYCH  
W 2024 R.

**589**  
ZAOPINIOWANYCH  
PROJEKTÓW  
ORGANIZACJI RUCHU  
(w odniesieniu do elementów MSI)

**521**  
OPRACOWANYCH  
I WYDANYCH DOKUMENTACJI  
TECHNICZNYCH TABLIC  
ADRESOWYCH

**2 461**  
SPRAW W WYDZIALE  
ZAJMUJĄCYM SIĘ MSI

Niebieskie tablice (w strefie staromiejskiej brązowe) z nazwą ulicy lub z nazwą ulicy i numerem budynku na stałe wpisały się w krajobraz stolicy. Patrząc na zdjęcie lub kadr telewizyjny łatwo można rozpoznać, jakiego miasta dotyczy – właśnie dzięki charakterystycznemu MSI.

Mimo upływu prawie 30 lat, pod względem estetyki warszawski Miejski System Informacji w ogóle się nie zestarzał. Najważniejsze jednak, że funkcjonalnie wciąż spełnia swoją rolę, ułatwiając dotarcie pod wskazany adres. Przy głównych arteriach umieszczane są niebieskie i białe tablice wskazujące kierowcom kierunek do dzielnic, głównych dworców, obszarów i ważnych obiektów. Nawet w czasach, gdy większość korzysta z map w smartfonach, to właśnie niebieska tabliczka ostatecznie potwierdza, że dotarliśmy we właściwe miejsce.

MSI to jednak nie tylko adresy – to także tabliczki informujące o zabytkowych budynkach czy patronach ulic, które wzbogacają wiedzę o historii miasta. Dzięki naściennym modułom, zawierającym teksty i ilustracje nadrukowane na przezroczystych płytach, możemy lepiej poznać patronów warszawskich ulic, skwerów i parków oraz zabytkowe obiekty. Dodatkowo, w ramach Miejskiego Systemu Informacji instalujemy plansze, które przybliżają historię okolicy, w której się znajdują.

Częścią MSI są również tabliczki informujące o strefie płatnego parkowania, o obszarze monitorowanym, określające relację do Wisły czy umieszczane wzdłuż ulic przede wszystkim z myślą o kierowcach Punkty Informacji Płatnej – znaki kierujące do pobliskich punktów handlowych i usługowych.

Warszawski Miejski System Informacji pokazuje, jak przemyślane oznakowanie łączy funkcjonalność z estetyką. Dzięki swojej rozpoznawalności stał się jednym z symboli stolicy. Poddawany ciągłym udoskonaleniom pozostaje aktualny i niezmiennie przydatny.



**6 981**  
wykonanych  
napraw, konserwacji,  
aktualizacji i wymian  
w tym dotyczących:



**5 871**  
TABLIC ULICOWYCH  
I ROZPROWADZAJĄCYCH  
RUCH PIESZY



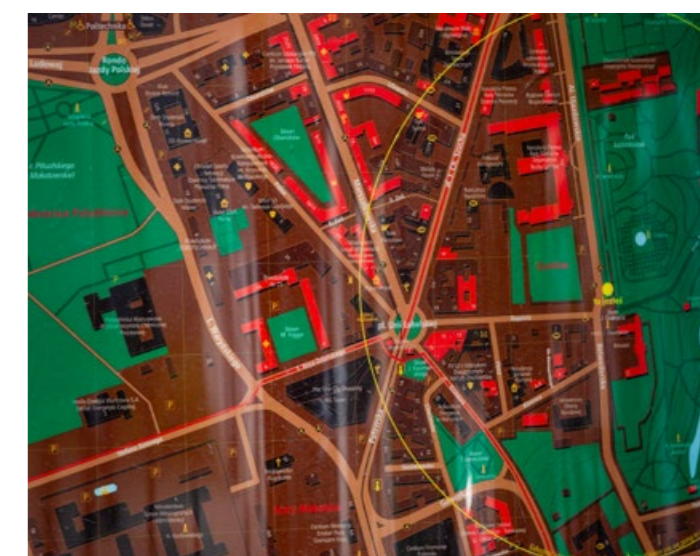
**160**  
TABLIC  
ROZPROWADZAJĄCYCH  
RUCH KOŁOWY



**801**  
PODŚWIETLANYCH  
PUNKTÓW  
INFORMACYJNYCH  
I KASETONÓW  
W PRZEJŚCIACH  
PODZIEMNYCH



**149**  
MODUŁÓW  
O PATRONACH  
ULIC I WAŻNYCH  
OBIEKTACH  
HISTORYCZNYCH



7

# Nasze projekty



Poza codziennym zarządzaniem infrastrukturą realizujemy liczne innowacyjne projekty – od mobilnego skanowania stanu nawierzchni dróg po rozwój systemu rowerów miejskich.

Każda z tych inicjatyw zmierza do poprawy komfortu i jakości życia w stolicy.

## SPIS TREŚCI

92	STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU
94	STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA
96	SYSTEM INFORMACJI PARKINGOWEJ
98	MOBILNE SKANOWANIE DRÓG
100	VETURILO
102	ILUMINACJA ZIMOWA
104	ROWEROWY MAJ
106	DROGA NA SZÓSTKĘ
108	PROJEKTY MIĘDZYNARODOWE

# Strefa Czystego Transportu

Od początku lipca 2024 roku w Warszawie obowiązuje Strefa Czystego Transportu. Wjechać do niej mogą tylko pojazdy spełniające wymogi dotyczące norm emisji spalin (z kilkoma wyjątkami). To rozwiązanie stosowane w wielu europejskich miastach, które przynosi wymierne efekty w poprawie jakości powietrza.



## STAWIAMY NA INFORMACJĘ

Wprowadzenie strefy poprzedzała szeroka kampania informacyjna. W naszej siedzibie powstał także punkt informacyjny.

Na granicach strefy umieszczone zostały ponadto dodatkowe tablice uprzedzające o wjeździe do SCT.

Uruchomiliśmy również stronę – [SprawdzSCT.zdm.waw.pl](https://SprawdzSCT.zdm.waw.pl) – na której można sprawdzić, czy pojazd spełnia wymagane normy do wjazdu do strefy.

Warszawska Strefa Czystego Transportu zajmuje 37 km<sup>2</sup> i obejmuje większą część Śródmieścia, część Woli, a także Pragi-Północ oraz Pragi-Południe. SCT to popularne rozwiązanie w Europie (wprowadzono je w ponad 300 miastach, przede wszystkim we Włoszech i Niemczech) i ma na celu poprawę jakości powietrza w ścisłym centrum poprzez ograniczenie wjazdu pojazdów niespełniających określonych normy emisji spalin (normy Euro).

## Wdrażana etapami

Warszawska strefa jest jedyną w Polsce. Ograniczenia wjazdu wprowadzane są etapami, aby dać szansę na stopniowe dostosowanie się do nich. Pierwszy etap – obowiązujący do 2026 roku – obejmuje auta benzynowe wyprodukowane przed 1997 rokiem (norma Euro 2), a z silnikiem Diesla przed 2005 rokiem (norma Euro 4).

