

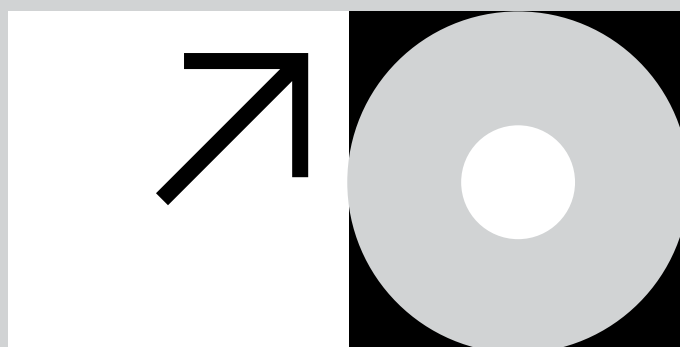
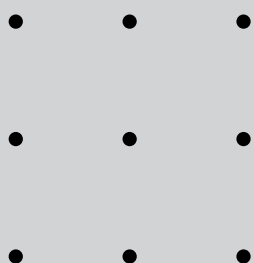
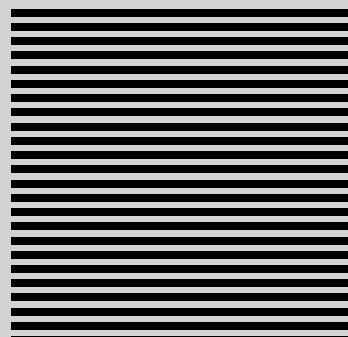
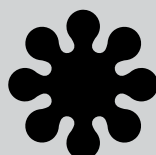


Zarząd
Dróg
Miejskich

**RAPORT ROCZNY
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
W WARSZAWIE**

**20
25**

Raport Roczny Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie



**20
25**

Przedmowy

Szanowni Państwo,

rok 2025 był kolejnym ważnym etapem w konsekwentnej przemianie Warszawy. W centrum naszych działań pozostawała poprawa jakości przestrzeni publicznych oraz tworzenie miasta bardziej dostępnego, zielonego i przyjaznego dla mieszkańców. Jednym z najważniejszych obszarów tych zmian jest Nowe Centrum Warszawy, które w ostatnich latach systematycznie zyskuje nowy charakter.

W 2025 roku oddaliśmy do użytku **Plac Centralny**, nową przestrzeń publiczną w sercu stolicy. To miejsce zaprojektowane z myślą o spotkaniach, wydarzeniach i codziennym użytkowaniu, które porządkuje centralną część miasta i przywraca jej reprezentacyjny charakter. Plac Centralny stał się kolejnym elementem spójnej wizji centrum Warszawy, w którym priorytetem są piesi, zieleń i wysoka jakość architektury.

Równolegle kontynuowaliśmy **przebudowę kwartału ulic Złota i Zgoda**. Prace te pozwalają uporządkować przestrzeń Śródmieścia, poprawić dostępność i stworzyć lepsze warunki do poruszania się oraz spędzania czasu w centrum miasta. Krok po kroku coraz bardziej zielona staje się **Marszałkowska** – to jedna z najważniejszych ulic Warszawy, którą zmieniamy w bardziej przyjazną i funkcjonalną przestrzeń miejską.

Zmiany realizowane w centrum Warszawy są częścią szerszej strategii rozwoju miasta. Chcemy, aby Warszawa była miastem nowoczesnym, bezpiecznym, odpornym na wyzwania klimatyczne i odpowiadającym na potrzeby mieszkańców. Dziękuję wszystkim pracownikom miejskich jednostek, w tym Zarządowi Dróg Miejskich, za profesjonalizm i zaangażowanie. Dziękuję także Warszawiankom i Warszawiakom za cierpliwość, zaufanie i aktywny udział w procesie zmian.

Rafał Trzaskowski
Prezydent m.st. Warszawy



Szanowni Państwo,

rok 2025 był dla Zarządu Dróg Miejskich kolejnym rokiem intensywnej pracy na rzecz poprawy jakości infrastruktury drogowej oraz bezpieczeństwa na warszawskich ulicach. Nasze działania obejmowały zarówno duże inwestycje, jak i mniejsze, punktowe zmiany, które mają bezpośredni wpływ na codzienne funkcjonowanie miasta.

W minionym roku **wyremontowaliśmy około 46 kilometrów jezdni**. Prace remontowe objęły ulice w różnych częściach Warszawy i pozwoliły poprawić stan nawierzchni, komfort jazdy oraz bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Równolegle prowadziliśmy remonty chodników, modernizacje oświetlenia oraz prace porządkujące przestrzeń.

Szczególne uwagę poświęciliśmy **bezpieczeństwu ruchu drogowego**, zwłaszcza bezpieczeństwu pieszych. W 2025 roku zakończyliśmy działania na ponad połowie przejść uznanych wcześniej za najniebezpieczniejsze. Na kolejnych **127 przejściach zmiany są w trakcie realizacji**. Obejmowały one m.in. doświetlenia, azyle, skracanie przejść oraz korekty organizacji ruchu. Te działania, często niewielkie, w skali całego miasta realnie wpływają na ograniczenie liczby zdarzeń drogowych.

Zależy nam na tym, aby wprowadzane rozwiązania były czytelne, przewidywalne i odpowiadały potrzebom różnych użytkowników ulic. Dlatego prowadziliśmy szereg analiz i wstuchiwaaliśmy się w głosy mieszkańców. Dziękuję pracownikom Zarządu Dróg Miejskich za zaangażowanie i wysoką jakość realizowanych projektów. Dziękuję także Mieszkankom i Mieszkańcom Warszawy za cierpliwość oraz wszystkie zgłaszane uwagi, które pomagają nam udoskonalać nasze działania.

Łukasz Puchalski
Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich



Spis treści

1.

Wstęp

- 2 Przedmowy
- 6 ZDM w liczbach
- 8 2025 rok w liczbach

2.

Nowe Centrum Warszawy

- 12 Plac Centralny
- 14 Złota i Zgoda
- 16 Marszałkowska
- 18 Plac Bankowy
- 20 Plac Trzech Krzyży
- 22 Ulica Okrzei
- 24 Plany na kolejne lata

3.

Remonty i przebudowy

- 28 Program remontowy
- 30 Ulica Andersa
- 32 Aleja „Solidarności” i ulica Leszno
- 34 Aleja Jana Pawła II
- 36 Remonty jezdni
- 40 Remonty chodników
- 42 Nowe drogi dla rowerów
- 44 Zazielenianie ulic
- 46 Inwestycje deweloperskie

4.

Oświetlenie

- 50 Oprawy SAVA
- 52 Historyczne oprawy
- 54 Doświetlenie przejść
- 56 System sterowania oświetleniem

5.

Bezpieczeństwo

- 60 Program poprawy bezpieczeństwa
- 62 Analizujemy ruch na drogach
- 64 Zmiany w organizacji ruchu
- 66 Nowe ronda
- 68 Nowe przejścia dla pieszych
- 70 Sygnalizacja świetlna
- 72 Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

6.

Bieżące utrzymanie

- 76 Pogotowie drogowe
- 78 Obiekty mostowe i inżynierskie
- 80 Pas drogowy
- 82 Usuwamy nielegalne obiekty i reklamy
- 84 Kontrola ciężarówek
- 86 Miejski System Informacji

7.

Nasze projekty

- 90 Strefa Płatnego Parkowania
- 92 Mobilne skanowanie dróg
- 94 Rowerowy Maj
- 96 Odkryj Rower Na Nowo
- 98 Porusz Miasto
- 100 Veturilo
- 102 Droga na Szóstkę
- 104 Iluminacja zimowa
- 106 Konferencje specjalistyczne
- 108 Budżet obywatelski
- 110 Projekty międzynarodowe

8.

Jesteśmy dla Was

- 114 Sprawna obsługa zgłoszeń mieszkańców
- 116 Konsultacje z mieszkańcami
- 118 ZDM od kuchni

.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.

Zarząd Dróg Miejskich w liczbach



918
SKRZYŻOWAŃ I PRZEJŚĆ
Z SYGNALIZACJĄ ŚWIELNĄ



870 km
TRAS
ROWEROWYCH



97 tys.
DROGOWSKAZÓW,
TABLIC I MAP MIEJSKIEGO
SYSTEMU INFORMACJI



111 720
LATARNI
ULICZNYCH



65,9 tys.
MIEJSC W STREFIE
PŁATNEGO PARKOWANIA
NIESTRZEŻONEGO



1 mln
ENERGOOSZCZĘDNYCH
DIOD EKO-LED
W ZIMOWEJ ILUMINACJI



127 133
OPRAWY
OŚWIEIENIOWE



1 039
OBIEKTÓW MOSTOWYCH
I INŻYNIERSKICH



709
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 2025 R. NASZYM ZARZĄDEM OBJĘLIŚMY:

- ul. Człuchowską na odcinku
od ul. Szeligowskiej do ul. Łazurowej
– ok. 0,5 km

2025 rok w liczbach



487 889 m²
WYREMONTOWANYCH
JEZDNI



41 075 m²
NOWYCH LUB
WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW



78,1 km
WYBUDOWANYCH,
WYZNACZONYCH LUB
WYREMONTOWANYCH
TRAS ROWEROWYCH



27
NOWYCH LUB
WYREMONTOWANYCH
SYGNALIZACJI ŚWIETLNYCH



17
SKRZYŻOWAŃ
WŁĄCZONYCH DO
ZINTEGROWANEGO SYSTEMU
ZARZĄDZANIA RUCHEM



3 082
NOWE LATARNIE
ULICZNE



11 413
WYMIENIONYCH
OPRAW OŚWIETLENIOWYCH
– NA ULICACH, NA WĘZŁACH
DROGOWYCH, W TUNELACH
I PRZEJŚCIACH PODZIEMNYCH



8 656
KONTROLI
PASA DROGOWEGO



761
USUNIĘTYCH AWARI
BEZPOŚREDNIO
ZAGRAŻAJĄCYCH
BEZPIECZEŃSTWU



427
USUNIĘTYCH
REKLAM



541
POSADZONYCH
DRZEW



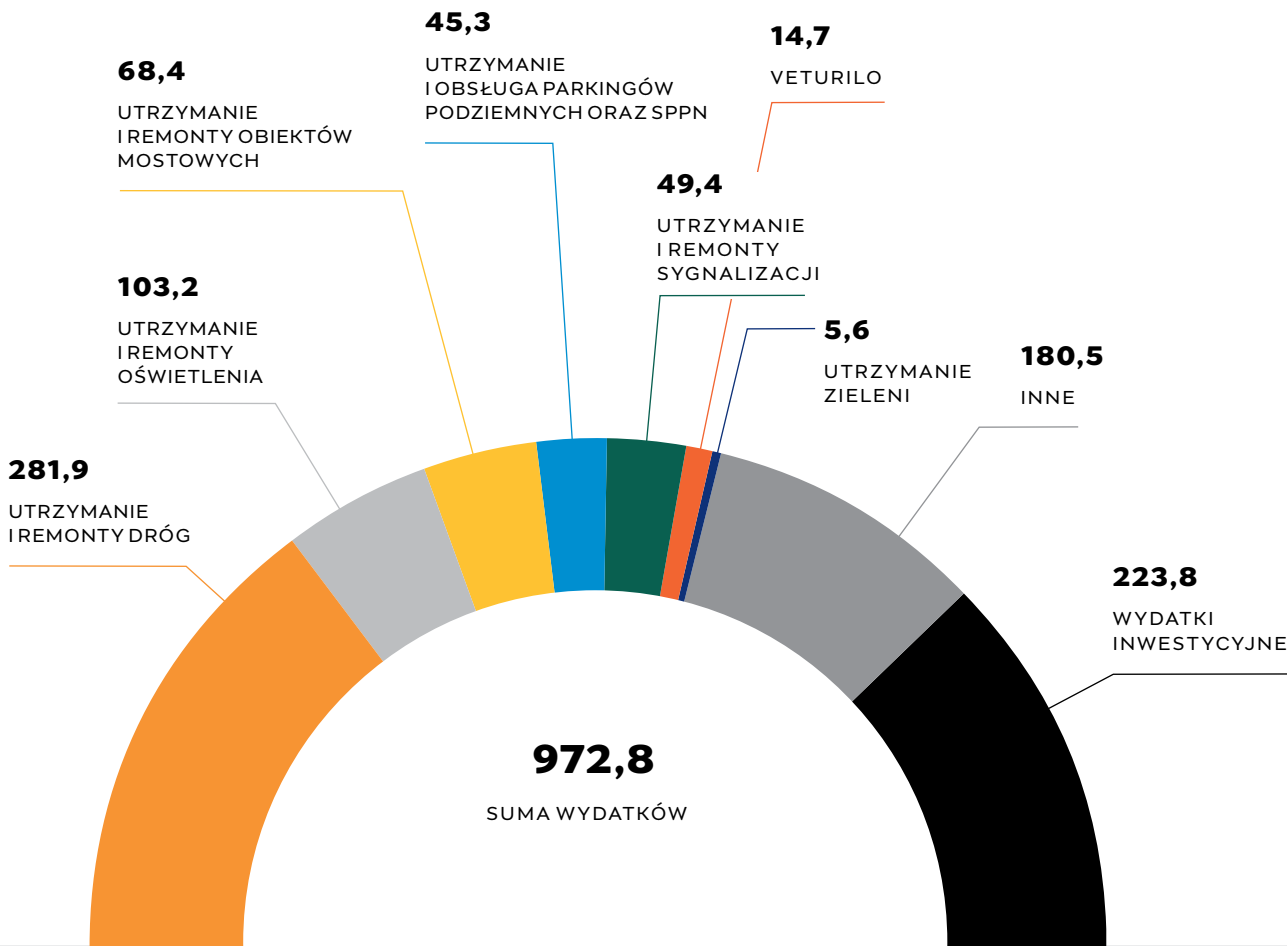
4,6 mln
WYPOŻYCZEŃ
ROWERU MIEJSKIEGO
VETURILO



1 252
INTERPELACJE
OD RADNYCH

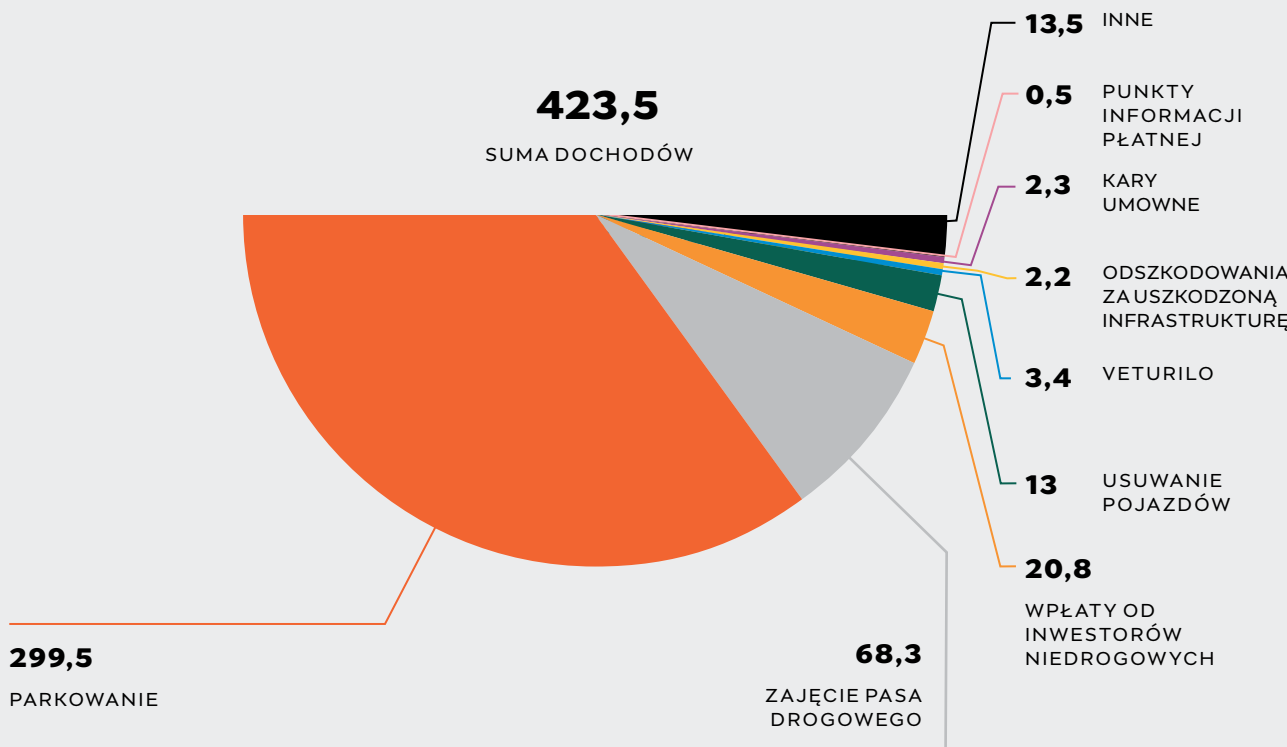
Łączne wydatki w 2025 r.

kwoty w mln złotych



Łączne dochody w 2025 r.

kwoty w mln złotych





2.