## ZDM wdrożył, Straż Miejska kontroluje

Kontrolą strefy zajmuje się straż miejska. Przed jej wprowadzeniem przetestowaliśmy zaawansowany system wykrywania pojazdów, które nie powinny do niej wjeżdżać. Kamery najpierw czytują tablice rejestracyjne przejeżdżających pojazdów. Na ich podstawie sprawdza się, czy pojazd spełnia wymagane normy. Jeśli nie, strażnicy zatrzymują go.

Wspomniane ograniczenia dotyczą ok. 3% wszystkich pojazdów poruszających się po warszawskich drogach. Do tego połowa z nich to auta mieszkańców, którzy po spełnieniu określonych warunków mogą otrzymać wyłączenie. Mimo tego już w pierwszym etapie działania strefy przewidywanym rezultatem ma być spadek emisji tlenków azotu o 11% oraz pyłów zawieszonych o 20%.



## Etapy wdrażania SCT

dla aut osobowych posiadanych przez osoby mieszkające poza Warszawą oraz wszystkich aut zarejestrowanych po 1.01.2024 r.

	2024	2026	2028	2030	2032
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	
<b>Pb</b> Pojazdy z silnikiem benzynowym	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
rok produkcji	1997	2000	2005	2009	2014
maksymalny wiek*	27 lat	26 lat	23 lata	21 lat	18 lat
<b>ON</b> Pojazdy z silnikiem Diesla	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6DT	EURO 6D
rok produkcji	2005	2009	2014	2017	2020
maksymalny wiek*	19 lat	17 lat	14 lat	13 lat	12 lat



● OBSZAR SCT W WARSZAWIE

\*maksymalny wiek pojazdu w roku wdrożenia SCT



# Strefa Płatnego Parkowania

W 2024 roku Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego poszerzyła się o obszar Saskiej Kępy i Kamionka. Przygotowaliśmy się też do wprowadzenia strefy na kolejnym obszarze Mokotowa. Dodatkowo na warszawskich ulicach pojawiły się nowe parkomaty.



Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego funkcjonuje w Warszawie od 1998 roku. Pozwala ona mieszkańcom na łatwiejsze znalezienie miejsc parkingowych. Strefa jest realizacją obowiązującej polityki transportowej miasta. Jej efektem jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów. „Efektem ubocznym” SPPN są wpływy, które przeznaczamy na rozwój infrastruktury. W 2024 roku do budżetu z tego tytułu trafiło ponad 266 milionów złotych.

## Saska Kępa, Kamionek i Mokotów

Od 4 listopada 2024 roku SPPN funkcjonuje na obszarach Saskiej Kępy i Kamionka. Wyznaczyliśmy tam ponad 4 tysiące miejsc postojowych. Strefa objęta 64 ulicami na Saskiej Kępie i 30 ulicami na Kamionku.

W listopadzie 2024 roku Rada Warszawy podjęła decyzję o poszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o kolejny obszar na Dolnym i Górnym Mokotowie. Jako jednostka odpowiedzialna za wdrażanie i prowadzenie strefy, przygotowaliśmy się do rozpoczęcia jej działania.

## Zmiany w abonamentach i nowe parkomaty

W minionym roku zmieniły się zasady wydawania abonamentów mieszkańca. Abonament rejonowy obejmuje teraz miejsca parkingowe w promieniu 200 metrów od miejsca zamieszkania. Nie zmieniła się jednak cena, abonament rejonowy dalej kosztuje 30 zł, a abonament obszarowy 600 zł.

Rozpoczął się proces wymiany wszystkich parkomatów. Nowoczesne urządzenia na początku stanęły na nowych obszarach strefy na Pradze-Południe, a następnie stopniowo montowane były we wszystkich dzielnicach, w których funkcjonuje SPPN. Nowe parkomaty pozwalają na przedłużanie postoju przy pomocy kodu QR. Mają prostszy interfejs i są łatwiejsze do obsługi. Nowością jest możliwość opłacania postoju przy pomocy BLIKa.

Postój można opłacić także dzięki aplikacjom mobilnym. Obecnie kierowcy mają do wyboru 6 operatorów płatności.

## SPPN w Warszawie

**53,91 km<sup>2</sup>**  
POWIERZCHNI  
**ok 60 tys.**  
MIEJSC  
POSTOJOWYCH

**10,42%**  
POWIERZCHNI  
MIASTA  
**447,72 km**  
ULIC



**8,16 zł**  
ŚREDNIA WARTOŚĆ  
JEDNEGO BILETU  
PARKINGOWEGO



**8,16 zł**  
ŚREDNIA WARTOŚĆ  
OPŁATY MOBILNEJ



## STAWKI OPŁAT

W 2024 roku stawki opłat za parkowanie w Warszawie nie zmieniły się.

Pierwsza godzina kosztuje **4,50 zł**, druga – **5,40 zł**, trzecia – **6,40 zł**, a czwarta i każda kolejna – **4,50 zł**.

Opłata dodatkowa za nieuiszczenie opłaty za postój w SPPN wynosi **300 zł**. W przypadku opłacenia jej w terminie 7 dni od wystawienia dokumentu wysokość opłaty wynosi 200 zł.

WYDANE  
ABONAMENTY  
MIESZKAŃCA:

**63 576**  
REJONOWE

**2 670**  
OBSZAROWE

**249 dni**  
OBOWIĄZYWANIA  
PŁATNEJ STREFY  
W 2024 R.

**14 773 499**  
PRZEPROWADZONE  
KONTROLE

**411 784**  
WYSTAWIONE  
DOKUMENTY OPŁATY  
DODATKOWEJ  
(w tym 384 789 przez  
patrole samochodowe)



**266 mln 645 tys. zł**  
DOCHODU Z PARKOWANIA

w tym:

**195 mln 6 tys. zł**  
ZA POSTÓJ W SPPN

**4 mln 688 tys. zł**  
Z TYTUŁU OPŁATY  
ZRYCZAŁTOWANEJ ZA  
POSTÓJ NA ZASTRZEŻONYCH  
MIEJSCACH POSTOJOWYCH  
(tzw. białe koperty)

**61 mln 733 tys. zł**  
Z OPŁAT DODATKOWYCH

**3 mln 547 tys. zł**  
Z ABONAMENTÓW  
MIESZKAŃCA  
**1 mln 669 tys. zł**  
Z PARKINGÓW  
PODZIEMNYCH

## Formy płatności w SPPN

kwoty w mln złotych



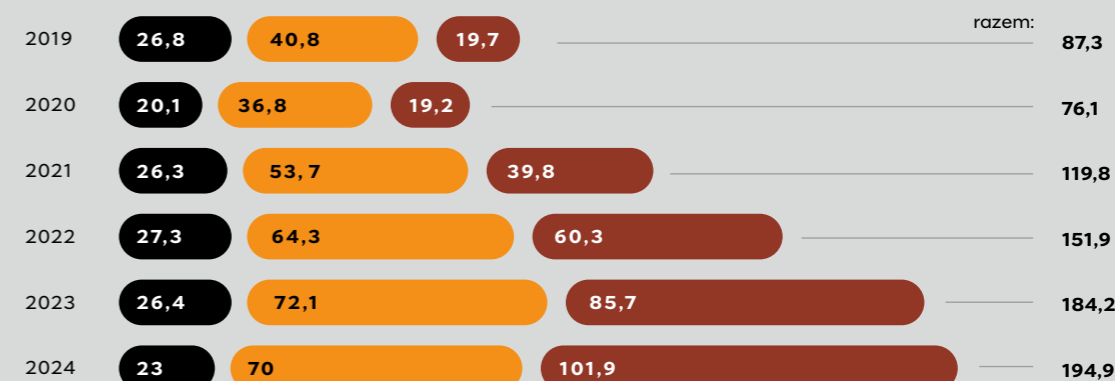
GOTÓWKĄ



KARTĄ



MOBILNA



# System Informacji Parkingowej

Zamontowaliśmy tablice informujące o zapełnieniu miejskich parkingów podziemnych i piętrowych. Dzięki nim kierowcy mogą łatwiej znaleźć pobliski parking.



Pilotaż programu ruszył kilka lat temu na śródmiejskich parkingach należących do ZDM – pod placem Krasińskich oraz ulicą Waryńskiego. Tablice informujące o miejscach parkingowych zamontowane zostały także przy ogólnodostępnych parkingach prywatnych: w centrum handlowym Złote Tarasy, na parkingu przy ul. Pięknej 20 oraz przy zespole parkingów na terenie Browarów Warszawskich.

System wyświetla liczbę wolnych miejsc parkingowych na tablicach i w aplikacji na stronie [iot.warszawa.pl](http://iot.warszawa.pl).

Tablice zamontowaliśmy na 18 parkingach należących do śródmiejskiego Zarządu Terenów Publicznych, Zarządu Transportu Miejskiego (Park & Ride) oraz Pałacu Kultury i Nauki. Wyświetlacze zamontowane zostały już także przy parkingu pod placem Powstańców Warszawy, którego otwarcie planowane jest w 2025 roku. Łącznie jest ich 38. Tablice Systemu Informacji Parkingowej nawiązują stylistycznie do Miejskiego Systemu Informacji.

W planach, oprócz rozwoju systemu na parkingach miejskich, jest również zwiększenie współpracy z podmiotami prywatnymi. Dzięki temu informacja o dostępnych miejscach parkingowych w Warszawie może zostać ujednoczona na terenie całego miasta. Zainteresowane firmy mogą zgłaszać swoją chęć udziału w projekcie.

Chcielibyśmy, żeby dane o zapełnieniu parkingów mogły być zbierane, udostępniane online i wykorzystywane przy różnego rodzaju analizach. Dodatkowo planujemy, aby tablice parkingowe były zasilane przez latarnie uliczne dzięki systemowi sterowania oświetleniem.

## Miejskie parkingi podziemne i piętrowe — system informacji parkingowej w 2024 r.

- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| 1. plac Krasińskich (ZDM)                       | 12. ul. Myśliwiecka (ZTP)         |
| 2. ul. Waryńskiego (ZDM)                        | 13. ul. Ptasia (ZTP)              |
| 3. CH Złote Tarasy                              | 14. P+R Metro Wilanowska          |
| 4. Browary Warszawskie                          | 15. P+R al. Krakowska             |
| 5. ul. Piękna 20                                | 16. P+R Metro Stokłosa            |
| 6. parking naziemny przy Pałacu Kultury i Nauki | 17. P+R Metro Ursynów             |
| 7. plac Żelaznej Bramy (ZTP)                    | 18. P+R Metro Młociny I, II i III |
| 8. al. 3 Maja (ZTP)                             | 19. P+R Połczyńska                |
| 9. ul. Bednarska (ZTP)                          | 20. P+R PKP Żerań                 |
| 10. ul. Bugaj (ZTP)                             | 21. plac Powstańców Warszawy      |
| 11. ul. Filtrowa (ZTP)                          |                                   |



# Mobilne skanowanie dróg

W 2024 roku po raz kolejny skorzystaliśmy z usług mobilnego skanowania dróg. Podobnie jak za poprzednim razem był to pilotaż. Oba zaowocowały przetargiem na wykonanie ortofotomapy Warszawy – miejskiego i bardziej zaawansowanego odpowiednika „Street View”. Nowa mapa znacząco usprawni naszą pracę.



## CO ZYSKAMY?

W przyszłości ortofotomapa może być także pomocna na przykład dla właścicieli lokali gastronomicznych, którzy chcieliby urządzić ogródek w pasie drogowym. Wszystkie wymagane pomiary będą mogli wykonać właśnie na tworzonej mapie.



## 800 KM ULIC ZDM

zostanie sfotografowanych i zeskanowanych na potrzeby ortofotomapy Warszawy.

Po raz pierwszy mobilne skanowanie dróg pod kątem wykrywania awarii w pasie drogowym przeprowadziliśmy w 2022 roku. Skanowanie kontynuowaliśmy także w 2023 roku. Wnioski? Podczas jednego takiego skanowania byliśmy w stanie wykryć 10 razy więcej awarii niż w trakcie tradycyjnego patrolu samochodowego.

W 2024 roku powróciliśmy do skanowania ulic. Tym razem chcieliśmy przetestować to narzędzie w ramach kontroli pasa drogowego. Tym samym mogliśmy się przekonać, czy skanowanie może nam pomóc w porządkowaniu infrastruktury drogowej i przestrzennej miasta.

Oba skanowania były pilotażami. Chcieliśmy przekonać się o możliwościach nowych technologii oraz w jaki sposób mogą nam się przydać. Zebrane w trakcie pilotaży wiedza i doświadczenie zaowocowały ogłoszeniem przetargu na przygotowanie ortofotomapy Warszawy. Wykonawca będzie miał za zadanie sfotografować i zeskanować 800 km podlegających nam ulic oraz przyległego do nich terenu (do 21 metrów). Ze zdjęć i skanów powstanie nasze miejskie „Street View”.

Całość pozwoli nam na zinventaryzowanie podlegających nam ulic. Na mapie oznaczone będą np. oznakowanie uliczne, sygnalizacja świetlna, przydrożne słupy, a z czasem więcej. Będziemy w stanie wykryć, jeśli któryś z tych obiektów uległ awarii. Zobaczymy również, czy w pasie drogowym znajduje się obiekt, którego nie powinno w nim być. Podczas analizy skanów i zdjęć wykrywane będą reklamy, co pozwoli nam lokalizować te nielegalne.

Nowa mapa będzie także przydatna przy projektowaniu organizacji ruchu. Będziemy mogli na nią nałożyć przygotowywane projekty i sprawdzić, czy wszystko się ze sobą pokrywa. W przypadku jakichkolwiek błędów lub kolizji zauważymy je od razu i będziemy mogli poprawić projekt.



# Veturilo

Ile kilometrów przejechali w 2024 roku warszawiacy, korzystając z rowerów Veturilo? Okazuje się, że łącznie ponad 17 milionów! To dystans równy 426 okrążeniom Ziemi wzdłuż równika! Każdy kilometr to nie tylko niższe emisje dwutlenku węgla, ale także aktywniejsi mieszkańcy stolicy.



**3 330**

LICZBA ROWERÓW  
W 2024 R.