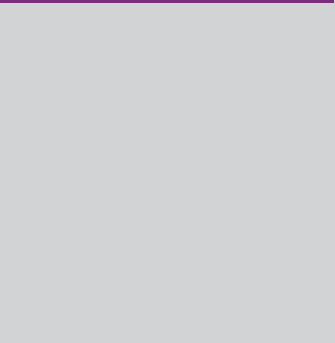
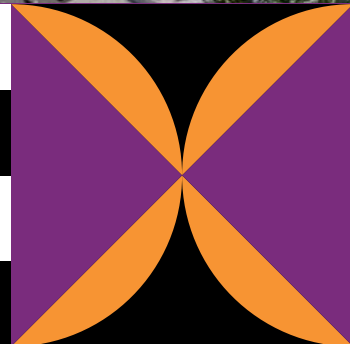
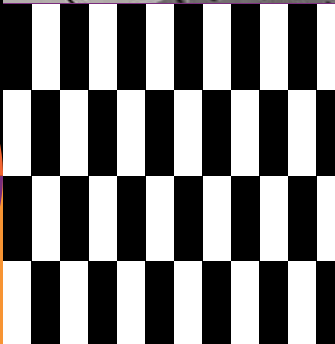
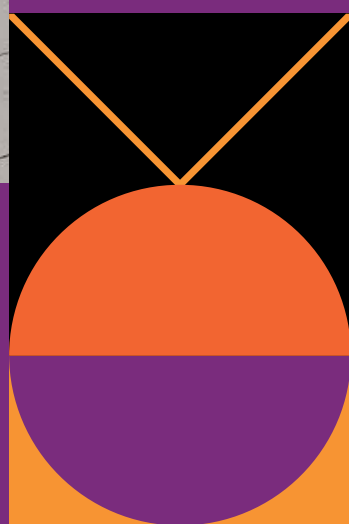
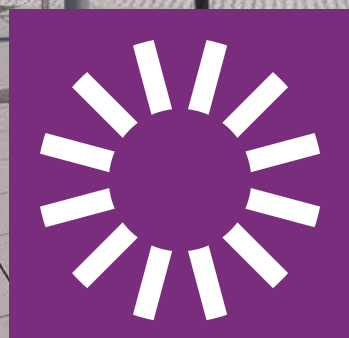
Nowe Centrum Warszawy

Kontynuujemy przekształcanie serca stolicy w przestrzeń nowoczesną, estetyczną i wygodną w codziennym użytkowaniu.

Program Nowe Centrum Warszawy to kompleksowe działania w Śródmieściu, które porządkują przestrzeń, wzmacniają funkcje reprezentacyjne i poprawiają warunki dla pieszych, rowerzystów oraz pasażerów komunikacji miejskiej. W 2025 roku realizowaliśmy kolejne etapy tej długofalowej wizji – część inwestycji oddaliśmy do użytku, inne weszły w fazę realizacji, a następne przygotowaliśmy do rozpoczęcia.

SPIS TREŚCI

- 12** Plac Centralny
- 14** Złota i Zgoda
- 16** Marszałkowska
- 18** Plac Bankowy
- 20** Plac Trzech Krzyży
- 22** Ulica Okrzei
- 24** Plany na kolejne lata



Plac Centralny

To było miejsce, którego brakowało w Warszawie. Dziś na Placu Centralnym rosną drzewa, krzewy i byliny, a wśród zieleni można wygodnie odpocząć – sprzyjają temu liczne ławki i siedziska. Stworzyliśmy przyjazną przestrzeń do relaksu i spotkań. W posadzce odtworzyliśmy zarys przedwojennych ulic: Wielkiej, Zielnej i Żłotej, przywracając pamięć o dawnym układzie urbanistycznym stolicy.



TRZY TOTEMY

Na Placu Centralnym stanęły trzy totemy z tablicami informacyjnymi.

Każda ze ścian totemu zawiera opis historii i dat, które były istotne dla tworzenia posadzki placu: 1939, 1940, 1955 i 2025.

BOGATA I ZRÓŻNICOWANA ROŚLINNOŚĆ

NA PLACU POSADZILIŚMY:



102
NOWE DRZEWIA



1 000 m²
RABAT
KWIATOWYCH



3 500 m²
TRAWNIKÓW

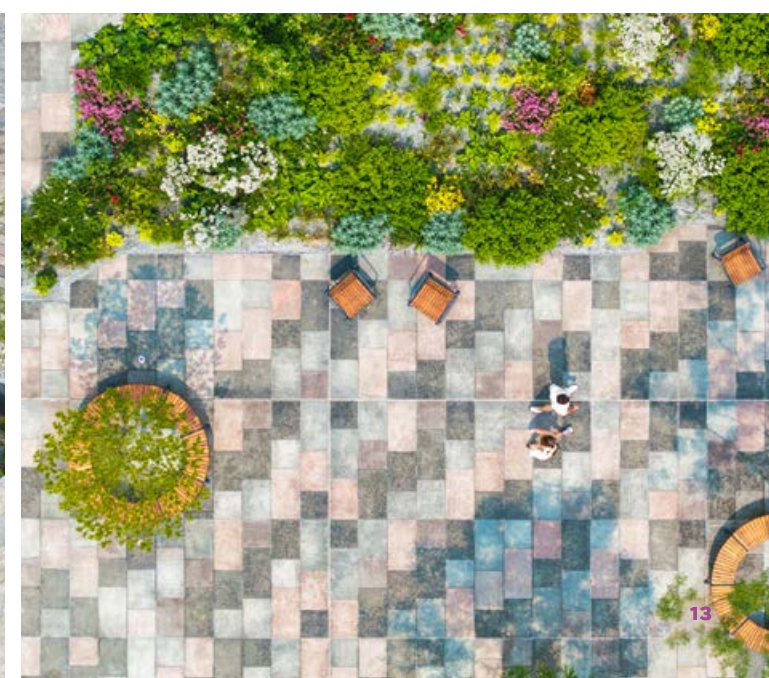
Plac powstał w miejscu zdegradowanego fragmentu Placu Defilad. Celem inwestycji było stworzenie zielonej, kameralnej przestrzeni w samym centrum miasta. Projekt opracował zespół architektów z pracowni A-A Collective we współpracy z Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego, a realizacją zajął się Zarząd Dróg Miejskich. Prace trwały blisko dwa lata.

Nowy plac stał się jednym z najbardziej atrakcyjnych miejsc w centrum Warszawy. Posadziliśmy ponad 100 drzew oraz tysiące roślin cebulkowych i krzewów. Drzewa umieszczono w specjalnych celach antykompresyjnych, przypominających duże skrzynie, wypełnione żyzną ziemią. Zieleni wspierają systemy retencyjne, które gromadzą deszczówkę i zapewniają roślinom odpowiednie nawodnienie.

Do zaaranżowania posadzki wykorzystano pięć rodzajów kamienia, w tym odzyskaną kostkę granitową z Placu Defilad. Układ nawierzchni i zieleni odwzorowuje siatkę przedwojennych ulic oraz zarys dawnych kamienic i ich podwórek.

Trybuna honorowa – która od lat nie pełniła już swojej pierwotnej funkcji – została wkomponowana w nową aranżację. Obsadziliśmy ją roślinnością, a jej górny poziom pełni dziś rolę tarasu widokowego. Część placu między trybuną a ulicą Marszałkowską przystosowano do organizacji wydarzeń plenerowych. Po zmroku przestrzeń rozświetlają nowe latarnie oraz odrestaurowane, zabytkowe kandelabry z granitowymi kolumnami i mlecznymi kloszami.

Plac Centralny został otwarty w czerwcu 2025 roku i szybko stał się tętniącym życiem miejscem spotkań. Latem odbywały się tu liczne koncerty, przedstawienia teatralne i wystawy plenerowe. Inwestycja stanowi ważny krok w kierunku zmiany oblicza centralnych ulic i placów Warszawy, realizowanej w ramach programu Nowe Centrum Warszawy.



Złota i Zgoda

Trwają prace nad jedną z największych inwestycji w ramach Nowego Centrum Warszawy. Wygląd przebudowywanego kwartału ulic Złotej, Zgoda, Jasnej i Sienkiewicza z każdym tygodniem coraz bardziej zbliża się do efektu finalnego. Zakończenie prac planowane jest na 2026 rok.



POZBYWAMY SIĘ MIEJSKIEJ „WYSPY CIEPŁA”

Wspólnie z naukowcami przeprowadziliśmy badania klimatu lokalnego w rejonie ulic Złotej i Zgoda. Okazało się, że obszar nagrzewa się nadmiernie w ciągu dnia i nie schładza nocą.

Rozwiązanie? Zieleń i retencja.

WAŻNE LICZBY:



2
FONTANNY



167
DRZEŹ



3 500 m²
ZIELENI

Jeszcze niedawno ten fragment Warszawy przypominał raczej zapomniane zaplecze niż ścisłe centrum stolicy. Nierówne chodniki, popękany asfalt, przypadkowo posadzone drzewa i samochody zajmujące każdy wolny metr przestrzeni sprawiały, że miejsce było po prostu brzydkie. To się właśnie zmienia.

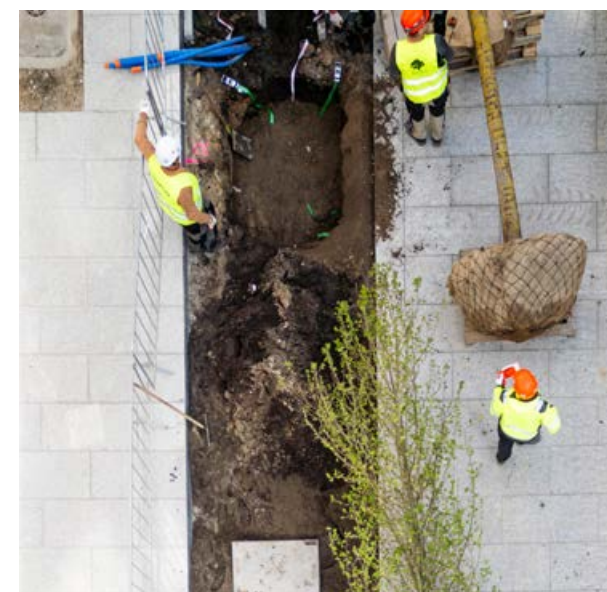
Nowa przestrzeń będzie bardzo zielona i przyjazna dla pieszych. Miejsca, które dotychczas pełniły funkcję parkingów, zamieniamy w trzy nowe place. Oprócz 167 nowych drzew i 3 tys. m² zieleni z bylinami i krzewami, w kwartale pojawi się wysokiej jakości mała architektura. Zaplanowaliśmy również przestrzeń dla ogródków gastronomicznych.

Przebudowa umożliwi połączenie śródmiejskich obszarów aktywności: Placów Centralnego, Pięciu Rogów i Powstańców Warszawy, a także ulic Chmielnej i Brackiej. Dotychczas były to wyspy, teraz łączą się w jedną przestrzeń publiczną wysokiej jakości.

W listopadzie 2025 roku otworzyliśmy nowe przejście dla pieszych przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Złotej. Nowa oś pieszo-rowerowa pozwala szybko i bezpiecznie dotrzeć z ul. Złotej do Muzeum Sztuki Nowoczesnej, Pałacu Kultury i Nauki oraz na Pl. Centralny. To nie koniec zmian – powstaje kolejne przejście, tym razem na wysokości ul. Sienkiewicza.

Jednym z kluczowych założeń projektu Nowe Centrum Warszawy jest troska o klimat. Zieleń ma odgrywać rolę nie tylko estetyczną, ale również ekologiczną. Powstają tereny biologicznie czynne, które umożliwią wodzie deszczowej wsiąkanie w grunt, zamiast spływania do kanalizacji. Rośliny zostały starannie dobrane tak, aby przyciągały owady zapylające i ptaki, a jednocześnie nie wymagały intensywnej pielęgnacji. Będą podlewane wodą deszczową gromadzoną w zbiornikach retencyjnych wybudowanych na ul. Złotej. Znajdą się tam również fontanny – które wpłyną na łagodzenie klimatu i jednocześnie uatrakcyjnią otoczenie.

W ramach projektu Nowe Centrum Warszawy tworzymy miasto, które lepiej radzi sobie z upałami, oferuje miejsca wypoczynku w cieniu drzew, czystsze powietrze i większy komfort dla mieszkańców i odwiedzających.



Marszałkowska

Marszałkowska to wizytówka Warszawy. Remont takiej wizytówki to jak remont mieszkania – najlepiej robić go etapami, żeby dało się w nim żyć w czasie prac. Dlatego przebudowujemy Marszałkowską fragment po fragmencie. Wszystko w ramach programu Nowe Centrum Warszawy.



NOWA ZIELEŃ

115

WIĄZÓW KOLUMNOWYCH
W PASIE ŚRODKOWYM – ZIELONE
SZPALERY MIĘDZY TORAMI
TRAMWAJOWYMI

44

LIPY SREBRZYSTE NA ODCINKU
KRÓLEWSKA–ŚWIĘTOKRZYSKA

Tym razem skupiliśmy się na odcinku od ul. Królewskiej do ul. Świętokrzyskiej. Zadanie realizowaliśmy wspólnie z Tramwajami Warszawskimi, które przebudowały torowisko. W ramach swojej inwestycji przygotowały także pasy separacyjne wzdłuż torów, przewidziane pod nasadzenia zieleni wysokiej i niskiej.

Za posadzenie zieleni odpowiadaliśmy my. Nowe drzewa pojawiły się w pasie środkowym ul. Marszałkowskiej – od Pl. Centralnego do ul. Królewskiej. Posadziliśmy 115 wiązów o wąskim, kolumnowym pokroju. Tworzą one zielone szpalery, między którymi kursują tramwaje. Drzewa podsadzone będą یرgą błyszczącą oraz bylinami w stonowanych barwach. Uzupełniamy również istniejącą zielenią, sadząc na odcinku Królewska–Świętokrzyska aż 44 lipy srebrzyste.

To nie wszystko. Wzdłuż ul. Marszałkowskiej powstaje brakujący odcinek drogi dla rowerów po jej wschodniej stronie – między ul. Świętokrzyską a ul. Królewską. W ramach przebudowy kwartału ulic Żłota i Zgoda budowany jest także fragment drogi dla rowerów od Świętokrzyskiej do Żłotej. To kolejne milowe kroki w stronę stworzenia spójnej, wygodnej sieci tras rowerowych w ścisłym centrum Warszawy.

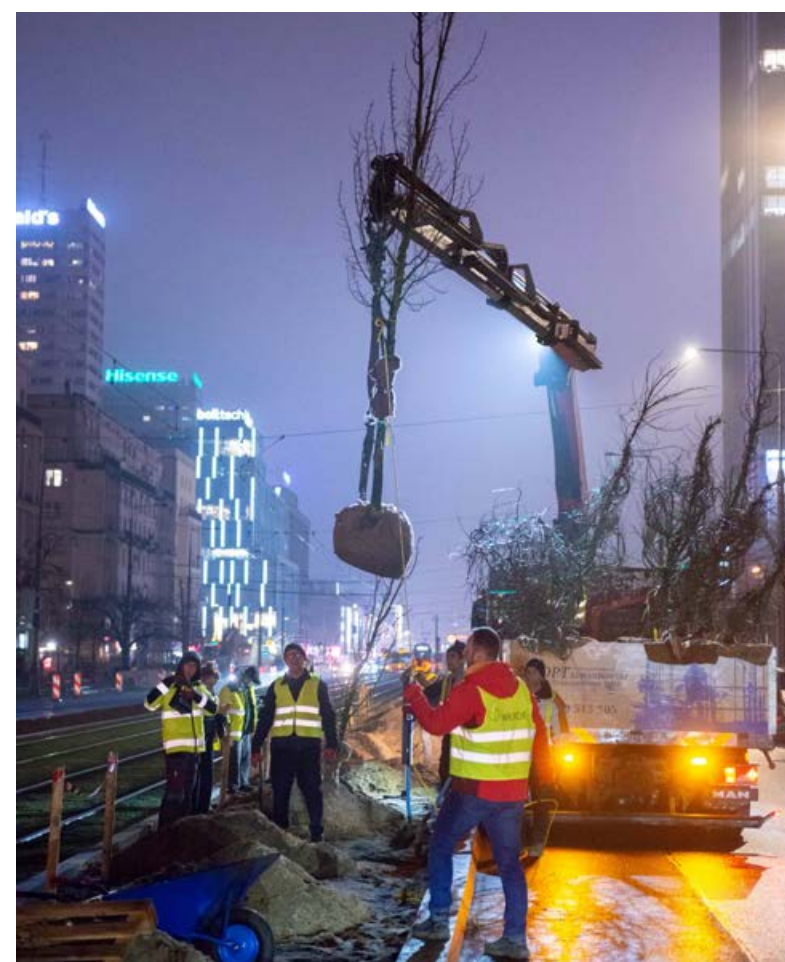
Ma być bezpiecznie – na skrzyżowaniu z ul. Rysią powstaje wyniesione przejście dla pieszych i przejazd rowerowy.

Przygotowujemy się już do przebudowy kolejnego fragmentu ul. Marszałkowskiej – tym razem jej południowego odcinka, od ul. Nowogrodzkiej do ul. Pięknej. Więcej informacji na str. 24, w zakładce **Plany na kolejne lata**.



NOCNI OGRODNICY

Drzewa wzdłuż torowiska
sadziliśmy nocą – dzięki współpracy
z Tramwajami Warszawskimi.



Plac Bankowy

Nowe oblicze w 2025 roku zyskał Plac Bankowy. Po jego zachodniej stronie mieszkańcy mogą odpocząć w otoczeniu nowej zieleni, a także korzystać z przebudowanych chodników i drogi dla rowerów. Po stronie wschodniej również odnowiliśmy chodniki i – podobnie jak po stronie ratusza – zamieniliśmy beton na drzewa oraz niską roślinność.



**ZAZIELENIAMY
ETAPAMI**

2023	20 NOWYCH DRZEŹ
2024	17 NOWYCH DRZEŹ
2025	29 NOWYCH DRZEŹ

Zmiana Placu Bankowego jest prowadzona etapami. Metamorfoza rozpoczęła się w 2023 roku – wtedy wyremontowaliśmy nawierzchnię wschodniej jezdni placu, zbudowaliśmy drogę dla rowerów i posadziliśmy dwa nowe szpalery drzew.

Wiosną 2024 roku posadziliśmy kolejne drzewa przy ulicy Elektorальной, a latem przeprowadziliśmy remont nawierzchni zachodniej jezdni. W pasie dzielącym jezdnie również pojawiły się nowe nasadzenia.

W 2025 roku zakończyliśmy zazielenianie terenu przed stołecznym ratuszem oraz urzędem wojewódzkim. Pomnik Juliusza Słowackiego otaczają teraz liczne byliny i – przede wszystkim – nowe drzewa, których posadziliśmy tam 17.

Zazieleniony plac można podziwiać odpoczywając na licznych ławkach ustawionych w przestrzeni. Osobom spieszącym się z pewnością przyjemniej jest przechodzić przez plac w otoczeniu roślin, zwłaszcza po równym, eleganckim chodniku. Nowa nawierzchnia została położona także na drodze dla rowerów.

Dzięki porozumieniu z Zarządem Transportu Miejskiego dwa przystanki autobusowe połączono w jeden, obsługujący wszystkie linie. Rozbetonowaliśmy powierzchnie wyłączone z ruchu oraz wysepki na obrzeżach parkingu. Nowy układ zieleni jest spójny z koncepcją zmian na Placu Bankowym, wypracowaną podczas konsultacji społecznych.

Zmiany zaszły również po stronie wschodniej. Wokół pomnika prezydenta Stefana Starzyńskiego pojawiło się więcej zieleni, w tym nowe drzewa.

Metamorfoza objęła również skwer przed budynkiem przy Placu Bankowym 4. Wyremontowaliśmy chodniki – starą kostkę zastąpiły nowe płyty, utrzymane w standardzie obowiązującym po zachodniej stronie placu. Pojawiły się pergole, które zostaną obsadzone pnączami, i nowa mała architektura.



Plac Trzech Krzyży

Kolejne drzewa, krzewy i kwiaty zastąpiły w centrum Warszawy beton i asfalt. Prace objęły parking po zachodniej stronie Placu Trzech Krzyży, między ulicami Hożą i Żurawią. Nie byłoby to możliwe bez współpracy z Ministerstwem Rozwoju i Technologii, do którego należy ten teren.

LICZBY I EFEKTY:



28
DRZEW POSADZONYCH
W PIERWSZYM ETAPIE
(LIPY, GŁOGI, GRUSZE)



10
NOWYCH LIP DOSADZONYCH
TERAZ PO STRONIE
ZACHODNIEJ



1/2
PARKINGU MINISTERSTWA
ROZWOJU I TECHNOLOGII
ZAMIENTA W ZIELEŃ

Trzy lata temu Plac Trzech Krzyży przeszedł pierwszy etap zmian. Po ustaleniach z Mazowieckim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków oraz Narodowym Instytutem Dziedzictwa udało się na tym historycznym placu posadzić 28 dorodnych drzew – lip, głogów i gruszy. To wysokie i odporne drzewa, niektóre czekały w szkółkach na swój czas nawet po kilkanaście czy kilkadziesiąt lat.

Patronami drzew zostały dzieci ze śródmiejskich przedszkoli i szkół podstawowych. Wspólnie z prezydentem Rafałem Trzaskowskim najmłodsze klasy oraz grupy przedszkolne pomagały symbolicznie dokończyć sadzenie zieleni. Do dziś na miejscu są pamiątkowe tabliczki, a same drzewa z każdym sezonem coraz bardziej cieszą zielenią i rosną razem z dziećmi.

Pierwszy etap prac wywołał dyskusję na temat roli zieleni w mieście oraz skali działań, które powinny być podejmowane. Pytania często dotyczyły zachodniej pierzei placu, którą zajmuje budynek Ministerstwa Rozwoju i Technologii wraz z przylegającym do niego od frontu dużym parkingiem. To jednak teren nie należący do miasta, dlatego nie mógł od razu zostać objęty zazielenieniem. Po zakończeniu robót rozpoczęliśmy jednak rozmowy z MRiT. Efekty?

Półowa parkingu została zastąpiona zielenią. Rozpłytowaliśmy półkolistą „łezkę” od strony chodnika. Pojawiło się tam 10 lip, czyli takich samych drzew, jak największe posadzone po wschodniej stronie placu, w rejonie ulicy Książęcej. Poza tym utworzyliśmy nowe trawniki, ozdobną rabatę złożoną z różnych gatunków bylin oraz żywopłót z irgi. Bliżej fasady budynku posadziliśmy magnolie.

Przedłużyliśmy też chodnik – na wysokości istniejącego przejścia dla pieszych. Ułatwiło to pieszym dojście w rejon budynku MRiT, bez potrzeby nakładania drogi.



Ulica Okrzei

Nowe Centrum Warszawy po wybudowaniu mostu pieszo-rowerowego przekroczyło Wisłę i dotarło na jej prawy brzeg. Latem 2025 roku rozpoczęliśmy kompleksową modernizację ulicy Okrzei – naturalnego przedłużenia pieszego traktu prowadzącego z lewobrzeżnych bulwarów wiślanych na Starą Pragę.



MODUŁY ANTYKOMPRESYJNE

Nowe drzewa na Okrzei umieścimy w tzw. klatkach antykompresyjnych, przypominających duże skrzynie. Klatki zwiększają przestrzeń do rozwoju korzeni i zapobiegają ich uciskowi. Wypełniamy je ziemią bogatą w składniki odżywcze.

WAŻNE LICZBY:

20 MLN ZŁ
KOSZT PRZEBUDOWY

17
MIESIĘCY
PLANOWANYCH PRAC

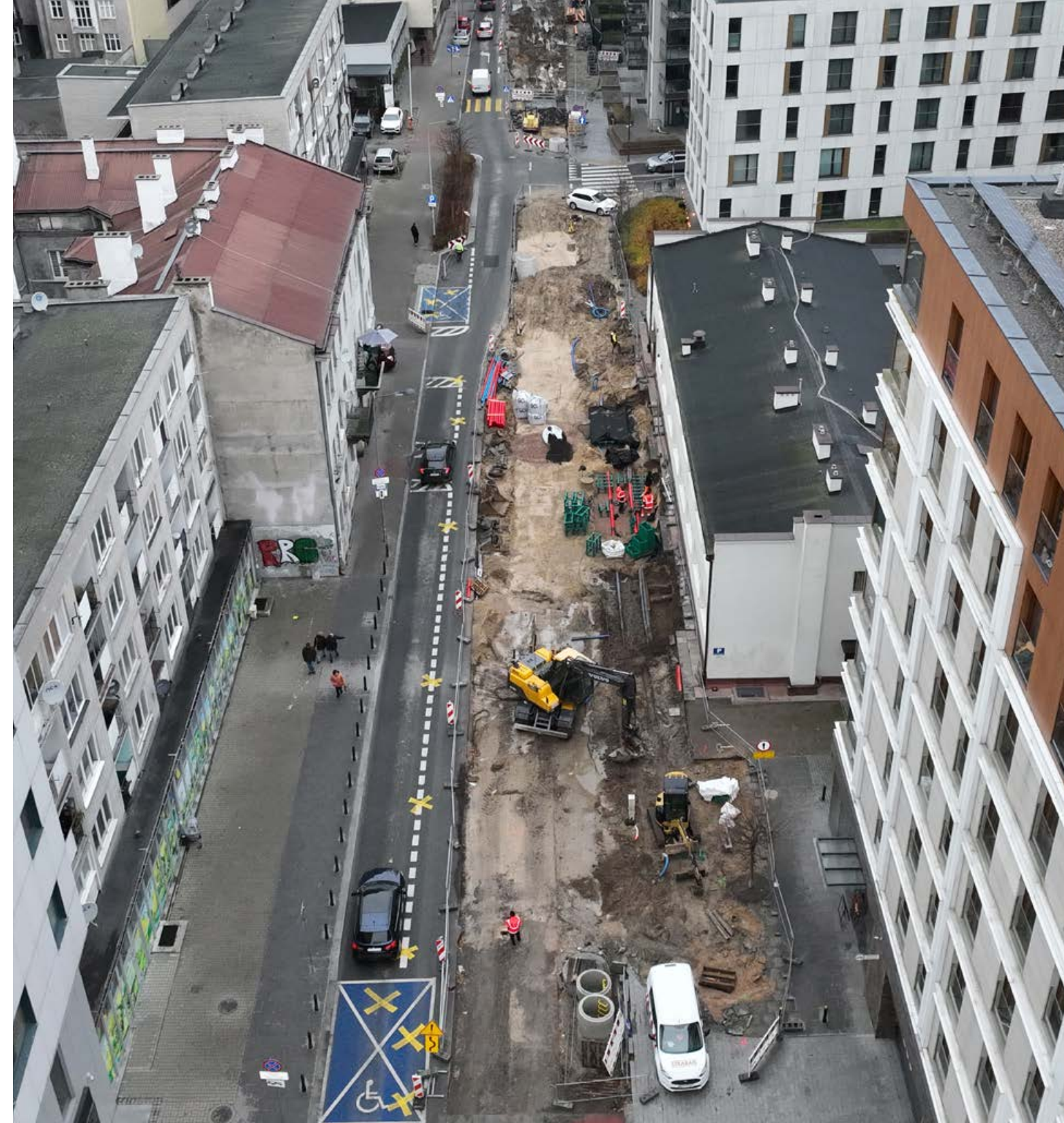
Modernizacja obejmuje odcinek od Wybrzeża Szczecińskiego do Jagiellońskiej. Po jej zakończeniu ulica zmieni się w zieloną przestrzeń przyjazną spacerowiczom i rowerzystom. Podobnie jak w przypadku zrealizowanych już inwestycji w ramach Nowego Centrum Warszawy, przy przebudowie ul. Okrzei wykorzystane zostaną nowoczesne rozwiązania i wysokiej jakości materiały. Pojawi się zieleń i estetyczna mała architektura. Koszt przebudowy to nieco ponad 20 milionów złotych. Prace realizuje firma Strabag.

Ul. Okrzei stanie się zielonym deptakiem – przestrzenią z priorytetem dla pieszych i rowerzystów. Zamiast asfaltu będzie tu estetyczna, kamienna nawierzchnia i szpalery drzew. Dla samochodów i autobusów zostanie jeden pas – ruch, tak jak dotychczas, będzie odbywał się jednokierunkowo. Po północnej stronie ul. Okrzei powstanie dwukierunkowa droga rowerowa, a po obu stronach szerokie chodniki i miejsce na ogródki gastronomiczne.

W ramach przebudowy zostaną posadzone 74 nowe drzewa, które będą tworzyły szpalery. W planach są też nowe rabaty kwiatowe, krzewy i mała architektura. Główny pas zieleni zostanie podzielony poprzecznie miejscami odpoczynku.

Wybrana roślinność będzie dostosowana do warunków miejskich. Na Okrzei pojawi się między innymi grusza drobnoowocowa i klon czerwony. Drzewa posadzone zostaną w modułach antykompresyjnych. To rozwiązanie sprawdziło się już m.in. na Placu Pięciu Rogów i nowym Placu Centralnym.

Przebudowa obejmie również modernizację sieci wodno-kanalizacyjnej, energetycznej oraz oświetleniowej. Prace potrwać 17 miesięcy.



Plany na kolejne lata

Coraz wyraźniej widać, jak poszczególne inwestycje w ramach projektu Nowe Centrum Warszawy układają się w spójną całość. Komfortowe chodniki, trasy rowerowe i naziemne przejścia zaczynają łączyć place i skwery w centrum Warszawy. Nie zatrzymujemy się – oto plany na kolejne lata.



POŁĄCZYMY TRAKT KRÓLEWSKI ZE STARĄ PRAGĄ

Dzięki przebudowie ul. Karowej powstanie kolejny wygodny trakt pieszy – z Krakowskiego Przedmieścia będzie można przespacerować się Karową, mostem pieszo-rowerowym, na przebudowywaną obecnie Okrzei i Starą Pragę, której ulice też czeka kompleksowa metamorfoza.



Pod koniec 2025 roku odebraliśmy dokumentację projektową na przebudowę ulicy Kruczej. Najważniejszym założeniem jest zmiana środka jezdni w pieszy pasaż ze szpalerami drzew i małą architekturą. Uspokoimy ruch samochodowy, a bezpieczeństwo zwiększą też wyniesione przejścia dla pieszych. Stworzymy także nowy, „centralny” plac inwestycji, między ulicami Wspólną i Hożą.

Po przebudowaniu Kruczej planujemy zmiany na kolejnym fragmencie ul. Marszałkowskiej – od ul. Nowogrodzkiej do ul. Pięknej. Zbudujemy drogę dla rowerów po wschodniej stronie jezdni. Nowa roślinność pojawi się między innymi w pasie oddzielającym jezdnię o dwóch pasach od torowiska tramwajowego. Parkowanie zostanie uporządkowane. Dla pieszych powstaną dodatkowe przejścia przy Żurawiej i Wilczej.

Przebudowywana jest ul. Okrzei, ale to nie koniec zmian na prawym brzegu Wisły. W ubiegłym roku wyłoniona została w konkursie architektonicznym zwycięska koncepcja przebudowy ulic i placów w centrum Starej Pragi. Metamorfozę przejdzie teren o powierzchni prawie trzech hektarów! U zbiegu ul. Okrzei z ul. Jagiellońską powstanie nowy plac miejski. Modernizacja obejmie też Pl. Weteranów 1863 r., ul. Floriańską i fragmenty ulic: Kłopotowskiego, Okrzei, Jagiellońskiej. Powstanie m.in. ogród różany z pergolą przed wejściem do Szpitala Praskiego, czytelnie podkreślone wejście do katedry św. Floriana wraz z miejscami wypoczynkowymi oraz strefa rekreacyjna w sąsiedztwie baru mlecznego „Rusałka”.

Wybrana została również koncepcja architektoniczna przebudowy ulicy Karowej. Projektanci zaproponowali łagodne, szerokie schody wraz z windą, które pozwolą na komfortowe pokonanie sporej różnicy wysokości, jaką tworzy skarpa warszawska. Autorzy zwycięskiej koncepcji, pracownia RS Architektura, będą mieli za zadanie przygotować projekt przebudowy. Po zaprojektowaniu zmian ogłosimy przetarg na przebudowę.



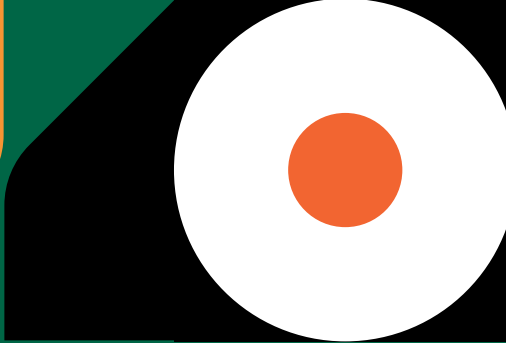
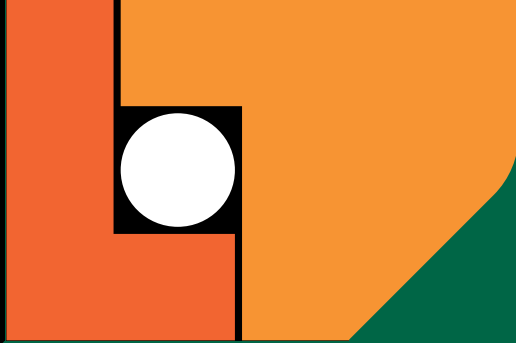
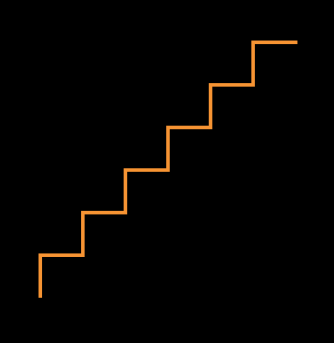
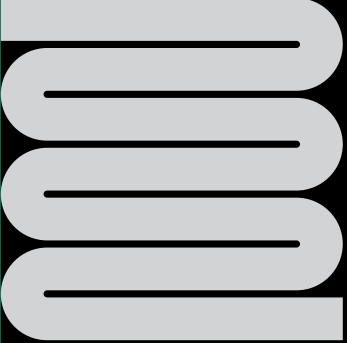
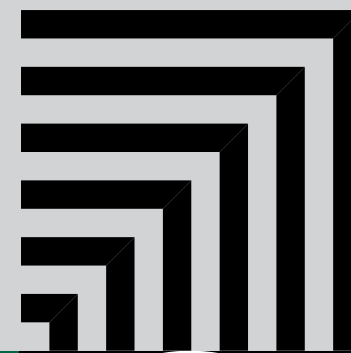


3.

Remonty i przebudowy

Systematycznie odnawiamy i przebudowujemy warszawskie ulice, dostosowując je do współczesnych potrzeb miasta.