W 13. sezonie działania systemu Veturilo niemal 400 tysięcy użytkowników wypożyczyło rowery blisko 4,8 miliona razy, co daje średnio 5,59 wypożyczeń na jeden rower dziennie. Średni czas pojedynczego wypożyczenia wyniósł 24 minuty i 15 sekund, a pokonywany dystans to około 3,5 kilometra – idealny na szybki dojazd do pracy, na uczelnię czy spotkanie w mieście.

Flota Veturilo składająca się w 2024 roku z 3 330 rowerów, w tym elektrycznych i tandemów, pozwalała każdemu wybrać odpowiedni jednoślad dla siebie. Ciekawostką jest, że użytkownicy rowerów elektrycznych spędzali na nich średnio o ponad 3,5 minuty mniej niż na tradycyjnych. Natomiast tandemy były wykorzystywane na dłuższych trasach, z czasem wypożyczenia dłuższym od średniego o blisko 12 minut.

Największą popularnością system cieszył się w Śródmieściu, gdzie odnotowano prawie 1,15 miliona wypożyczeń, co stanowi blisko 24% wszystkich przejazdów. Warto również zauważyć, że Veturilo jest kompatybilne z systemami rowerowymi w podwarszawskich miejscowościach: Markach, Otwocku, Piasecznie, Pruszkowie i Józefowie, co umożliwia swobodne korzystanie z rowerów na terenie aglomeracji.

Sezon 2024 zakończył się 30 listopada, a rowery Veturilo wracają na warszawskie ulice 1 marca 2025 roku.

## WAŻNE LICZBY

**17 mln km**

PRZEJECHALI  
WARSZAWIACY NA  
ROWERACH VETURILO  
W 2024 R.

**24%**

WYPOŻYCZEŃ  
VETURILO ODNOTOWANO  
NA OBSZARZE  
ŚRÓDMIEŚCIA



## Najpopularniejsze w 2024 r.:



### trasy

liczba przejazdów w obie strony

- 15 297**  
METRO URSYNÓW  
– JASTRZĘBOWSKIEGO – SGGW
- 10 827**  
KSIĄŻĄT MAZOWIECKICH –  
HEROLDÓW – METRO MŁOCINY
- 9 854**  
METRO TROCKA – REMBRANDTA-MIEDZA



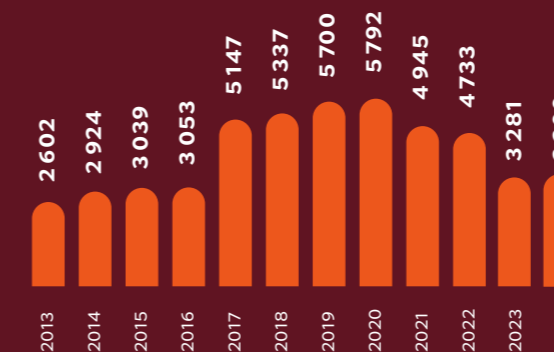
### stacje

suma wypożyczeń i zwrotów

- 152 382**  
METRO CENTRUM NAUKI KOPERNIK
- 104 500**  
CENTRUM HANDLOWE ARKADIA
- 80 085**  
METRO RONDO DASZYŃSKIEGO

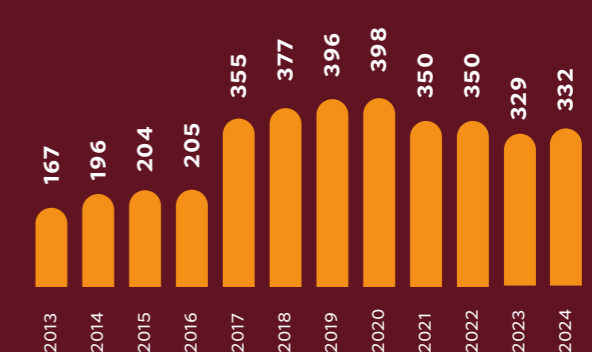
## Liczba rowerów

w latach 2013–2024



## Liczba stacji

w latach 2013–2024



# Iluminacja zimowa

Jak można było spędzić zimowy weekend w Warszawie?

Spacerując po Trakcie Królewskim i podziwiając świąteczną iluminację! W 2024 roku od 7 grudnia aż do Święta Trzech Króli, w zimowe weekendy, zamieniliśmy Trakt Królewski w deptak rozświetlony bajecznymi ozdobami.



Iluminacja świąteczna jest ważnym elementem zimowego krajobrazu Warszawy. 5 grudnia 2024 r. rozbłysła dwudziestosiedmiometrowa multimedialna choinka. Znalazło się na niej ponad 40 tys. energooszczędnych światełek. Choinka świeciła różnymi kolorami i zachwycała świetlnymi animacjami. Drzewko uroczyście rozświetlił prezydent Rafał Trzaskowski. Wraz z choinką zaświeciła się także świąteczna iluminacja wzdłuż Traktu Królewskiego. Podobnie jak w poprzednim sezonie, przywoływała Warszawę lat 50. i 60.

Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście to jedne z najbardziej reprezentatywnych ulic oraz wizytówka Warszawy. Są również popularną trasą spacerową wśród mieszkańców i turystów. Zwłaszcza zimą, kiedy dodatkowo czarują świątecznymi ozdobami i światłami. Sentymentalną podróż do lat 50. i 60. gwarantowały dekoracje retro w kształcie papierowych łańcuchów, bombek-muchomorów i starej wagi sklepowej. Można było zobaczyć figury w kształcie kultowego samochodu Syrena i niezapomnianego motocyklu Ryś. Wśród ozdób znalazł się napis „Warszawa” ułożony w kształcie choinki i telefon stacjonarny z charakterystyczną słuchawką. Na latarniach zawisły dekoracje w formie zielonych girland udekorowanych ponad 500 żarówkami, inspirowanymi tymi z XX wieku.

Nie zapominamy o środowisku i tniemy koszty. Dekoracje świecące na ulicach Warszawy są energooszczędne – dziennie pobierają mniej energii, niż potrzeba do naładowania do pełna 3 samochodów elektrycznych. Świąteczna iluminacja nie tylko zdołała miasto, lecz także rozświetlała warszawskie ulice podczas długich, zimowych nocy, poprawiając przy tym bezpieczeństwo. Dla przedsiębiorców, których lokale znajdują się w pobliżu iluminacji, to szansa na dodatkowe zyski dzięki większemu ruchowi turystycznemu. Dlatego co roku kupcy i sklepikarze współfinansują dekoracje na Nowym Świecie.



## ILUMINACJA Z WYOBRAŹNIĄ

Stroiki, girlandy i lśniące dekoracje to tradycyjna atrakcja Warszawy w okresie świąt Bożego Narodzenia.

W ubiegłych latach można było na Trakcie Królewskim zobaczyć iluminowanego sprzedawcę balonów, świetlną warszawską katarzynkę, szachy i szachownicę, a nawet tramwaj konny.



# Rowerowy Maj

W ubiegłorocznej edycji warszawskiej kampanii Rowerowy Maj wzięło udział 501 szkół podstawowych i przedszkoli – o 60 placówek więcej niż w 2023 roku. Największa rowerowa kampania dla dzieci odbyła się w stolicy po raz siódmy, potwierdzając, że zyskuje coraz więcej sympatyków i uczestników.