W 2025 roku zmodernizowaliśmy kolejne odcinki jezdni, chodników i tras rowerowych, poprawiając ich standard techniczny oraz estetykę. Zrealizowane inwestycje przełożyły się na większe bezpieczeństwo użytkowników ruchu, lepszą dostępność przestrzeni oraz wyższy komfort codziennego przemieszczania się po Warszawie.



SPIS TREŚCI

28	Program remontowy
30	Ulica Andersa
32	Aleja „Solidarności” i ulica Leszno
34	Aleja Jana Pawła II
36	Remonty jezdni
40	Remonty chodników
42	Nowe drogi dla rowerów
44	Zazielenianie ulic
46	Inwestycje deweloperskie

Program remontowy

Naszym głównym zadaniem jest utrzymanie warszawskich dróg. Co roku wymieniamy nawierzchnię na dziesiątkach kilometrów jezdni, chodników, dróg dla rowerów. Często korzystamy z okazji, by wraz z remontem wprowadzić zmiany, aby ulica jak najlepiej odpowiadała potrzebom mieszkańców.

WAŻNE LICZBY:



46 km

NOWEJ NAWIERZCHNI
POJAWIŁO SIĘ
NA DROGACH ZDM



ok. 40 tys. m²

NOWEJ NAWIERZCHNI
CHODNIKÓW



20,7 km

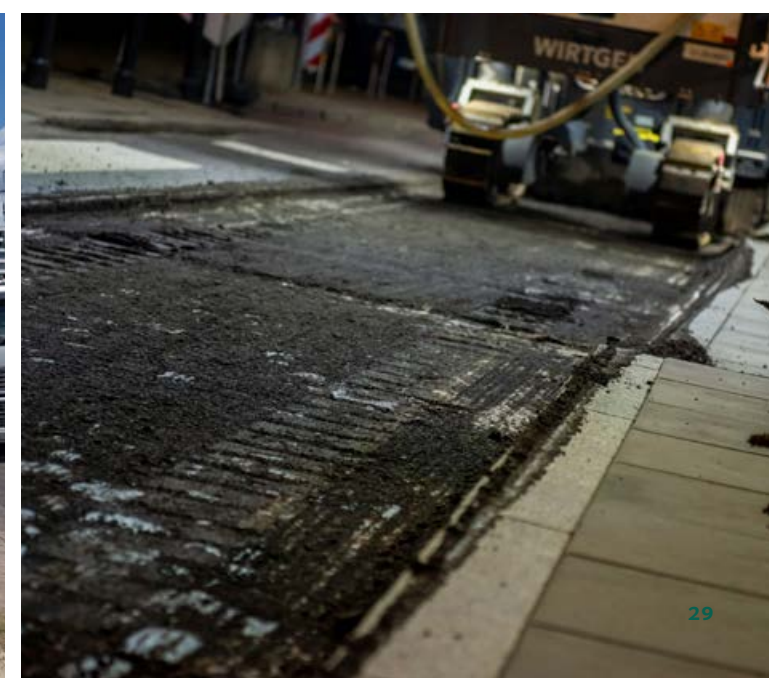
WYREMONTOWANYCH
TRAS ROWEROWYCH

2025 rok pod względem remontów był dla nas rekordowy. Nowa nawierzchnia pojawiła się na jezdniach ok. 46 km podlegających nam dróg. Prace prowadziliśmy niemal przez cały rok – od wiosny do późnej jesieni. Zlecaliśmy je firmom wybranym w przetargach – między innymi dzięki korzystnym ofertom udało nam się wyremontować znacznie więcej ulic niż pierwotnie zakładaliśmy – oraz miejskiemu Zakładowi Remontów i Konserwacji Dróg. W wielu przypadkach poza wymianą nawierzchni wdrażaliśmy na remontowanych ulicach zmiany w organizacji ruchu. Miały przede wszystkim na celu poprawę bezpieczeństwa oraz funkcjonalności ulicy. Więcej o tym można przeczytać w rozdziale „Zmiany w organizacji ruchu”.

Staramy się, aby prace były jak najmniej uciążliwe dla mieszkańców. Dlatego często przeprowadzamy je w weekendy, kiedy ruch na ulicach jest mniejszy. Wiele remontów – zwłaszcza na dłuższych odcinkach lub wymagających dodatkowych prac – wymagało jednak więcej czasu, np. ul. Modlińskiej. Roboty zawsze jednak prowadzone są tak, aby zachowana była przejezdnosc, a ponadto wyznaczane są objazdy.

W zeszłym roku zadbalismy takze o rowna nawierzchnie na ponad 40 tys. m² chodnikow. Wymiane starej kostki oraz asfaltu na nowe plyty prowadzimy zarowno w ramach wiekszych inwestycji – np. ul. Ciszewskiego – ale rowniez jako calkowicie osobne prace. Piesi moga sie o tym przekonac, korzystajac z odnowionych chodnikow wzdluz Al. Armii Ludowej czy ul. Mickiewicza. Poza remontami zajmujemy sie takze budowa zupełnie nowych trotuarow. W zeszlym roku powstaly m.in. wzdluz ul. Wolczyńskiej.

Nie zapominamy tez o drogach dla rowerow. Az 20,7 km tras przeszlo w zeszlym roku remont. Najstarsze odcinki sluzily rowerzystom od kilku dekad. Jak w przypadku jezdni czy chodnikow, rowniez i ich nawierzchnia z czasem sie zuzywa. Nierzadko sklada sie jeszcze z kostki. Wymienilismy ja na asfalt – przy okazji wprowadzajac poprawki – miedzy innymi na trasie wzdluz Al. Jana Pawla II czy ul. Ciszewskiego.



Ulica Andersa

W 2025 roku zakończyliśmy realizację jednej z kluczowych inwestycji rowerowych w północnym Śródmieściu – budowę najdłuższego odcinka trasy rowerowej północ-południe wzdłuż ulicy Andersa wraz z układem połączeń na sąsiednich ulicach – Bonifraterskiej i Muranowskiej.

PRZEBUDOWA W LICZBACH:



ponad 1,5 km

NOWYCH DRÓG ROWEROWYCH,
W TYM 12 NOWYCH PRZEJAZDÓW
ROWEROWYCH

ponad 0,5 km

NOWYCH OBUSTRONNYCH
PASÓW ROWEROWYCH

0,3 km

WYREMONTOWANYCH
DRÓG DLA ROWERÓW



3 860 m²

NOWEJ NAWIERZCHNI
JEZDNI



57

NOWYCH DRZEW

2 444

NOWE KRZEWY

Te prace to kolejny etap rowerowego „kręgosłupa” centrum miasta. Inwestycja poprawiła warunki codziennego przemieszczania się rowerem, zwiększyła bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu oraz przyczyniła się do poprawy jakości przestrzeni publicznej. W poprzednich latach zbudowaliśmy drogę rowerową wzdłuż Marszałkowskiej i przy Placu Bankowym.

Wybudowaliśmy dwukierunkową drogę rowerową po zachodniej stronie ul. Andersa na odcinku od ul. „Alka” Dawidowskiego do ul. Nowolipki. Trasa została uzupełniona o komplet przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach z ulicami Stawki i Anielewicza, co zapewniło spójną i wygodną infrastrukturę rowerową. Dodatkowo wykonaliśmy przejazd rowerowy na wysokości skweru Edelmanna. Po północnej stronie ul. Muranowskiej powstała dwukierunkowa droga rowerowa. Układ uzupełniły obustronne pasy rowerowe na ul. Bonifraterskiej pomiędzy Międzyparkową a Sapieżyńską, które włączyły nową trasę w szerszą sieć połączeń. W celu umożliwienia skrętu w ul. Konwiktorską powstała śluza rowerowa.

Przy okazji wyremontowaliśmy starą drogę rowerową z kostki na ul. Świętojskiej i Anielewicza. Przebudowę przeszły też skrzyżowania z ul. Stawki oraz z ul. Świętojską i Anielewicz, dzięki czemu jest tam bezpieczniej dla wszystkich uczestników ruchu.

Projekt został zrealizowany z dużą dbałością o istniejącą zielen i jakość przestrzeni. Trasa rowerowa na ul. Andersa została częściowo wydzielona z jezdni i poprowadzona w taki sposób, aby omijać szpalery muranowskich drzew. Nie zabrakło także rozpyłtowań, które pozwoliły na wprowadzenie dodatkowej zieleni. Działania te objęły nie tylko ul. Andersa, ale również całą długość ul. Świętojskiej.

Równolegle trwają prace projektowe nad kolejnymi odcinkami korytarza północ-południe: na ul. Andersa pomiędzy ul. Nowolipki a Pl. Bankowym oraz w ciągu ul. Mickiewicza do Pl. Wilsona. Po zakończeniu wszystkich wspomnianych etapów, korytarz rowerowy biegnący ulicami Mickiewicza – Andersa – Marszałkowską – Waryńskiego będzie liczył blisko 8 kilometrów.



Aleja „Solidarności” i ulica Leszno

Wiosną 2025 r. rozpoczęły się prace związane z przebudową Alei „Solidarności” i ul. Leszno. Kluczowym elementem wprowadzanych zmian jest budowa kolejnego odcinka trasy rowerowej w relacji wschód-zachód. Oczywiście nie mogło zabraknąć nowych nasadzeń drzew i krzewów.

INWESTYCJA W LICZBACH:



4 125 m²
WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW



ponad 1 km
NOWEJ DRogi
DLA ROWERÓW

25
NOWYCH STOJAKÓW
ROWEROWYCH

Trasę rowerową przewidzieliśmy po północnej stronie, od ul. Okopowej do Al. Jana Pawła II. Przy skrzyżowaniu z ul. Żelazną, w bezpośrednim sąsiedztwie Urzędu Dzielnicy Wola, powstają przejazdy rowerowe obsługujące wszystkie relacje. Całość pozwoli na utworzenie spójnego korytarza rowerowego z Bemowa przez Wolę aż do Śródmieścia, gdzie trasa połączy się z ciągiem północ-południe wzdłuż Al. Jana Pawła II.

Metamorfozę przechodzi również północna jezdnia Al. „Solidarności” (w kierunku Bemowa). Z dotychczasowych trzech pasów ruchu pozostają dwa – parkowanie przenosimy z chodników na dotychczasowy trzeci pas ruchu. Z kolei na jednokierunkowym fragmencie ul. Leszno ruch samochodowy będzie odbywał się po niewykorzystywanej do tej pory powierzchni wyłączonej z ruchu, a drogę rowerową poprowadzimy w śladzie obecnego pasa jezdni. Pozwoli to zachować zieleń, w tym cenne drzewa. Komfort pieszych zapewnią wyremontowane chodniki na całej długości inwestycji.

Dopełnieniem metamorfozy Al. „Solidarności” są nowe nasadzenia drzew i krzewów, które wzbogacają istniejącą zieleń w pasie drogowym. Projekt przewiduje kilka gatunków drzew: wiązów, olsz, wiśni i kasztanowców, a także zieleni niskiej – krzewów i bylin. Wyselekcjonowane gatunki krzewów to m.in. nawroty czerwono-błękitne, trzmieliny, tawuły, irgi i róże okrywowe. Wśród bylin znalazły się m.in. astry, tawułki, jeżówki, szatwie i tulipany.

ZIELEŃ W LICZBACH:

59
POSADZONYCH
DRZEW

14 tys. m²
NOWYCH KRZEWÓW
I BYLIN



Aleja Jana Pawła II

Nowa droga dla rowerów, trzy parki kieszonkowe, niemal 100 nowych nasadzeń drzew oraz przebudowana przestrzeń dla pieszych i kierowców – tak zmieni się wschodnia strona Al. Jana Pawła II na odcinku od Ronda ONZ do Al. „Solidarności”.

PRZEBUDOWA W LICZBACH:



1 km
NOWEJ TRASY ROWEROWEJ

85
NOWYCH STOJAKÓW
ROWEROWYCH



ok. 10,5 tys. m²
WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW



3
PARKI KIESZONKOWE

99
NASADZEŃ DRZEW

Inwestycja rozpoczęła się w 2025 roku, a jej realizacja będzie kontynuowana w 2026 roku. Celem przebudowy jest nadanie tej zdegradowanej ulicy bardziej zielonego, bezpiecznego i przyjaznego charakteru.

Kluczowym elementem inwestycji jest budowa nowej drogi dla rowerów. Blisko kilometrowy odcinek po wschodniej stronie ulicy stworzy spójne i wygodne połączenie pomiędzy Rondem ONZ a Al. „Solidarności”. Powstanie też krótki odcinek kontrapasa rowerowego wzdłuż ul. Elektorальной, umożliwiający dojazd do Placu Bankowego.

Na skrzyżowaniu z ul. Twardą powstanie wyniesione przejście dla pieszych oraz przejazd rowerowy, podkreślające priorytet dla niechronionych uczestników ruchu. Sama ul. Twarda stanie się jednokierunkowa dla samochodów.

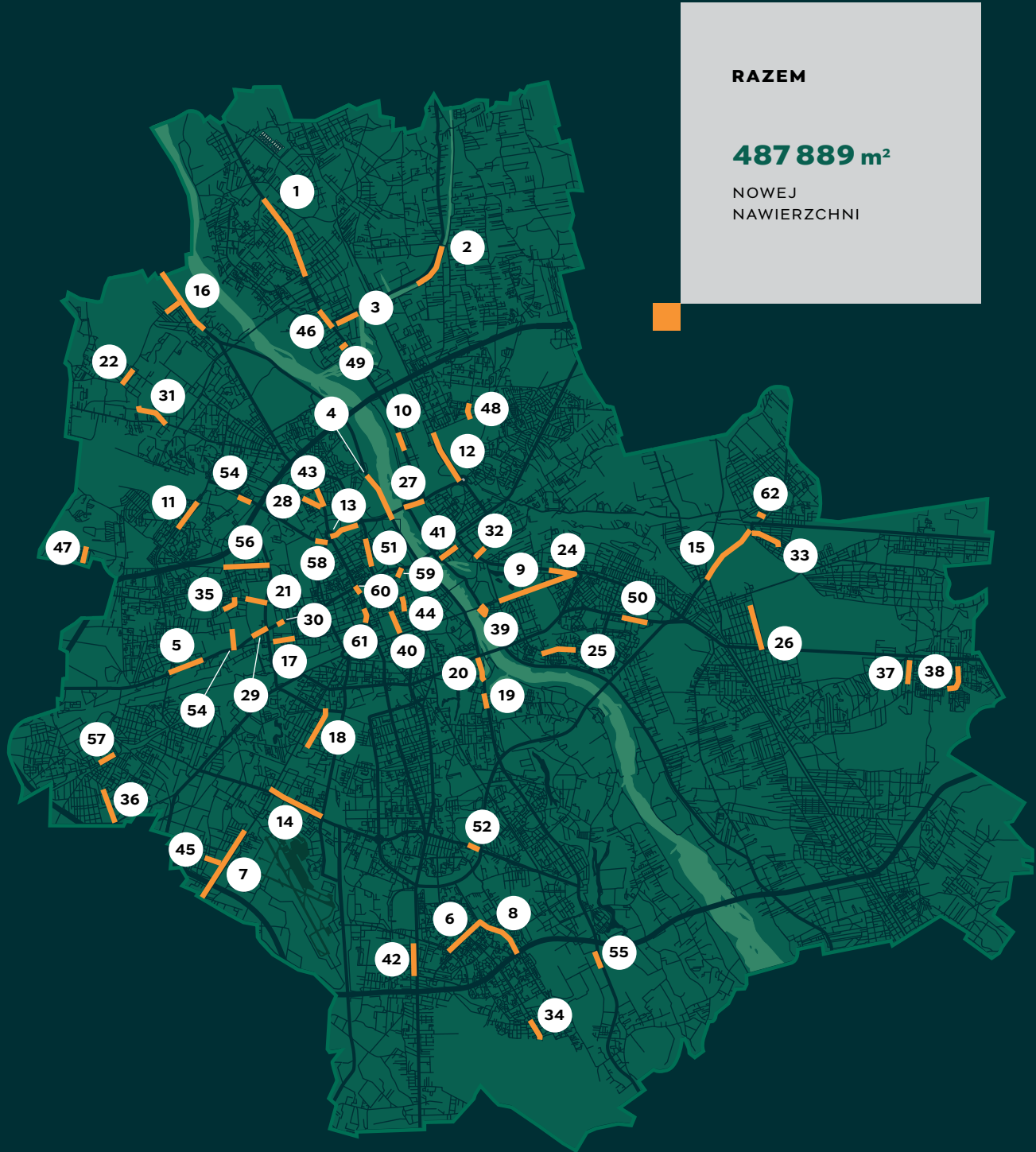
Przestrzeń wzbogacią trzy nowe parki kieszonkowe – kameralne, zielone enklawy zaprojektowane z myślą o odpoczynku i codziennym komforcie mieszkańców. Wyposażone zostaną w nowoczesne meble miejskie: ławki o dynamicznych, falistych formach oraz charakterystyczne, okrągłe siedziska z metalu. Całość uzupełni starannie dobrana zieleń ozdobna – kompozycje kwiatów, bylin, traw i niskich krzewów, wśród których znajdą się m.in. róże, hortensje, tulipany, geranium i liliowce.

Dopełnieniem zakresu inwestycji będzie kompleksowy remont chodników. Nieestetyczna kombinacja nawierzchni betonowej, kostki i wysłużonych płyt zostanie zastąpiona eleganckimi płytami granitowymi. W rejon Hali Mirowskiej powrócą pawilony handlowe w nowoczesnej i eleganckiej formie.



Remonty jezdni

Podlega nam ponad 800 km warszawskich dróg. Co roku kolejne – w ramach przetargów lub zleceń dla miejskiego Zakładu Remontów i Konserwacji Dróg – przechodzą remonty i przebudowy. Pod tym względem 2025 rok był rekordowy. Pracowaliśmy na blisko 70 ulicach, a nowa nawierzchnia pojawiła się na jezdniach o łącznej długości ok. 46 km.



RAZEM

487 889 m²

NOWEJ
NAWIERZCHNI



	ULICA	ODCINEK	POWIERZCHNIA
1	MODLIŃSKA	od Ćwiklińskiej do Światowida (jezdnia zachodnia)	36 208 m²
2	PŁOCHOCIŃSKA	od Hucnej do skrzyżowania z Krzyżówki i Spedycyjną	29 110 m²
3	PŁOCHOCIŃSKA	od przystanku „Zaplecze” do Cieślowskich	
4	WYBRZEŻE GDYŃSKIE	od Wenedów do Krasińskiego	23 419 m²
5	POŁCZYŃSKA	od Fort Wola do torów kolejowych (jezdnia północna), od torów kolejowych do skrzyżowania Powstańców Śląskich i Dźwigowej	22 741 m²
6	CISZEWSKIEGO	od skrzyżowania z Al. Rodowicza „Anody” i Rosoła do Pileckiego	20 753 m²
7	AL. KRAKOWSKA	od Cyprysowej do Szyszkowej (jezdnia zachodnia, prawy pas), od Szyszkowej do trasy S2 (jezdnia zachodnia), od trasy S2 do granicy miasta	19 857 m²
8	ROSOŁA	od Płaskowickiej do skrzyżowania z Panoramiczną i Wesołą, od skrzyżowania z Panoramiczną i Wesołą do Ciszewskiego (jezdnia wschodnia)	15 450 m²
9	AL. WASZYNGTONA	od Ronda Waszyngtona do Kinowej (prawe pasy), od Kinowej do Ronda Wiatraczna	15 337 m²
10	JAGIELLOŃSKA*	od Kotsisa do Budzińskiej-Tylickiej	14 166 m²
11	POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH	od Piastów Śląskich do Morcinka, od Morcinka do Wrocławskiej (jezdnia północna)	13 700 m²
12	ŚW. J. ODROWĄŻA	od skrzyżowania z Matki Teresy z Kalkuty i Budowlaną do Ronda Żaba (jezdnia zachodnia)	13 330 m²
13	SŁOMIŃSKIEGO	od Ronda Zgrupowania AK „Radosław” do Dworca Gdańskiego (jezdnia południowa)	12 933 m²
14	HYŃKA	od Żwirki i Wigury do Al. Krakowskiej	12 775 m²
15	MARSA	od Żołnierskiej do Ilskiego	12 632 m²
16	PUŁKOWA	od granicy miasta do Heroldów (jezdnia zachodnia, prawy pas)	12 431 m²
17	KASPRZAKA	od Płockiej do Bema	11 709 m²
18	PAWIŃSKIEGO	od Banacha do Korotyńskiego	11 208 m²
19	CZERNIAKOWSKA	od Bartyckiej do Mikkego (jezdnia wschodnia)	11 187 m²
20	CZERNIAKOWSKA	od Zaruskiego do Mostu Łazienkowskiego (jezdnia wschodnia)	
21	GÓRCZEWSKA	od Al. Prymasa Tysiąclecia do skrzyżowania z Deotymy i Elekcyjną	11 000 m²
22	WÓYCICKIEGO	od Wólczyskiej do Palisadowej	10 944 m²
23	WÓYCICKIEGO	od Żubrowej do Pułkowej	
24	GROCHOWSKA	od skrzyżowania z Międzyborską i Podskarbińską do Ronda Wiatraczna	9 516 m²

*inwestor prywatny

	ULICA	ODCINEK	POWIERZCHNIA
25	BORA-KOMOROWSKIEGO	od Afrykańskiej do Abrahama	9 418 m ²
26	KOŚCIUSZKOWCÓW	od Czecha do Kościuszkowców 85	7 386 m ²
27	STARZYŃSKIEGO	od Mostu Gdańskiego do Ronda Starzyńskiego (zjazd i wiadukt)	6 888 m ²
28	BRONIEWSKIEGO	od Pl. Grunwaldzkiego do Krasińskiego	6 616 m ²
29	WOLSKA	od Al. Prymasa Tysiąclecia do Elekcyjnej (jezdnia północna)	6 514 m ²
30	WOLSKA	od Syreny do Sokołowskiej (jezdnia północna, prawy pas)	
31	WÓLCZYŃSKA	od Arkuszowej do torów kolejowych	6 387 m ²
32	KIJOWSKA	od Targowej do Markowskiej	6 281 m ²
33	ILSKIEGO- AL. KOMANDOSÓW	od boczniczy kolejowej do skrzyżowania z Niedziałkowskiego i Gembarzewskiego	6 150 m ²
34	AL. KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ	od Wąwozowej do Kabackiej	5 813 m ²
35	JANA OLBRACHTA	od Redutowej do Górczewskiej	5 638 m ²
36	SOSNKOWSKIEGO	od Bodycha do skrzyżowania z Pużaka i Kompanii AK „Kordian”	5 537 m ²
37	JANA PAWEŁA II (Wesoła)	od Gościniec do Granicznej	5 488 m ²
38	JANA PAWEŁA II (Wesoła)	od Pogodnej do Ułańskiej	
39	WAŁ MIEDZESZYŃSKI	zjazd z Mostu Poniatowskiego i obszar skrzyżowania	5 300 m ²
40	MARSZAŁKOWSKA	od Świętokrzyskiej do Widok (jezdnia zachodnia)	4 649 m ²
41	KŁOPOTOWSKIEGO	od Jagiellońskiej do Pańskiej	4 628 m ²
42	PUŁAWSKA	od Puławskiej 280 do Płaskowickiej (jezdnia zachodnia, prawy pas)	4 614 m ²
43	POPIEŁUSZKI	od Pl. Grunwaldzkiego do Krasińskiego (jezdnia wschodnia)	4 309 m ²
44	MAZOWIECKA	od Pl. Małachowskiego do Świętokrzyskiej	4 074 m ²
45	SZYSZKOWA	od Działkowej do Ronda w stronę al. Krakowskiej	4 000 m ²
46	MODLIŃSKA	od Przaśnej do Płochocińskiej (jezdnia zachodnia)	3 953 m ²
47	BOLIMOWSKA	od Kocjana do Dobrzańskiego „Hubala”	3 750 m ²
48	CHODECKA	od Balkonowej do Matki Teresy z Kalkuty wraz z Matki Teresy z Kalkuty w rejonie skrzyżowania	3 706 m ²
49	ŻERAŃSKA	od Modlińskiej do Klembowskiej	3 273 m ²
50	OSTROBRAMSKA	od Ostrobramskiej 77 do Rodziewiczówny (jezdnia południowa, prawy pas)	3 050 m ²
51	ANDERSA	od Stawki do Nowolipki	2 860 m ²
52	AL. WILANOWSKA	od Al. Wilanowskiej 257 do Doliny Służewieckiej	2 567 m ²
53	OBOZOWA	od skrzyżowania z Magistralą i Długomiła do Al. Prymasa Tysiąclecia (jezdnia południowa), od skrzyżowania z Długomiła i Magistralą do skrzyżowania z Dahlberga i Deotymy (jezdnia północna), od Księcia Janusza do skrzyżowania z Deotymy i Dahlberga (jezdnia południowa)	2 461 m ²
54	REDUTOWA*	od Nakielskiej do Wolskiej	2 377 m ²
55	PRZYCZÓŁKOWA	w rejonie skrzyżowania z Pałacową	2 074 m ²
56	POWĄŻKOWSKA	od Obrońców Tobruku do zjazdu na Maczka	1 697 m ²
57	TRAKTORZYSTÓW	od Dyrekcyjnej do PKP Ursus	1 601 m ²
58	POWĄŻKOWSKA	od Bramy św. Honoraty do Okopowej (strona południowa, prawy pas)	1 424 m ²
59	SENATORSKA	od Moliera do Miodowej	1 336 m ²
60	AL. JANA PAWEŁA II	od Al. „Solidarności” do Ogrodowej (jezdnia zachodnia, prawy pas)	1 324 m ²
61	AL. JANA PAWEŁA II	od Grzybowskiej do Ronda ONZ (jezdnia zachodnia, prawy pas)	
62	PADEREWSKIEGO	od Katiuszy do Chruściela „Montera”	340 m ²

*inwestor prywatny

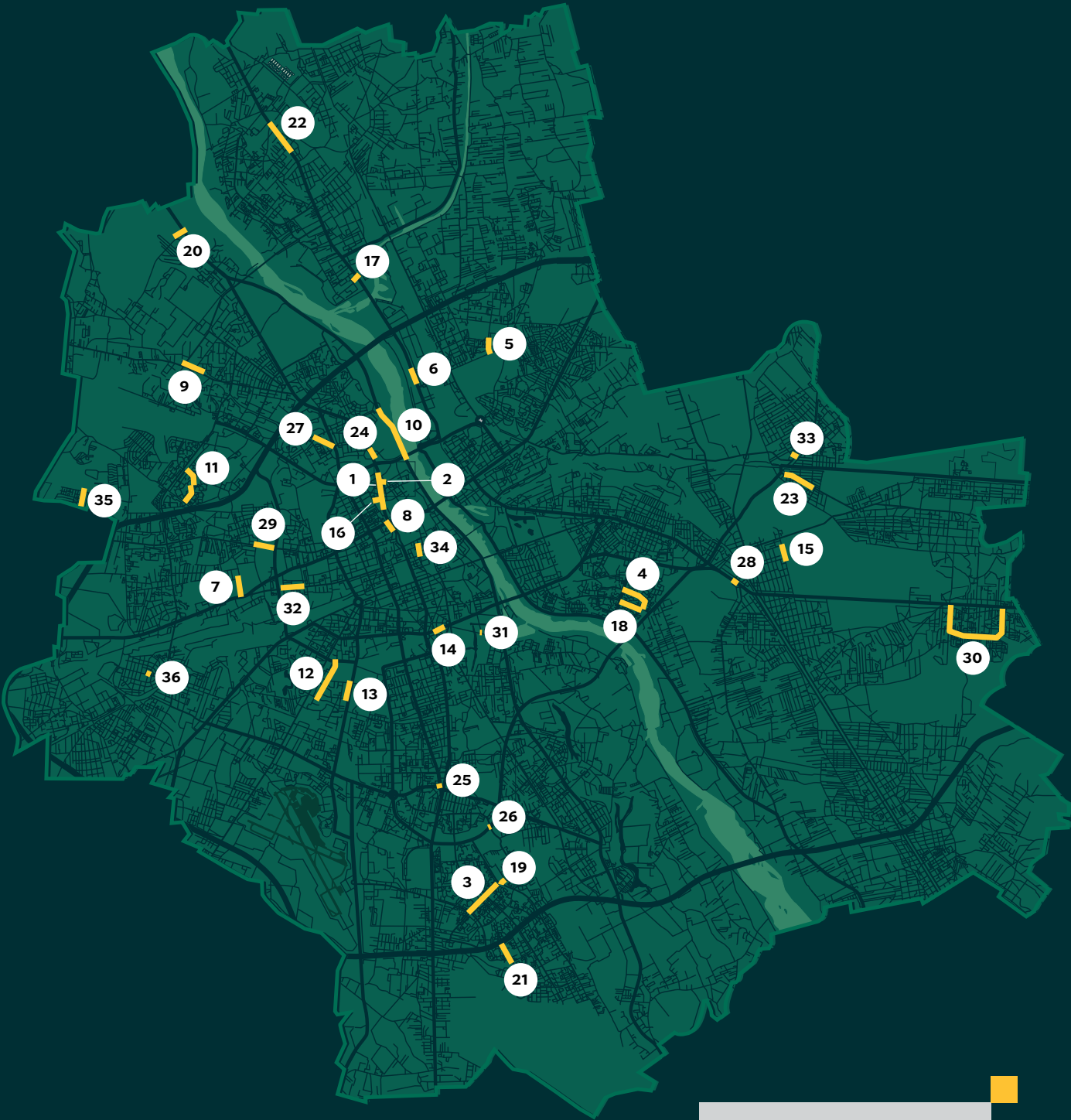


Remonty chodników

Aby Warszawa była przyjaznym i wygodnym miejscem dla pieszych, dbamy o jakość nawierzchni chodników. Co roku remontujemy i przebudowujemy kolejne trotuary, a starą kostkę – a czasami jeszcze i asfalt – zastępują nowe płyty. Budujemy także zupełnie nowe chodniki, zapewniając pieszym bezpieczną i wygodną infrastrukturę.

	ULICA	ODCINEK	POWIERZCHNIA
1	ANDERSA	od Nowolipki do Dawidowskiego	5 987 m ²
2	MURANOWSKA	od Andersa do Bonifraterskiej	
3	CISZEWSKIEGO	od skrzyżowania z Al. Rodowicza „Anody” i Rosoła do Pileckiego (wybrane fragmenty)	4 747 m ²
4	UMIŃSKIEGO	od Fiedorfa do Bora-Komorowskiego	3 690 m ²
5	CHODECKA	od Balkonowej do Matki Teresy z Kalkuty	3 227 m ²
6	JAGIELLOŃSKA*	od Kotsisa do Budzińskiej-Tylickiej (strona zachodnia)	2 200 m ²
7	REDUTOWA*	od Nakiełskiej do Wolskiej	1 782 m ²
8	PL. BANKOWY	strona zachodnia	1 675 m ²
9	WÓLCZYŃSKA	od Horacego do Nocznickiego (strona północna)	1 422 m ²
10	WYBRZEŻE GDYŃSKIE	od Wenedów do Krasińskiego (wybrane fragmenty)	1 217 m ²
11	WROCŁAWSKA	od Błatona do Widawskiej (strona wschodnia), od Widawskiej do Radiowej (strona zachodnia)	1 020 m ²
12	PAWIŃSKIEGO	od Banacha do Korotyńskiego (wybrane fragmenty)	1 015 m ²
13	ŻWIRKII WIGURY	od Księcia Trojdena do Pruszkowskiej (strona zachodnia)	986 m ²
14	AL. ARMII LUDOWEJ	od Marszałkowskiej do Al. Armii Ludowej 3/5 (strona południowa)	982 m ²
15	KOŚCIUSZKOWCÓW	od Bychowskiej do Karpackiej	955 m ²
16	ANIELEWICZA	od Zamenhoffa do Andersa (strona północna)	947 m ²
17	ŻERAŃSKA	od Modlińskiej do Kłembowskiej	934 m ²
18	BORA-KOMOROWSKIEGO	od Fiedorfa „Nila” do skrzyżowania z Jugosłowiańską i Umińskiego (strona południowa)	920 m ²
19	CISZEWSKIEGO*	od skrzyżowania z Al. Rodowicza „Anody” i Rosoła do Gutta (strona południowa)	900 m ²
20	WÓYCICKIEGO	od UKSW do Pułkowej	896 m ²
21	STRYJEŃSKICH	od Na Uboczu 28 do Belgradzkiej	856 m ²
22	MODLIŃSKA	od Ćwiklińskiej do Mehoffera (strona zachodnia, wybrane fragmenty)	755 m ²
23	ILSKIEGO-AL. KOMANDOSÓW	od boczniczy kolejowej do skrzyżowania z Niedziałkowskiego i Gembarzewskiego	621 m ²
24	MICKIEWICZA	od Zajęczka do Dymińskiej (poniżej nasypu)	601 m ²
25	AL. NIEPODLEGŁOŚCI	w rejonie Puławskiej	314 m ²
26	DOLINA SŁUŻEWCZEKA	w rejonie Nowoursynowskiej	307 m ²
27	BRONIEWSKIEGO	od Pl. Grunwaldzkiego do Krasińskiego	301 m ²
28	PŁOWIECKA	od Edisona do Płowieckiej 83	269 m ²
29	GÓRCZEWSKA	od Al. Prymasa Tysiąclecia do skrzyżowania z Deotymy i Elekcyjną (wybrane fragmenty)	265 m ²
30	JANAPAWŁA II (Wesoła)	wybrane fragmenty	246 m ²
31	MYŚLIWIECKA	w rejonie przystanku „Agrykola” 02	223 m ²
32	KASPRZAKA	od Bema do Płockiej	200 m ²
33	PADEREWSKIEGO	od Chruściela „Montera” do Katiuszy (wybrane fragmenty)	170 m ²
34	MAZOWIECKA	od Pl. Małachowskiego do Świętokrzyskiej (wybrane fragmenty)	169 m ²
35	BOLIMOWSKA	od Kocjana do Dobrzańskiego „Hubala” (wybrane fragmenty)	150 m ²
36	CHROŚCICKIEGO	w rejonie Skweru 16 września 1944 roku	126 m ²

*inwestor prywatny



RAZEM

41 075 m²

NOWYCH LUB
WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW



Nowe drogi dla rowerów

W 2025 roku Warszawa mocno przyspieszyła z budową infrastruktury rowerowej. Do użytku oddano aż 57 kilometrów nowych tras, najwięcej w historii.