## ROWEROWY ROK

Choć kampania trwa tylko miesiąc, przygotowujemy się do niej przez cały rok. Nawiązujemy partnerstwa, opracowujemy materiały promocyjne, prowadzimy szkolenia dla nauczycieli, pomagamy rozwijać infrastrukturę rowerową przy szkołach, organizujemy serwisy rowerowe i warsztaty.



## PONAD 4,7 TYS STOJAKÓW TYPU ODWRÓCONE „U”

w ramach Rowerowego Maja i innych działań przekazaliśmy szkołom i przedszkolom od 2016 do 2024 roku.

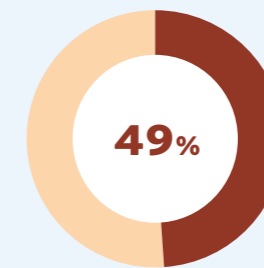
Pomagając one placówkom uporządkować parkingi rowerowe nie tylko w szczycie kampanii, ale przez cały rok. Stojaki trafiają do uczestników Rowerowego Maja, ale również do wszystkich zainteresowanych – naszym celem jest inspirowanie jak najszerszego grona do rowerowej aktywności.

Celem akcji jest zachęcenie jak największej liczby uczniów, przedszkolaków, ich rodziców i nauczycieli do korzystania z rowerów, hulajnóg, rolek czy deskorolek oraz do aktywnego docierania na zajęcia – często przyjemniejszego niż jazda samochodem czy komunikacją miejską. Kampania ma motywować do zmiany nawyków i codziennego wybierania bardziej ekologicznych środków transportu.

Zasady kampanii pozostają niezmiennie – za każdą aktywną podróż do szkoły lub przedszkola dziecko otrzymuje dwie naklejki: jedną na grupowy plakat, drugą do indywidualnego dzienniczka rowerowego. Po zebraniu odpowiedniej liczby naklejek uczestnik może wymienić je na nagrody ufundowane przez partnerów kampanii. Dodatkowo w każdej placówce nagradzana jest jedna grupa lub klasa z najwyższą frekwencją rowerową – nagrodą jest wspólna wycieczka do teatru, sali zabaw, udział w warsztatach lub wizyta w ciekawym miejscu.

W 2024 roku kontynuowaliśmy badanie preferencji transportowych młodych uczestników kampanii. Wyniki trzech tur badań – wiosennej, letniej i jesiennej – są bardzo optymistyczne. Coraz więcej uczniów wybiera aktywne dojazdy już przed rozpoczęciem kampanii, a 83% deklaruje, że chciałoby docierać do szkoły aktywnie (o 3 pp. więcej niż rok wcześniej).

Kampania Rowerowy Maj to przede wszystkim aktywność i dobra zabawa, ale także dodatkowe wydarzenia, takie jak Szkolne Serwisy Rowerowe czy warsztaty doszkalające jazdę na rowerze, które stały się jej stałym elementem. Stale wzbogacamy kampanię o nowe inicjatywy – w 2024 roku we współpracy ze Strażą Miejską zorganizowaliśmy spotkanie na temat zasad bezpiecznej jazdy na rowerze, hulajnódze czy deskorolce, gdzie uczestnicy mogli zadawać pytania dotyczące przepisów ruchu drogowego.



### FREKWENCJA ROWEROWA

czyli stosunek aktywnych dojazdów względem wszystkich możliwych do zrealizowania w trakcie maja



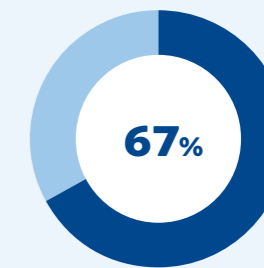
**501**  
PLACÓWEK

**229**  
SZKÓŁ  
PODSTAWOWYCH

**272**  
PRZEDSZKOLA



**2 535 556**  
AKTYWNYCH  
DOJAZDÓW  
do szkół i przedszkoli



### ODSETEK AKTYWNYCH UCZESTNIKÓW

czyli % osób, które aktywnie w trakcie kampanii przyjechały co najmniej raz



**111 771**  
AKTYWNYCH UCZESTNIKÓW  
czyli osób, które aktywnie w trakcie kampanii przyjechały co najmniej raz



## FINAŁ KAMPANII

Rowerowy Maj nie kończy się w maju – czerwiec to tradycyjnie czas podsumowań. 16 czerwca w Parku Bródnowskim na Targówku, przy doskonałej pogodzie, świętowaliśmy finał kampanii. Na plenerowy piknik, zorganizowany wspólnie z partnerami, przybyło wielu uczestników kampanii i mieszkańców Targówka. Około **700** osób dotarło na piknik w przejeździe rowerowo-rolkowym. Uroczystości wręczyliśmy puchary zwyciężcom szkołom i przedszkolom, a potem rozpoczęła się zabawa – występy, tańce i konkursy. Debiut miało stoisko Rowerowego Maja, gdzie aktywni uczestnicy mogli zdobyć dodatkową naklejkę do dzienniczka.



# Droga na szóstkę

Zwiększenie bezpieczeństwa na ulicach wokół szkoły oraz promowanie wśród dzieci jazdy na rowerze, hulajnodze i przemieszczania się pieszo – to cele programu „Droga na szóstkę”.

## DROGA NA SZÓSTKĘ JEST:



PRZEKSZTAŁCENIEM PRZESTRZENI



PROCESEM WSPÓLDECYDOWANIA



WYNIKAMI ANALIZY I OBSERWACJI



MIEJSKĄ INNOWACJĄ



DOSTOSOWANIEM OTOCZENIA DO POTRZEB UŻYTKOWNIKÓW



UZNANIEM PERSPEKTYWY DZIECI

„Droga na szóstkę” to jedna z form współpracy m.st. Warszawy i Zarządu Dróg Miejskich z mieszkankami i mieszkańcami stolicy. Poprawa sytuacji drogowej w pobliżu szkół podstawowych jest punktem wyjścia do innych pozytywnych zmian w otoczeniu. To m.in. mniej zanieczyszczeń, hałasu i stresu, a więcej zieleni i integracji między kolegami, koleżankami, rodzicami czy sąsiadami.

Dotychczas „drogi na szóstkę” powstały na 6 ulicach przy 8 placówkach edukacyjnych (trzy z nich to przedszkola). W roku 2024 pierwsza realizacja pojawiła się na Bielanach, a druga na Ochocie.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu na najbliższych ulicach prowadzących do szkół realizowana jest z udziałem dzieci i dorosłych. Aby wspólna praca się powiodła, potrzeba zgodnego działania co najmniej pięciu stron: ZDM, Zarządu Dzielnicy, w której jest dana szkoła, dyrekcji szkoły, Rady Rodziców i grupy rodziców gotowych do wspólnego wypracowania zmian wokół szkoły. Warsztat służy uzyskaniu od tych osób informacji nt. ich oczekiwań względem przestrzeni otaczającej placówkę. Rolą ZDM jest zebranie danych o ruchu drogowym z pomiarów i obserwacji oraz zaproponowanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo najmłodszych mieszkańców Warszawy.

W zależności od potrzeb w danym miejscu, wynikiem współpracy jednostek miejskich ze społecznością szkolną mogą być różne zmiany. Czasem wystarczy drobna reorganizacja ruchu, aby znacznie poprawić sytuację, a czasem ulica wymaga przebudowy. Uwzględniamy wyjątkowość każdej placówki i stosujemy najlepsze praktyki w celu poprawy bezpieczeństwa.

PROGRAM OBJĄŁ DO TEJ PORY:

**6**  
ULIC

**8**  
PLACÓWEK



## ZAMIAST SŁUPKÓW...

przed szkołą ustawiono donice. Zieleń posadziły – i będą pielęgnować – uczennice i uczniowie SP nr 23



# Projekty międzynarodowe

Projekty międzynarodowe, w których uczestniczy Zarząd Dróg Miejskich reprezentując m.st. Warszawa, mają na celu rozwój innowacyjnych rozwiązań, wymianę dobrych praktyk oraz budowanie długofalowych partnerstw. W 2024 roku ZDM kontynuował udział w trzech projektach.



PROJEKTY W LICZBACH:



**3**  
PROJEKTY  
MIĘDZYNARODOWE,  
W KTÓRYCH  
UCZESTNICZY ZDM

**650 880 €**  
ŁĄCZNY POZIOM  
DOFINANSOWANIA  
DLA M.ST. WARSZAWY

**16 488 600 €**  
ŁĄCZNY BUDŻET  
WSZYSTKICH TRZECH  
PROJEKTÓW

## GreenScape

Pierwszy z nich – **GreenScape** – dotyczy rozwiązań opartych na przyrodzie (nature-based solutions) i ma na celu kształtowanie przestrzeni miejskich w oparciu o zieloną i błękitną infrastrukturę. W kwietniu 2024 roku w ramach projektu miała miejsce wizyta studyjna w Wiedniu. Organizatorem było austriackie laboratorium innowacji GrünStattGrau, zajmujące się ekologizacją budynków. Elewacje budynków pokryte roślinnością to częsty widok w stolicy Austrii. Zielone ściany oczyszczają powietrze, obniżają temperaturę otoczenia, jak również wzbogacają różnorodność gatunkową w mieście.

Projekty międzynarodowe są okazją do niesablonowych działań, takich jak pierwszy warszawski hackaton innowatorów miejskich pod hasłem „mała retencja na terenach pasa drogowego”. Konkurs odbył się w listopadzie 2024 roku. Podczas wydarzenia finaliści konkursu zaprezentowali swoje prace, które dotyczyły wykorzystania terenów pasa drogowego do retencjonowania wód opadowych, angażowania społeczności lokalnej w działania związane z retencjonowaniem wód opadowych i dbaniem o zieleń na terenach pasa drogowego, a także wykorzystaniem urządzeń mobilnych i aplikacji w celu zwiększenia retencjonowania wód opadowych. Pierwsze miejsce zajęła praca polegająca na stworzeniu paneli kapilarnych zintegrowanych z podziemnym systemem retencji wód opadowych. Na drugiej pozycji uplasowali się twórcy demonstracyjnej wersji aplikacji RETENO wspierającej planowanie małej retencji w pasie drogowym. Trzecie miejsce zajął projekt pn. „Warsaw umbrellas”, czyli koncepcja modułowych parasoli retencyjnych, które można wdrażać punktowo np. w pasach drogowych, parkach lub na placach miejskich.

Projekt Greenscape realizowany jest w ramach programu Interreg Europa Środkowa.

## REALLOCATE

Projekt **REALLOCATE** opiera się na takich zagadnieniach jak zrównoważona mobilność miejska, rozwiązania neutralne dla klimatu, optymalne zarządzanie przestrzenią publiczną czy innowacyjne projektowanie urbanistyczne, które zaspokajają potrzeby różnych grup i społeczności.

W 2024 roku przedstawiciele ZDM odbyli dwie wizyty studyjne, w kwietniu w Lyonie i w październiku w Barcelonie. Wizyty służyły nie tylko planowaniu i prezentowaniu działań, które poszczególne miasta realizują w ramach pilotaży, ale także wymianie wiedzy i doświadczeń. Uczestnicy mieli okazję zapoznać się z rozwiązaniami poprawiającymi transformację przestrzeni miejskich takich jak szkolne ulice, sieci dróg rowerowych czy „superbloki”, czyli kwartały miasta przekształcone w przestrzeń wspierającą poruszanie się w sposób aktywny, gdzie ruch samochodów został maksymalnie uspokojony a na ulicach pojawiły się ławki i dodatkowa zieleń.

Warszawa w ramach projektu REALLOCATE przeprowadzi działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz jakości przestrzeni publicznych w rejonie wybranych szkół podstawowych.

Projekt REALLOCATE realizowany jest w ramach programu Horyzont Europa.

## SMART EPC

Trzeci z projektów międzynarodowych, w którym uczestniczy ZDM, to projekt **SMART EPC** – Next Generation of Energy Performance Contracting. Projekt ma na celu opracowanie inteligentnych rozwiązań w zakresie modernizacji oświetlenia przestrzeni publicznych w europejskich miastach, zrzesza podmioty z sektorów publicznego i prywatnego.

W 2024 roku, w ramach prac związanych z realizacją projektu, ZDM przeprowadził audyt stanu infrastruktury oświetlenia na wytypowanych obszarach. Na tej podstawie wytypowano 19 parków i skwerów na terenie Warszawy, w których w 2025 r. zostaną wymienione oprawy oświetleniowe. Modernizacja oświetlenia ulicznego w miastach na technologii LED jest obecnie jednym z kluczowych elementów zmniejszania wysokich kosztów energii, co przekłada się bezpośrednio na zmniejszenie emitowania dwutlenku węgla.

Projekt SMART EPC realizowany jest w ramach programu Horyzont 2020.





# Dostępni dla Was



Warszawiacy są w centrum naszych działań. Angażujemy się w konsultacje społeczne i realizujemy pomysły mieszkańców zgłoszone w ramach budżetu obywatelskiego. Na bieżąco reagujemy na zgłoszenia za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19 115 oraz mediów społecznościowych.

W Zarządzie Dróg Miejskich działa także Centrum Kontaktu z Mieszkańcem, zawsze otwarte na Wasze sugestie i potrzeby.

## SPIS TREŚCI

- 112 BUDŻET OBYWATELSKI
- 114 SPRAWNA OBSŁUGA MIESZKAŃCÓW
- 116 ZDM OD KUCHNI

# Budżet obywatelski

Dzięki budżetowi obywatelskiemu mieszkańcy decydują o tym, na co przeznaczyć część budżetu stolicy. Zmiany przez nich proponowane pomagają w polepszeniu ich najbliższej okolicy, ale też całej Warszawy.



**9 613 758 zł**

KOSZT PROJEKTÓW  
ZREALIZOWANYCH W 2024 R.

**28**

LICZBA ZREALIZOWANYCH  
PROJEKTÓW W 2024 R.:



**12**

INFRASTRUKTURA  
ROWEROWA



**8**

POPRAWA  
BEZPIECZEŃSTWA



**6**

CHODNIKI/  
INFRASTRUKTURA  
DLA PIESZYCH



**2**

ZIELEŃ MIEJSKA

Mieszkańcy Warszawy co roku wymyślają i zgłaszają projekty, a następnie wybierają w głosowaniu te, które zostaną zrealizowane. W ten sposób wspólnie decydują o tym, co powstanie w najbliższej okolicy, w kilku dzielnicach lub w całej Warszawie. W ciągu ostatnich jedenastu lat warszawiacy przedstawili kilkanaście tysięcy pomysłów do realizacji w oparciu o środki z budżetu miasta.