873 km
TRAS ROWEROWYCH, W TYM:

- 574,1 km**
DRÓG DLA ROWERÓW
- 81,3 km**
CIĄGÓW
PIESZO-ROWEROWYCH
- 52,7 km**
PASÓW ROWEROWYCH
- 165,3 km**
ULIC Z KONTRARUCHEM,
W TYM 5,1 KM
KONTRAPASÓW



**NAJWIĘKSZE
REMONTY W 2025 R.
PRZEPROWADZONO
NA TRASACH:**

w ciągu ulic Belwederska – Sobieskiego (w ramach budowy trasy tramwajowej), Ciszewskiego, Płowieckiej, Chodeckiej, Światowida, Al. Jana Pawła II, Broniewskiego i Al. Stanów Zjednoczonych.

Powstały m.in. kolejne części rowerowych korytarzy wzdłuż ul. Andersa i Bonifraterskiej w Śródmieściu oraz wzdłuż ul. Mrówczej w Wawrze. Rembertów z kolei zyskał rowerowe połączenie z ul. Żołnierską wzdłuż ul. Strażackiej. W efekcie na koniec 2025 roku warszawscy rowerzyści mieli do dyspozycji ponad 873 km infrastruktury rowerowej. Oprócz tego wyremontowano i przebudowano aż 20 km infrastruktury rowerowej, poprawiając komfort i bezpieczeństwo jazdy.

Warszawa nieustannie dąży do zrównoważonej mobilności. Projektujemy, budujemy i modernizujemy infrastrukturę rowerową na terenie całego miasta. Priorytetem jest łączenie istniejących dróg rowerowych w spójną sieć. Nierzadko są to bardzo krótkie fragmenty tras, a czasem wręcz pojedyncze miejsca, jednak ich przebudowa przynosi efekt nieporównywalnie większy, niż wynikałoby to z ich długości.

Kluczowym przedsięwzięciem w 2025 r. była budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Andersa wraz z kompletem nowych przejazdów rowerowych przy skrzyżowaniach oraz na wysokości Skweru Edelmanna. Jest to kolejny krok milowy w tworzeniu międz dzielnicowej trasy północ-południe przez ścisłe centrum miasta. Równolegle udało nam się wydłużyć obustronne pasy rowerowe na ul. Bonifraterskiej od ul. Sapieżyńskiej do ul. Międzyparkowej. W celu zapewnienia poprzecznych połączeń z ul. Andersa i Bonifraterską wybudowaliśmy drogę rowerową wzdłuż ul. Muranowskiej, a stare trasy z kostki przy ul. Anielewicza i ul. Świętojskiej zyskały komfortową nawierzchnię bitumiczną. Pracujemy nad kolejnymi etapami tego korytarza na ul. Mickiewicza i ul. Andersa.

W Wawrze powstała kolejna część trasy rowerowej północ-południe wzdłuż ul. Mrówczej wraz z odcinkiem wzdłuż ul. Panny Wodnej. Całość połączyła się z istniejącymi drogami rowerowymi wzdłuż ul. Skalnicowej i ul. Mozaikowej. Łącznie to ponad dwa kilometry dróg rowerowych. Jest to kolejny istotny krok w tworzeniu systemu tras rowerowych w tej dzielnicy. W planach są trasy wzdłuż ul. Lucerny i ul. Patriotów.

Z kolei mieszkańcy Rembertowa zyskali w tym roku trasę rowerową wzdłuż ul. Strażackiej między ul. Żołnierską a ul. Zesłańców Polskich. To kluczowe połączenie Rembertowa z resztą miasta poprzez drogę rowerową wzdłuż ul. Żołnierskiej.



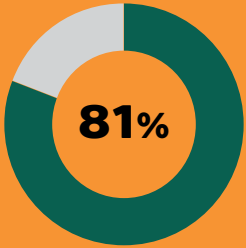
REKORD:

ponad 20 km
INFRASTRUKTURY
ROWEROWEJ, KTÓREJ
MODERNIZACJĘ
ZAKOŃCZONO W 2025 R.

ponad 110 km tras
WYREMONTOWANE
ZOSTAŁO ŁĄCZNIE
OD 2013 ROKU

**BUDOWA NOWYCH
TRAS JEST
KLUCZOWYM CELEM**

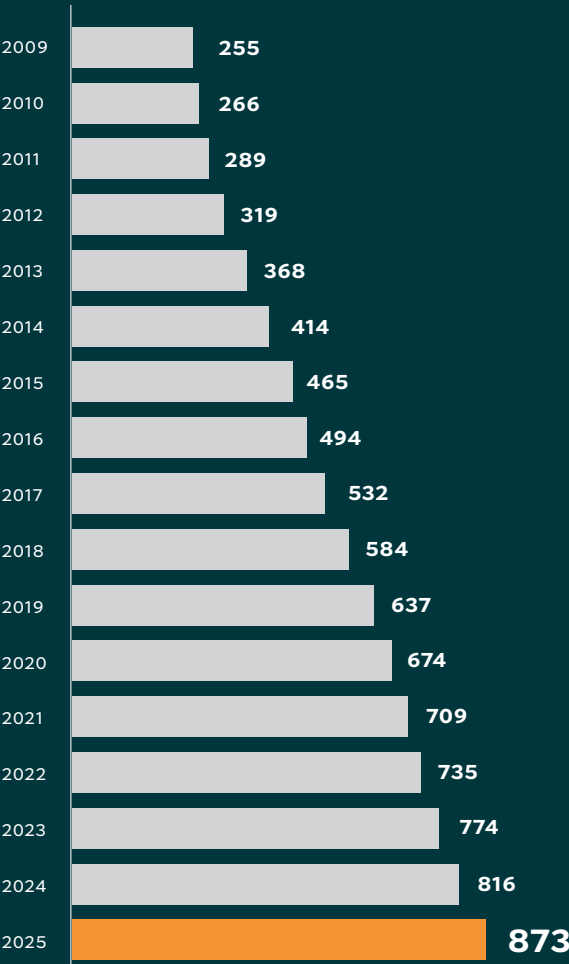
...ponieważ tylko w ten sposób
można realnie zwiększać
dostępność roweru jako środka
transportu dla jak najszerzej
grupy mieszkańców.



INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ
Z NAWIERZCHNIĄ ASFALTOWĄ

Infrastruktura rowerowa w Warszawie

w kilometrach:



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

Zazielenianie ulic

Zieleń to nieodłączna część nowoczesnego miasta. Dbamy, aby wzdłuż warszawskich ulic było jej co roku coraz więcej. Sadzimy nowe szpalery drzew, a rabaty z różnych gatunków krzewów i bylin układamy w niebanalne wzory. W ten sposób odciążamy środowisko oraz poprawiamy estetykę stołecznych ulic.

ZIELEŃ W LICZBACH:



541
DRZEW



501 430
KRZEWÓW I BYLIN



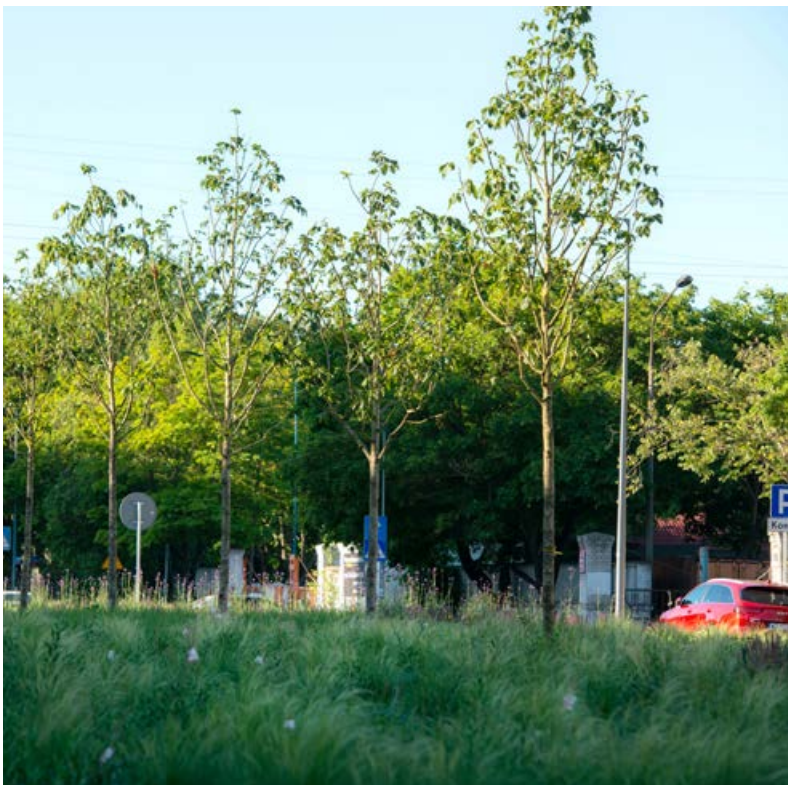
5 482 183 zł
W 2025 ROKU WYDALIŚMY
NA UTRZYMANIE ZIELENI
PRZYULICZNEJ

Przebudowy stołecznych ulic to doskonała okazja do ich zazielenienia. Już na etapie projektów przewidujemy dla zieleni odpowiednie miejsce. Tak właśnie było na ul. Ordona. Po przebudowie drogi ogłosiliśmy przetarg na wykonanie nasadzeń na przygotowanym wcześniej terenie. Posadziliśmy 61 nowych drzew – klony, kasztanowce i lipy – a także 3,5 tys. m² krzewów i bylin. Te ostatnie posadzono tak, aby różne gatunki roślin – wśród nich róże, irgi, trzcinniki, ostniece i kocimiętki – łączyły się ze sobą we wstęgi. Dzięki temu rabaty układają się w ciekawe kształty.

Więcej zieleni pojawiło się także na ul. św. Wincentego. W 2024 roku przebudowaliśmy ulicę, aby wyznaczyć na niej (oraz na ul. Głębockiej) nowy buspas. W zeszłym roku wróciliśmy, aby postawić wzdłuż niej „zieloną ścianę”. Po zachodniej stronie ulicy, między ul. Kondratowicza a skrzyżowaniem z ulicami Malborską i Przy Grodzisku, posadziliśmy 43 drzewa – lipy, topole i świdośliwy – oraz ok. 1000 m² krzewów i bylin.

Zielenią uzupełniliśmy także inne nasze inwestycje. Nowa roślinność pojawiła się na skrzyżowaniach ulic Krasińskiego z Przasnyską oraz Augustówki z Zawodziem, a także Powstańców Śląskich z Wrocławską (płn.). W zeszłym roku realizowaliśmy również zielone projekty z budżetu obywatelskiego, m.in. na ulicach Saskiej, Zwycięzców i Bora-Komorowskiego.

Szczególną rolę w zazielenianiu miasta odgrywają rozpyłowania. Dzięki nim w niepotrzebnie zabetonowanych przestrzeniach pojawia się zieleń, co ma pozytywny wpływ na środowisko oraz estetykę miasta. W zeszłym roku największe rozpyłowania przeprowadziliśmy w ramach Nowego Centrum Warszawy. Podobne prace – na nieco mniejszą skalę – zrealizowaliśmy także w kilku innych miejscach, np. przy ul. Deotymy czy ul. Wolskiej. Cel jest zawsze ten sam: więcej zieleni kosztem zbędnego betonu.



„Zielone inwestycje”

- MARSZAŁKOWSKA**
Królewska – Widok
145 drzew
96 496 krzewów i bylin
- PL. CENTRALNY**
85 drzew
74 568 krzewów i bylin
- CHODECKA**
Matki Teresy z Kalkuty – Balkonowa
77 drzew
34 217 krzewów i bylin
- ORDONA**
Ordona 5B – Stańczyka
61 drzew
362 946 krzewy i byliny
- ZŁOTA I ZGODA**
46 drzew
- ŚW. WINCENTEGO**
Kondratowicza – skrzyżowanie z Malborską i Przy Grodzisku
43 drzewa
12 033 krzewy i byliny
- PL. BANKOWY**
28 drzew
23 244 krzewy i byliny
11 krzewów soliterowych
- AL. „SOLIDARNOŚCI” I LESZNO**
Okopowa – Al. Jana Pawła II
19 drzew
7 069 krzewów i bylin
- STRAŻACKA**
Żołnierska – Zesłańców Polskich
11 drzew
1 760 krzewów i bylin
- PL. TRZECH KRZYŻY**
10 drzew
2 960 krzewów i bylin
- SKRZYŻOWANIE AFRYKAŃSKIEJ Z BORA-KOMOROWSKIEGO**
10 drzew
1 434 krzewy i byliny
2 krzewy soliterowe
- MAZOWIECKA**
6 drzew
150 krzewów i bylin
- SASKA**
Zwycięzców – Al. Stanów Zjednoczonych
5 371 krzewów i bylin
2 krzewy soliterowe

Inwestycje deweloperskie

Stołeczne ulice zmieniają również inwestorzy prywatni. W Zarządzie Dróg Miejskich upewniamy się, że robią to dobrze, z jak największą korzyścią dla Warszawy i jej mieszkańców.



62

PODPISANE
UMOWY Z DEWELOPERAMI

blisko 100 mln zł

ŁĄCZNA KWOTA
INWESTYCJI
DEWELOPERSKICH

Zgodnie z art. 16 ustawy o drogach publicznych inwestorzy prywatni mają obowiązek przebudowy układu drogowego tak, aby dostosować go do zwiększonego ruchu wywołanego nową zabudową. Dzięki temu powstają nowe odcinki dróg, skrzyżowania, przejścia dla pieszych, ale też chodniki, drogi dla rowerów i zieleń.

W 2025 podpisaliśmy z deweloperami 62 umowy na łączną kwotę blisko 100 milionów złotych. W 18 przypadkach są to umowy zakładające udział finansowy w inwestycji miejskiej – dzięki temu deweloper „dorzuca się” do planowanej przez miasto przebudowy.

Likwidacja kładki nad Wołoską

Prywatny inwestor przebudował fragment ul. Wołoskiej, w tym jej skrzyżowania z ul. Domaniewską i ul. Konstruktorską. Rozebrana została kładka prowadząca do centrum handlowego. W jej miejsce powstało nowe przejście naziemne. Wzdłuż Wołoskiej powstał też park linearny.

Droga rowerowa wzdłuż Komitetu Obrony Robotników

Deweloperzy wybudowali drogę dla rowerów po północnej stronie ul. Komitetu Obrony Robotników. Wraz z pracami na Rondzie M. Tarnowskiej powstały przejazdy rowerowe oraz poprawiono bezpieczeństwo przez wyniesienie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego.

Poprawa bezpieczeństwa na Polskiej

Na ul. Polskiej przebudowano chodnik oraz wykonano nowe przejście dla pieszych z azylem, który poprawia bezpieczeństwo pieszych.



Nowa nawierzchnia na Jagiellońskiej

Inwestor prywatny ułożył nową nawierzchnię ul. Jagiellońskiej. To jeden z etapów prac, które zaplanował tam deweloper. Dodatkowo wybudowane zostaną osobne pasy do skrętu, przejścia dla pieszych czy sygnalizacja przy przejazdach przez torowisko tramwajowe.



Nowe przejścia naziemne na skrzyżowaniu Wolskiej i Młynarskiej

W 2025 inwestor prywatny rozpoczął zmiany na skrzyżowaniu ulic Wolskiej i Młynarskiej. Zasypane zostało ciemne i niedostępne dla wszystkich podziemne przejście. W jego miejscu powstaną naziemne przejścia dla pieszych, z drogą dla rowerów i przejazdami rowerowymi. Inwestycja zakończy się w 2026 roku.



4.

Oświetlenie

Nowoczesne i energooszczędne oświetlenie to jeden z filarów bezpiecznej infrastruktury drogowej.

W 2025 roku kontynuowaliśmy szeroko zakrojoną wymianę opraw na nowoczesne źródła LED w ramach największego w Polsce programu modernizacji oświetlenia ulicznego. Równolegle realizowaliśmy projekty doświetleń przejść dla pieszych i newralgicznych miejsc, zwiększając widoczność oraz poczucie bezpieczeństwa po zmroku.

SPIS TREŚCI

- 50** Oprawy SAVA
- 52** Historyczne oprawy
- 54** Doświetlenie przejść
- 56** System sterowania oświetleniem

Oprawy SAVA

Program wymiany opraw oświetleniowych zbliża się do finiszu. Z końcem 2025 roku zamontowanych było ponad 80 tysięcy nowoczesnych, LEDowych opraw na drogach zarządzanych przez nas i urzędy dzielnic.



SAVA POD RÓŻNYM KĄTEM

Sytuacje, w których oprawy świecą w okna mieszkań, są niedopuszczalne. Ważne, żeby latarnie rzeczywiście oświetlały to, co miały oświetlać. Oprawy SAVA pozwalają na dostosowanie odpowiedniego kąta świecenia. Do jego zmiany wystarczy klucz imbusowy.

Nie wystarczy jednak możliwość łatwego dostosowywania kąta świecenia oprawy. Trzeba jeszcze wiedzieć, pod jakim dokładnie kątem je ustawić. Przed budowę oświetlenia zawsze wykonuje się projekt fotometryczny, który pozwala dopasować parametry oświetlania do charakterystyki drogi.



SAVA NAGRADZANA

Nasz program wymiany opraw oświetleniowych spotkał się z dużym uznaniem w całym kraju, a także na świecie! SAVA została kilkakrotnie nagrodzona, m.in. tytułem „Najlepszej inwestycji oświetleniowej” w konkursie Polskiego Związku Przemysłu Oświetleniowego czy wyróżnieniem „Highly Commended” nagrody DALI Lighting Awards.