Do tej pory ZDM zrealizował 318 projektów z budżetu obywatelskiego. W 2024 r. wykonaliśmy w całości lub częściowo 28 zadań wybranych przez mieszkańców. Realizacja dotyczyła zarówno bieżącej, jak i poprzednich edycji. Wśród zrealizowanych inwestycji dominowały te związane z infrastrukturą rowerową. Zbudowano drogi dla rowerów na ul. Kasprowicza, ul. Marymonckiej, ul. Wólczyńskiej oraz ul. Domaniewskiej.

## Komfort i bezpieczeństwo

Były też projekty skoncentrowane na bezpieczeństwie i poprawie komfortu pieszych. Wyremontowaliśmy chodniki wzdłuż ul. Wrocławskiej oraz na ul. Górczewskiej w rejonie Szkoły Podstawowej nr 82. Piesi zyskali nowy chodnik przy ul. Belgradzkiej 3. Wyremontowano drogę dla rowerów i chodnik przy ul. Fieldorfa.

Dzięki realizacji dwóch projektów w dzielnicy Ursus poprawiliśmy bezpieczeństwo poprzez budowę azyli przy ul. Gierdziejewskiego oraz progów zwalniających przy ul. Regulskiej. Azyl wraz z doświetleniem przejścia dla pieszych został zbudowany na ul. Dzieci Warszawy w rejonie ul. Baranowskiej. Przejście dla pieszych z azyłem powstało również na ul. Odyńca.



DROGA DLA ROWERÓW NA UL. WÓLCZYŃSKIEJ



AZYL NA PRZEJŚCIU DLA PIESZYCH  
NA UL. DZIECI WARSZAWY



DROGA DLA ROWERÓW  
NA UL. MARYMONCKIEJ

## WIĘCEJ ZIELENI

W ramach realizacji dwóch projektów poprawiliśmy także przestrzeń na pl. Wilsona, gdzie zamiast zbędnego betonu pojawiło się więcej zieleni.

Do zrealizowania pozostały nam 104 projekty wybrane przez mieszkańców Warszawy. To m.in. budowa lub remonty chodników, doświetlenie kolejnych przejść dla pieszych, a także nowe trasy rowerowe.



# Sprawna obsługa mieszkańców

Miejskie Centrum Kontakt 19115 jest platformą, za pośrednictwem której mieszkańcy mogą zgłaszać awarie, wnioski czy zapytania w dowolnej sferze życia miasta. Wiele z nich trafia do naszej jednostki. W Zarządzie Dróg Miejskich działa Centrum Kontakt z Mieszkańcem. To zespół zajmujący się udzielaniem odpowiedzi na otrzymane zgłoszenia, wnioski, skargi czy petycje.



**4 874**

PISM OD MIESZKAŃCÓW,  
JAKIE OTRZYMALIŚMY  
W 2024 R., W TYM:

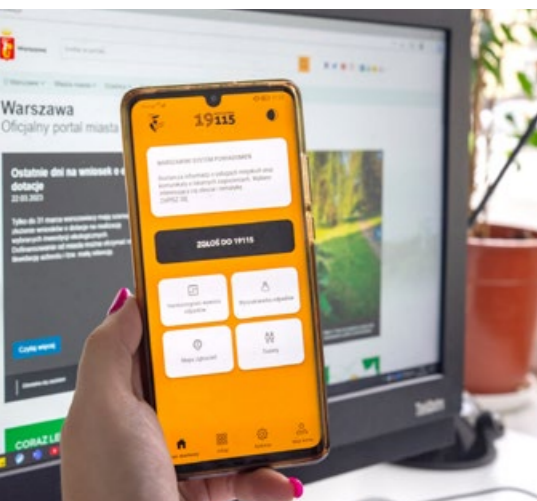
- **3 542**  
ZAPYTANIA
- **670**  
WNIOSKÓW  
O UDOSTĘPNIENIE  
INFORMACJI PUBLICZNEJ
- **634**  
SKARGI I WNIOSKI
- **28**  
PETYCJI

Zakres tematyczny zgłoszeń mieszkańców jest szeroki i dotyczy niemal każdego obszaru działania ZDM. Zespół CKM przygotowując odpowiedzi współpracuje z ok. 200 pracownikami z 23 wydziałów merytorycznych. Sprawy wpływają do ZDM w „tradycyjny” sposób, czyli za pośrednictwem kancelarii, gdzie wszystkie wnioski są rejestrowane i mają nadany numer, po czym są załatwiane zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego i ustawami o dostępie do informacji publicznej czy petycjach. Dzięki powołaniu zespołu do ich obsługi, odpowiedzi są udzielane zrozumiałym językiem, w jednolity sposób i w terminie.

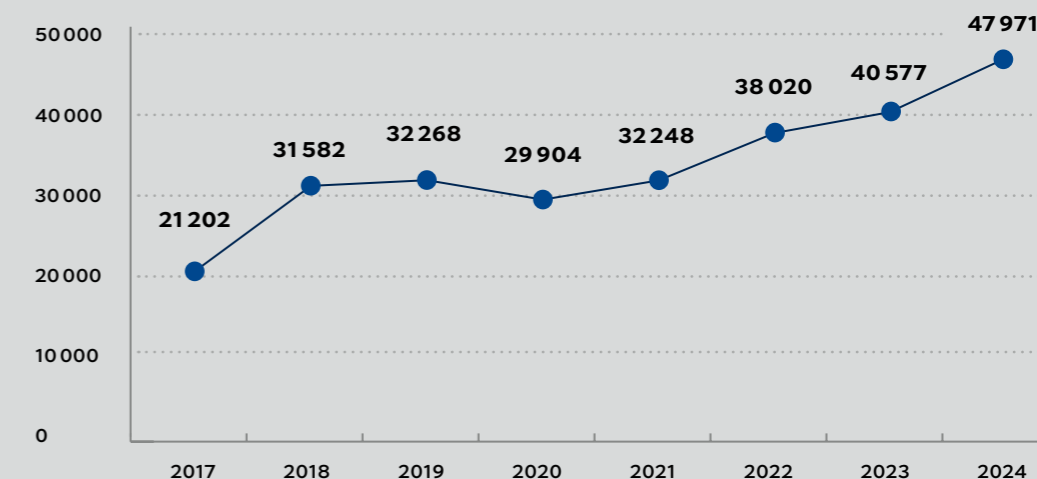
Najpopularniejszą formą kontaktu jest platforma Miejskiego Centrum Kontakt 19115. Tą drogą do ZDM wpływa prawie dziesięciokrotnie więcej zgłoszeń niż w tradycyjny sposób. Podstawowym celem funkcjonowania Centrum jest ułatwienie mieszkańcom zgłaszania awarii, bez konieczności szukania właściwego urzędu oraz odciążenie jednostek miejskich z obowiązku pisemnego odpowiadania np. w przypadku wymiany przystawki żarówki w latarni.