Pierwsze oprawy SAVA pojawiły się w 2022 roku. Wymianę zaczęliśmy od głównych dróg (w zarządzie ZDM). Ponieważ efekty były bardzo dobre, powierzono nam też wymianę opraw na lokalnych ulicach zarządzanych przez urzędy dzielnic. Modernizacja oświetlenia przynosi realne oszczędności pieniędzy i energii.

Dodatkowo modernizacja sprawiła, że warszawskie oświetlenie uliczne stało się bardziej ustandaryzowane. Mniejsza jest również awaryjność, a odpowiednia budowa lampy pozwala na szybkie i łatwe naprawy.

SAVA W LICZBACH

8 590

OPRAW
ZAMONTOWANYCH
W 2025 R.

ponad 38 tys. MWh

OSZCZĘDNOŚĆ
ENERGII

31 084 tony CO₂

EMISJA ZREDUKOWANA
DZIĘKI WYMIANIE OPRAW
DO KOŃCA 2025 R.

81 932

ŁĄCZNIE
ZAMONTOWANE
OPRAWY

49 mln zł

OSZCZĘDNOŚĆ
DLA BUDŻETU MIASTA

4,5 mln drzew

TRZEBA BY POSADZIĆ JAKO
EKWIWALENT UZYSKANEJ
REDUKCJI CO₂

SAVY na drogach ZDM i gminnych

Stan wymienionych opraw na 2025 r.



LEGENDA:

DROGI ZDM

DROGI GMINNE

Historyczne oprawy

Rozpoczęliśmy proces wymiany opraw na warszawskich pastorałach na nowe oprawy LED. Podobnie jak same pastorały, będą one nawiązywać wyglądem do przeszłości, ale – z myślą o przyszłości – zużywać mniej energii elektrycznej.



SKARYSZAK Z ENERGOOSZCZĘDNymi PASTORAŁAMI

LED-owe oprawy historyczne zamontowaliśmy już w 2024 roku w Parku Skaryszewskim, przy okazji jego modernizacji. Dostosowują one temperaturę barwową światła oraz jego natężenie do pory dnia i intensywności ruchu w parku, dzięki czemu zmniejszamy zanieczyszczenie światłem. Stwarza to bardziej przyjazne warunki życia dla parkowej fauny i flory.

Warszawskie pastorały, czyli ozdobne słupy nawiązujące swoim wyglądem do przedwojennych latarni, zamontowane są wzdłuż wybranych ulic, tak aby jak najwierniej oddać ich historyczny klimat. Część z nich – ok. 800 sztuk – ma już fabrycznie zamontowane nowoczesne oprawy LED. Na pozostałych 3 tys. pastorałów wiszą oprawy sodowe lub metalohalogenkowe, które wymieniamy w trosce o środowisko i budżet miasta.

Zamówione oprawy przypominać będą te z katalogu Fabryki Żyrandoli Elektrycznych A. Marciniak S.A. z 1933 roku. Tym samym nawiążą do opraw montowanych na stołecznych latarniach przed 1939 rokiem. Oprawy spełniają wyśrubowane normy oraz umożliwiają beznarzędziowy dostęp do wnętrza, co ułatwi ich konserwację. Historyczny wygląd połączyliśmy z nowoczesnymi rozwiązaniami – oprawy będą wyposażone w sterownik, który pozwoli m.in. na zdalną detekcję awarii.

W 2025 rozstrzygnęliśmy przetarg na dostawę opraw o historycznym wyglądzie. Wygrała oferta opiewająca na **1 492 974** złote. Oprawy zawisną na **51** wybranych ulicach Żoliborza, Ochoty, Mokotowa, Śródmieścia i Pragi-Północ w 2026 roku.

LICZBA NOWYCH OPRAW HISTORYCZNYCH:

286

NA ŽOLIBORZU

185

NA MOKOTOWIE

67

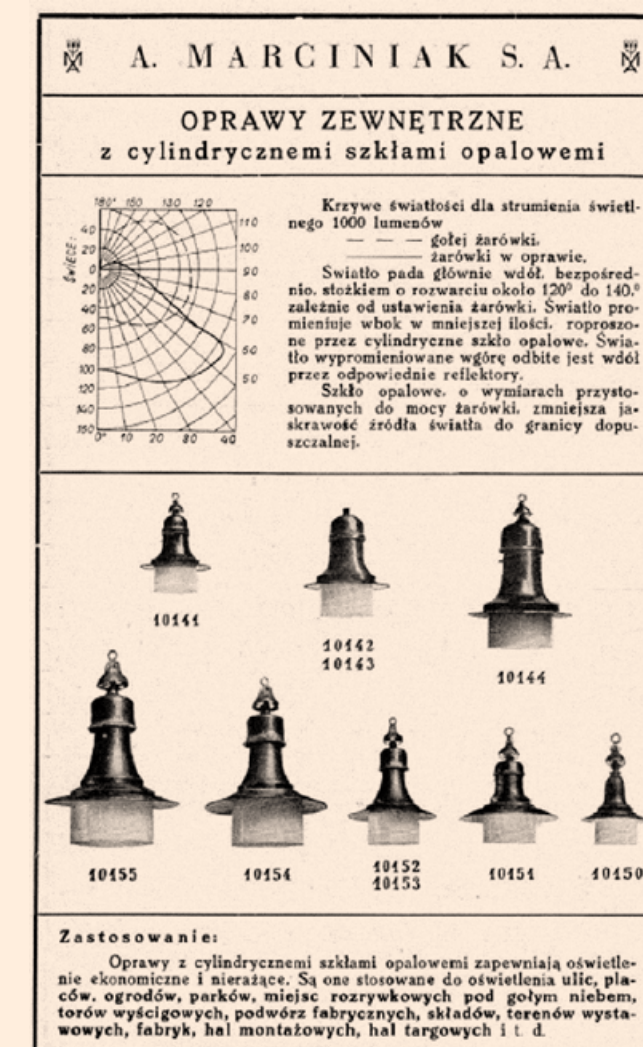
W ŚRÓDMIEŚCIU

34

NA OCHOCIE

15

NA PRADZE-PÓŁNOC



Doświetlenia przejść

Doświetlenie przejść dla pieszych to jeden z naszych sposobów na poprawę bezpieczeństwa na stołecznych drogach. W 2025 roku doświetliliśmy 120 przejść.



DOŚWIETLENIA DZIELNICOWE I OBYWATELSKIE

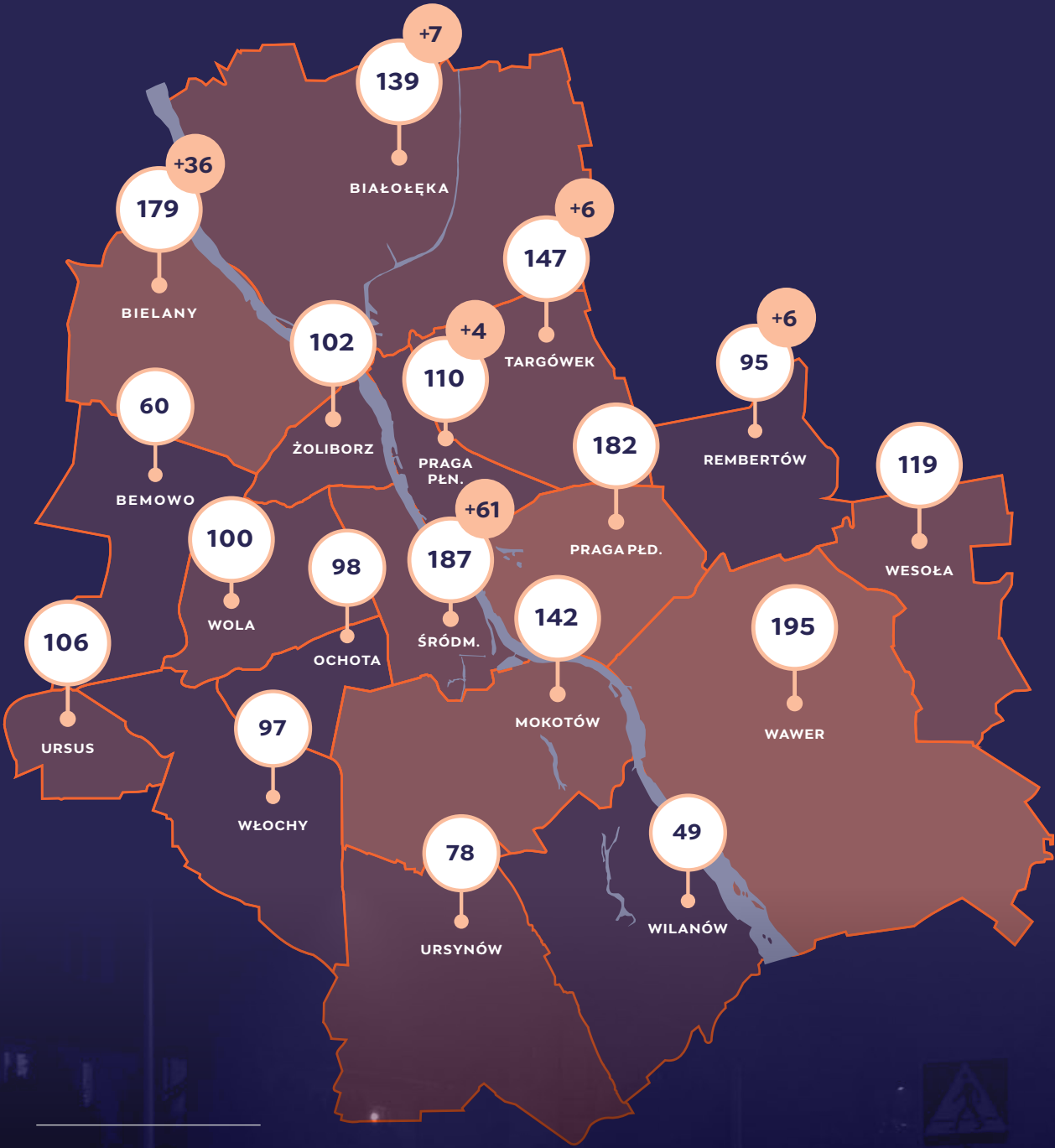
Doświetlenia są przeprowadzane także przy okazji przebudowy ulic czy inwestycji na lokalnych uliczkach, za które odpowiadają urzędy dzielnic. Nowe słupy doświetlające montujemy również w ramach budżetu obywatelskiego.

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 oślepiały kierowców, a wyraźnie podkreślały obecność pieszego na zebrze oraz zbliżającego się do niej. To najlepszy sposób na poprawę widoczności pieszego przechodzącego przez jezdnię, znacznie skuteczniejszy niż np. elementy odbłaskowe na znakach drogowych czy ubraniu.

Program doświetlenia przejść realizujemy już prawie od dekady. Co roku oświetlamy kolejne zebry. W 2025 roku ogłosiliśmy kolejny przetarg na doświetlenia. Pierwsze efekty widać już w terenie – doświetlone zostały przejścia m.in. w Śródmieściu, na Bielanych czy w Rembertowie. Na montaż dodatkowego oświetlenia czekają zebry w kolejnych dzielnicach – przetarg dotyczy bowiem 16 warszawskich dzielnic.



Suma doświetleń przejść w latach 2016–2025 w poszczególnych dzielnicach



LEGENDA:

- 100 SUMA DOŚWIETLEŃ 2016–2025
- +10 DOŚWIETLENIA W 2025 R.



System sterowania oświetleniem

Szybsza reakcja, milionowe oszczędności, nowe możliwości – tak można w skrócie opisać system sterowania oświetleniem, na który ogłosiliśmy przetarg w 2025 roku. Specjalne kontrolery montowane na oprawach stołecznych latarni to zdecydowany krok ku nowoczesnemu zarządzaniu ulicznym oświetleniem.



ROZWÓJ SYSTEMU

System niesie ze sobą jeszcze więcej możliwości, m.in. dzięki stałemu podłączeniu do prądu. W przyszłości możliwe będzie połączenie latarni z innymi systemami, np. pomiaru ruchu. Będą mogły także służyć jako punkty ładowania małych pojazdów elektrycznych.

Z czasem możliwości rozwoju systemu będzie jeszcze więcej, jednak do tego potrzebny będzie bardziej zaawansowany sprzęt. Po ośmiu, a tym bardziej po trzynastu latach urzędzenia montowane dziś na latarniach będą przestarzałe. Nie ma sensu, by przechodziły na naszą własność. Po zakończeniu umowy zabierze je wykonawca, dzięki czemu będziemy mogli zmniejszyć koszty obsługi systemu.

Warszawskie ulice oświetla dziś ponad 80 tys. opraw SAVA. Zaprojektowane z myślą o stolicy na stałe wpisały się w jej krajobraz. Przyniosły także znaczne oszczędności – zarówno finansowe, jak i środowiskowe. Wielka wymiana opraw była jednak dopiero pierwszym etapem modernizacji ulicznego oświetlenia w Warszawie.

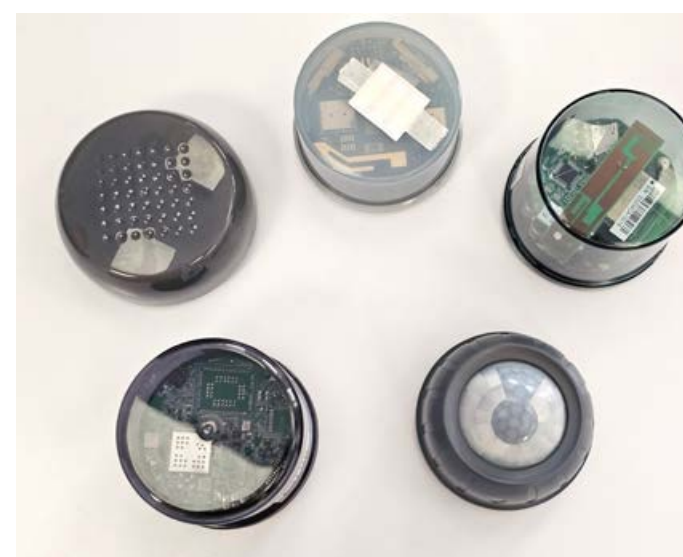
Drugim jest system sterowania oświetleniem. Przetarg na jego wdrożenie był pierwszym takim postępowaniem w Europie. Poprzedziliśmy go konsultacjami rynkowymi, aby móc otrzymać produkt spełniający nasze wyśrubowane wymagania.

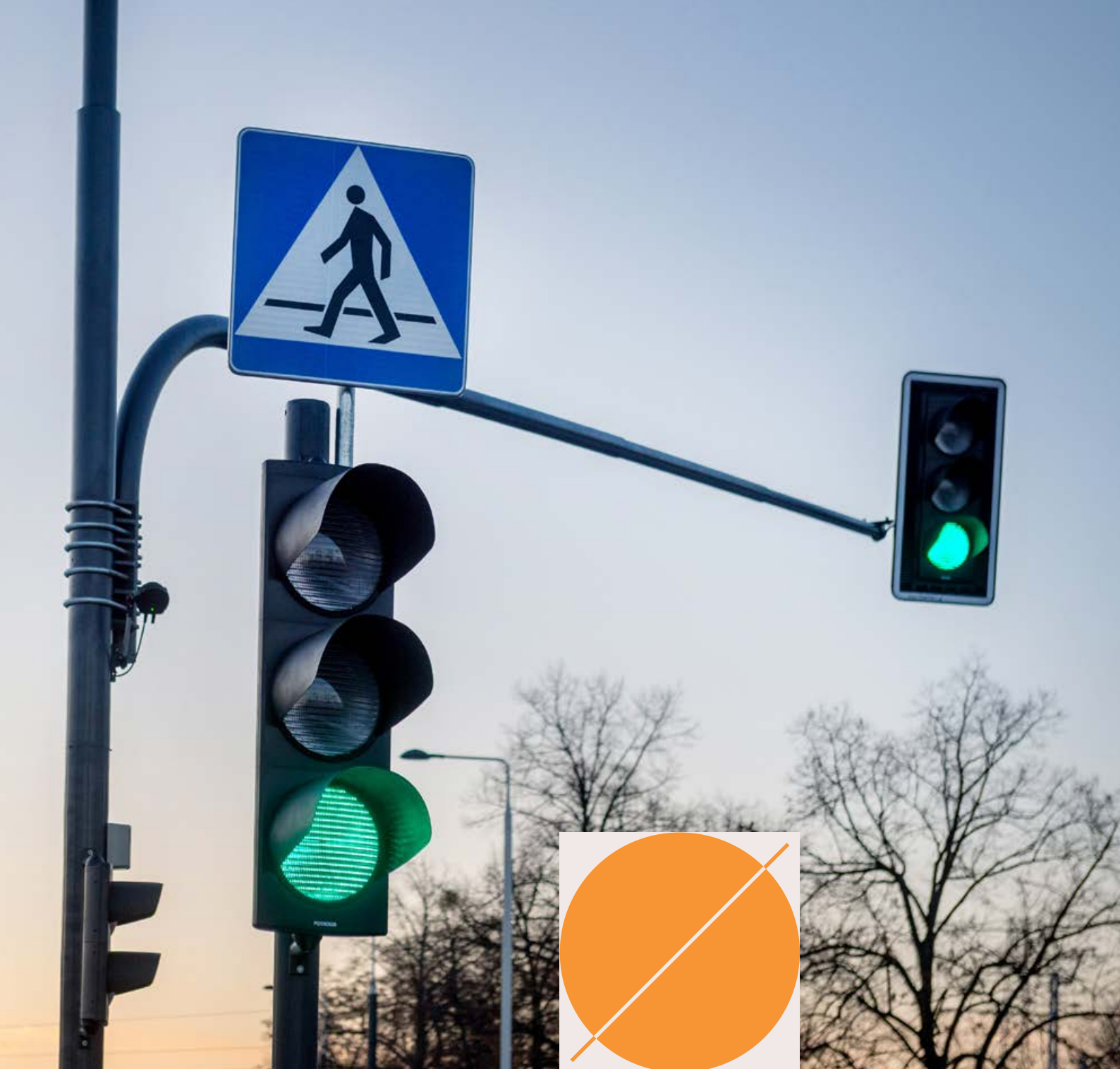
Jaśniej lub ciemniej – w zależności od potrzeb

Podstawową funkcją systemu jest możliwość dynamicznego dostosowywania natężenia światła do panujących warunków. Jeśli potrzeba go mniej, oprawy świecą z mniejszą mocą – i analogicznie w drugą stronę. Już dzięki samemu dopasowywaniu natężenia światła zaoszczędzimy – według naszych szacunków – ponad 33 mln zł w ciągu ośmiu lat. Gdy natomiast przedłużymy umowę o kolejne pięć lat – tzw. prawo opcji – oszczędności, według naszych obliczeń, powinny przekroczyć 54 mln zł.