W 2024 roku otrzymaliśmy 13 809 informacji o uszkodzonych latarniach. W następnej kolejności mieszkańcy najczęściej wskazywali problemy związane ze złym stanem nawierzchni chodników, dróg rowerowych i jezdni (8009 zgłoszeń) oraz problemy z działaniem sygnalizacji (7023 zgłoszeń).

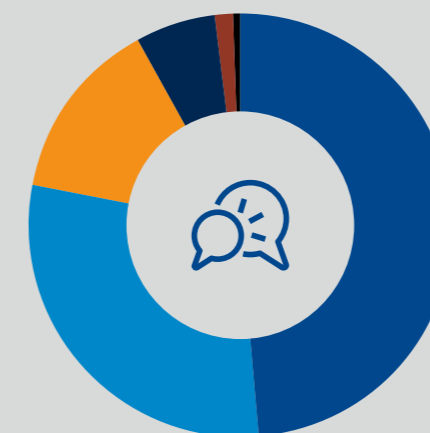
Z 19115 można korzystać na wiele sposobów. Od wielu lat najpopularniejszym kanałem jest aplikacja 19115 na smartfony (ponad 49% zgłoszeń) oraz infolinia telefoniczna (29%). Mniej osób korzysta z portalu warszawa19115.pl (ok. 14%).



## Liczba zgłoszeń



## Jak zgłoszenia trafiają do ZDM?



**49,1%**  
APLIKACJA



**5,8%**  
E-MAIL



**29,4%**  
TELEFON



**1,4%**  
CENTRUM  
KONTAKTU  
Z MIESZKAŃCEM



**13,9%**  
PORTAL



**0,4%**  
CHAT

## ZDM od kuchni

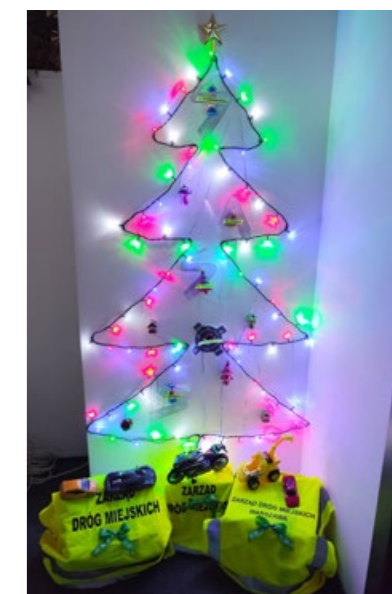
Zarząd Dróg Miejskich zatrudnia 676 pracowników w 7 pionach i 30 wydziałach. W 2024 roku przyjęliśmy 96 nowych pracowników, a 66 osób zakończyło z nami współpracę. Podczas 12 spotkań jubileuszowych świętowaliśmy 20-, 25-, 30-, 35-, 40- i 45-lecie pracy zawodowej 61 osób.



Jak co roku graliśmy z Wielką Orkiestrą Świątecznej Pomocy. W ramach 32. Finału WOŚP wystawiliśmy na aukcję spacer po moście pieszo-rowerowym przed jego oficjalnym otwarciem.

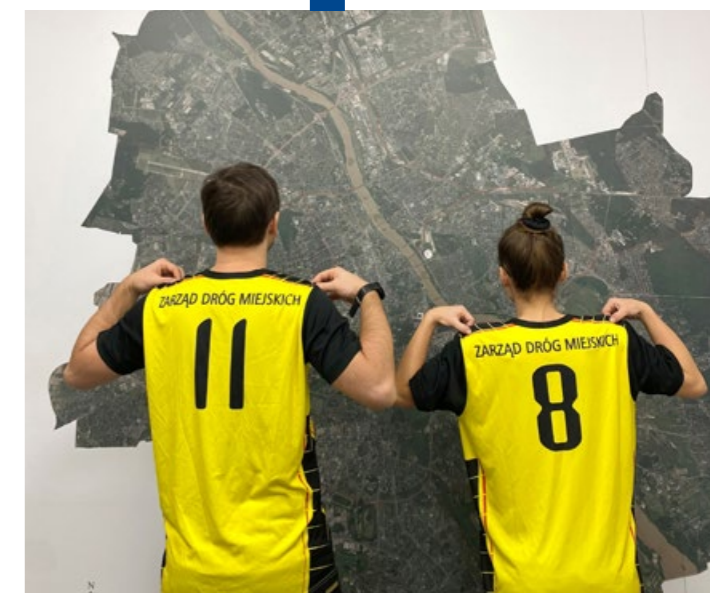
Nasza działalność charytatywna nie ogranicza się jednak do WOŚP. Pracownicy ZDM regularnie oddają krew. Wspieramy schroniska dla zwierząt przekazując zużyte płachty reklamowe. Opiekujemy się też naszym ZDM-owym kotem Adim.

Wspieramy czytelnictwo wśród pracowników. Nasza biblioteka ZDM, zawierająca ponad 70 pozycji związanych z tematyką miejską, Warszawą i mobilnością, pręźnie działa umożliwiając poszerzenie wiedzy i horyzontów.



Od marca do grudnia gościliśmy dzieci z 10 warszawskich przedszkoli. Podczas wizyt opowiadaliśmy o naszej działalności, prezentowaliśmy pojazdy Pogotowia Drogowego i e-kontroli SPPN oraz wyjaśnialiśmy działanie systemu sterowania ruchem. Wizyty cieszyły się ogromnym zainteresowaniem.

Pracownicy ZDM aktywnie uprawiają sport. Mamy drużynę piłki nożnej, bierzemy udział w biegach miejskich organizowanych przez Aktywną Warszawę i Fundację Maraton Warszawski, a także uczestniczymy w Grywalizacji Rowerowej organizowanej przez Urząd m.st. Warszawy. Startujemy również w wyścigach Lotto Poland Bike Marathon.





# RAPORT ROCZNY ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH 2024

opracowanie merytoryczne: **Maciej Dziubiński**  
**Małgorzata Cieślińska**  
**Szymon Fertacz**  
**Szymon Kowalski**  
**Anna Makus**  
**Daria Stachura**  
**Kamil Witek**  
**Agata Wrzesińska**

zdjęcia: **Mirosław Kaźmierczak/ZDM**

opracowanie graficzne: **Natalia Mikołajczuk**



[zdm.waw.pl](http://zdm.waw.pl)



[facebook.com/ZDM.Warszawa](https://facebook.com/ZDM.Warszawa)



[twitter.com/ZDM\\_Warszawa](https://twitter.com/ZDM_Warszawa)



[instagram.com/zdm\\_warszawa](https://instagram.com/zdm_warszawa)



[youtube.com/user/zdmwarszawa](https://youtube.com/user/zdmwarszawa)



[linkedin.com/company/zdm-warszawa](https://linkedin.com/company/zdm-warszawa)



[bsky.app/profile/zdmwarszawa.bsky.social](https://bsky.app/profile/zdmwarszawa.bsky.social)

Zarząd Dróg Miejskich  
ul. Chmielna 120  
00-801 Warszawa

tel.: 22 55 89 000  
faks: 22 620 06 08



Zarząd  
Dróg  
Miejskich