System pozwala również na dynamiczne włączanie i wyłączenie latarni. Na razie włączają się i wyłączają o z góry ustalonych porach, uzależnionych od wschodu i zachodu słońca. Jeszcze nie możemy na bieżąco dopasowywać czasu ich działania do warunków atmosferycznych, które mają znaczący wpływ na to, czy na ulicach jest jasno, czy ciemno. Niedługo będziemy mieli taką możliwość, co niesie za sobą kolejne oszczędności, mogące sięgać ok. 8 mln zł rocznie.

Dzięki systemowi znacznie łatwiejsza jest również konserwacja stołecznych latarni. Będziemy mogli wykrywać, a nawet przewidywać awarie. Nie trzeba otwierać uszkodzonej oprawy ani jechać na miejsce, by dowiedzieć się, dlaczego nie działa. To kolejne obniżki kosztów utrzymania ulicznego oświetlenia w Warszawie.



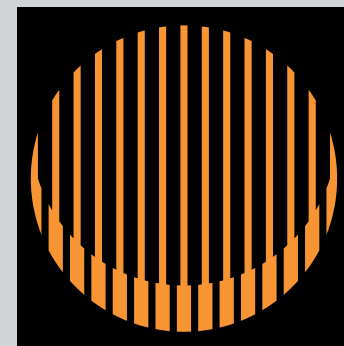


5.

Bezpieczeństwo

Bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu pozostaje naszym nadrzędnym celem.

W 2025 roku wdrażaliśmy zarówno punktowe rozwiązania – takie jak zmiany w oznakowaniu czy doświetlenia przejść – jak i kompleksowe przebudowy skrzyżowań oraz korekty organizacji ruchu. Każde działanie poprzedzamy analizą danych, pomiarami i obserwacjami w terenie, aby podejmowane decyzje były skuteczne i odpowiadały realnym potrzebom mieszkańców.



SPIS TREŚCI

- 60** Program poprawy bezpieczeństwa
- 62** Analizujemy ruch na drogach
- 64** Zmiany w organizacji ruchu
- 66** Nowe ronda
- 68** Nowe przejścia dla pieszych
- 70** Sygnalizacja świetlna
- 72** Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Program poprawy bezpieczeństwa

Za nami pierwszy rok ze zwiększonym budżetem na poprawę bezpieczeństwa na stołecznych drogach. W ramach programu poprawy bezpieczeństwa drogowego wprowadziliśmy zmiany na 119 przejściach dla pieszych i przygotowaliśmy prawie 150 kolejnych projektów, które pomogą w osiągnięciu naszego celu – Wizji Zero.

**BEZPIECZEŃSTWO
W LICZBACH:**



60 mln zł

WYDANYCH NA POPRAWĘ
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU
DROGOWEGO W 2025 R.

100 mln zł

ROZDYSPONOWANYCH
NA KOLEJNE PLANOWANE
ZADANIA



119

POPRAWIONYCH
PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH

123

WDROŻONE PROJEKTY
ZMIAN ORGANIZACJI RUCHU

148

PRZYGOTOWANYCH
PROJEKTÓW POPRAWIAJĄCYCH
BEZPIECZEŃSTWO

226

PRIORYTETOWYCH LOKALIZACJI,
DLA KTÓRYCH USTALILIŚMY
ROZWIĄZANIA

Program poprawy bezpieczeństwa to konkretne działania w konkretnych lokalizacjach. W 2024 roku otrzymaliśmy dodatkowe 164 mln zł na program poprawy bezpieczeństwa w latach 2025–2028. Tylko w 2025 r. pozwoliło to podwoić wydatki na ten cel – zadania związane z poprawą brd kosztowały łącznie 60 mln zł.

Dzięki temu wprowadziliśmy zmiany na 119 przejściach dla pieszych. Przygotowaliśmy również 148 kolejnych projektów organizacji ruchu, w tym 46 dotyczących najbardziej niebezpiecznych przejść dla pieszych.

Wśród wdrożonych rozwiązań znalazła się m.in. sygnalizacja świetlna. Budowaliśmy ronda i azyle, a także montowaliśmy progi zwalniające. Każda zmiana jest dostosowana do potrzeb danego miejsca. Niekiedy stosowaliśmy rozwiązania doraźne – np. w Al. Niepodległości czy na ul. ks. Popiełuszki – do czasu wdrożenia rozwiązań docelowych.

Punktem wyjścia dla zmian z zakresu bezpieczeństwa na warszawskich ulicach był przeprowadzony w latach 2016–2020 audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych bez sygnalizacji. W 2025 roku ponownie sprawdziliśmy 88 przejść, na których wdrożyliśmy już zmiany. Średnia ocena wzrosła z zaledwie 0,9 pkt do 3,02 pkt (w skali 0–5). Wiele przejść ocenianych dotychczas bardzo nisko, po przebudowie zasłużyło na „piątkę”. To dowód na to, że nasze działania przynoszą efekty.

Szczególne uwagę zwracamy na zebry określone w audycie jako priorytetowe – czyli najniebezpieczniejsze przejścia na stołecznych drogach. W 2025 roku wdrożyliśmy zmiany w 39 lokalizacjach z kilkudziesięcioma takimi przejściami. Tym samym jesteśmy już na półmetku – co drugie takie przejście zostało już zabezpieczone. Dla pozostałych trwają prace projektowe – po to, aby w ciągu najbliższych dwóch lat doprowadzić do przebudowy wszystkich takich punktów.



119

PRZEJŚĆ, NA KTÓRYCH
POPRAWILIŚMY
BEZPIECZEŃSTWO
W 2025 ROKU:

- 20 oceną 0
- 14 oceną 1
- 33 oceną 2
- 38 oceną 3
- 13 oceną 4
- 1 oceną 5

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

**DOŚWIECZENIA
PRZEJŚĆ**

Osobną kwestią wpływającą na poprawę bezpieczeństwa na drogach są doświetlenia przejść. Dzięki nim wieczorem i nocą piesi są znacznie lepiej widoczni, co daje kierowcom więcej czasu na reakcję. W zeszłym roku doświetliliśmy kolejne przejścia, o czym można przeczytać w tekście „Doświetlenia przejść”.

→ więcej na str. 54–55

DROGA NA 6

W ramach programu Droga na Szóstkę poprawiamy bezpieczeństwo uczniów podczas podróży do szkoły. W zeszłym roku pracowaliśmy nad rozwiązaniami dla 29 placówek w dziewięciu dzielnicach.

→ więcej na str. 102–103

Analizujemy ruch na drogach

Jak kierowcy jeżdżą po Warszawie? Wiemy to dzięki szczegółowej analizie ruchu, podczas której badamy jego natężenie oraz prędkość. Zebrane dane pomagają w podejmowaniu decyzji dotyczących zmian na stołecznych drogach.

126
PUNKTÓW POMIARU
RUCHU DROGOWEGO

1 017 431
POJAZDÓW ŚREDNIO
W CIĄGU DOBY WJEŹDŻAJĄ
I WYJEŹDŻAJĄ Z CENTRUM
WARSZAWY

715 754
POJAZDY ŚREDNIO W CIĄGU
DOBY PRZEJEŹDŻAJĄ
PRZEZ WISŁĘ

66
PUNKTÓW POMIARU RUCHU
ROWEROWEGO

83 053
ROWERYSTÓW ŚREDNIO
W CIĄGU DOBY WJEŹDŻA
I WYJEŹDŻA Z CENTRUM
WARSZAWY

NAJPOPULARNIEJSZE MOSTY

Podobnie jak w poprzednich latach, Most Grota-Roweckiego okazał się najchętniej wykorzystywaną przeprawą w Warszawie. Ponadto zwiększyła się średnia liczba przejeżdżających przez niego w ciągu doby pojazdów – do ponad 193 tys. To 27% całego ruchu przez Wisłę. Z kolei najchętniej wybieranymi przez rowerzystów są mosty Łazienkowski i Świętokrzyski – średnio 11 tys. przejazdów – a zaraz za nimi uplasował się most pieszo-rowerowy.

Badania ruchu na warszawskich drogach prowadzimy już od ponad 30 lat. Stale monitorujemy jego natężenie na najważniejszych warszawskich drogach za pomocą systemu APR – Automatycznych Pomiarów Ruchu – który ubiegłych latach przeszedł gruntowną modernizację, pozwalając nam w sposób ciągły badać ruch w 126 lokalizacjach.

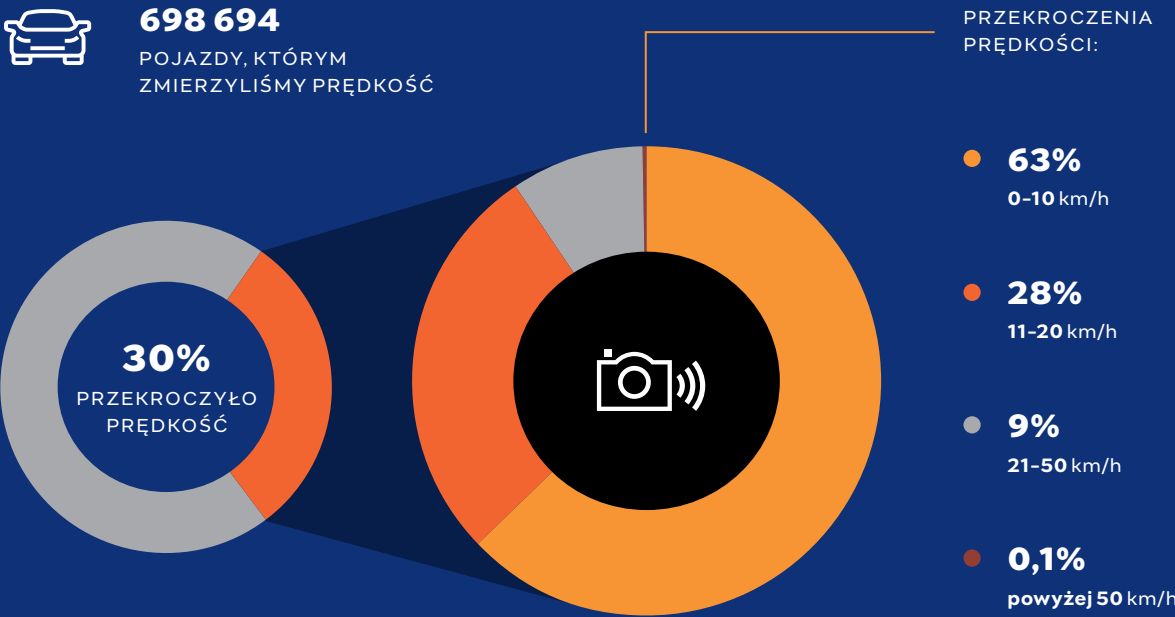
Punkty pomiarowe rozmieszczone są tak, aby tworzyć m.in. kordony. W ten sposób możemy monitorować ruch wjazdowy i wyjazdowy na wybranych drogach dla konkretnych obszarów. Jednym z takich obszarów jest kordon Śródmieścia – ścisłego centrum Warszawy. Poza kordonami punkty mogą tworzyć również ekrany. Przykładem jest ekran mostowy. Składające się na niego punkty zbierają dane o ruchu na mostach.

Poza pomiarem ciągłym za pomocą systemu APR badamy także krótkookresowo natężenie i prędkość pojazdów poruszających się po Warszawie. Zeszloneczne badania wskazują na większy odsetek kierowców przekraczających dozwoloną prędkość – wyniósł on aż 30% zarejestrowanych pojazdów. Niestety, obserwujemy również wzrost liczby kierowców rażąco przekraczających dopuszczalną prędkość – o 50 km/h i więcej.

Zbierane dane pomagają nam w podejmowaniu kluczowych decyzji dotyczących dróg w Warszawie. Dzięki nim wiemy czy oraz jakich zmian potrzebują, aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa uczestnikom ruchu. W kolejnych latach zwiększymy rolę systemu APR. Zbierane przez system pomiary będą zasilać Zintegrowany System Zarządzania Ruchem. Pozwoli to na jeszcze lepsze dopasowanie sygnalizacji świetlnej do sytuacji na stołecznych drogach. Oznacza to również rozwój systemu oraz dalsze modernizacje.

Poza ruchem na jezdni badamy także ruch rowerowy. W maju i czerwcu 2025 roku prowadziliśmy monitoring w 66 lokalizacjach, który uzupełniliśmy danymi z systemu APR. Największy ruch odnotowaliśmy na Bulwarze gen. Pattona – ok. 141 tys. przejazdów. Za pomocą pomiarów poznajemy nie tylko natężenie ruchu, ale również jego strukturę, np. że udział e-hulajnog w ruchu wyniósł ok. 7,5%. Prowadzimy także pomiary ruchu pieszego. Właśnie dzięki nim dowiedzieliśmy się jaka jest skala korzystania m.in. z nowej zebry przez ul. Marszałkowską. Podczas 14 godzin pomiarów odnotowaliśmy blisko 10 tys. przejść.

Badania prędkości chwilowej i natężenia ruchu 2025



**ŚREDNIA
PRĘDKOŚĆ
POJAZDÓW**



17,2 km/h
W „NAJWOLNIEJSZYM”
PUNKCIE:
UL. KAROLINKI



67,9 km/h
W „NAJSZYBSZYM”
PUNKCIE:
TRASA ŁAZIENKOWSKA

JAK MIERZYLIŚMY RUCH?



68
DNI POMIAROWYCH



43
POMIARY



82
ANALIZOWANE
PASY RUCHU

Natężenie ruchu rowerowego 2025



**ŚREDNIE
NATĘŻENIE RUCHU
ROWEROWEGO**

wjazd/wyjazd
ze ścisłego centrum:



**NAJWIĘKSZE
UL. TOWAROWA
PRZY AL. JEROZOLIMSKICH**

9 264
POJAZDY DZIENNIE



**NAJMNIEJSZE
UL. RADZYMIŃSKA
PRZY UL. OTWOCKIEJ**

510
POJAZDÓW DZIENNIE

Zmiany w organizacji ruchu

Prawidłowe oznakowanie dróg ułatwia bezpieczne i wygodne korzystanie z nich wszystkim użytkownikom. Co roku wprowadzamy setki zmian, dostosowując stołeczne ulice do nowej rzeczywistości.



SZEREG ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU WPROWADZAMY PRZY WDRAŻANIU SPPN

Konsultowane wcześniej z mieszkańcami mają na celu uporządkowanie ulic włączanych do strefy oraz wyznaczenie legalnych miejsc postojowych. To także okazja do poprawy bezpieczeństwa. Przy rozszerzeniu strefy o kolejny obszar na Mokotowie przygotowaliśmy ok. 200 zmian z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. To między innymi wprowadzanie ruchu jednokierunkowego, eliminacja parkowania w rejonie przejść i skrzyżowań oraz przenoszenie go na jezdnię.



ZMIANY W ORGANIZACJI RUCHU TO TAKŻE ZMIANY W OZNAKOWANIU

W tym oznakowaniu poziomym, od którego również zależy bezpieczeństwo na drodze. Przy użyciu specjalistycznych narzędzi badamy jego widoczność za dnia i nocą, barwę, odporność na poślizg oraz poddajemy ogólnej ocenie, podczas której sprawdzamy ilość wykruszonego materiału czy geometrię. Jeśli oznakowanie nie spełnia norm, wzywamy wykonawcę do jego naprawy w ramach gwarancji.

Priorytetem przy każdej zmianie w organizacji ruchu jest oczywiście bezpieczeństwo. Dlatego zarówno punktowe, jak i odcinkowe zmiany koncentrują się właśnie na tym, by na drodze było bezpieczniej. Tak było na przykład na ul. Jana Pawła II w Wesołej, gdzie kompleksowo uspokoiiliśmy ruch, wprowadzając azyle na przejściach, odgięcia toru jazdy, progi zwalniające i parkowanie wyznaczone na jezdni. Podobne zmiany przeszło jeszcze kilka innych ulic.

Zmiany w organizacji ruchu pozwoliły także uporządkować go na Rondzie Kercelak. To duże skrzyżowanie i jedno z najbardziej wypadkowych w Warszawie. Na dwóch wlotach wyznaczaliśmy osobne pasy do skrętu w lewo. Zrezygnowaliśmy też z najniebezpieczniejszych i najtrudniejszych relacji, przekierowując ten ruch na skrzyżowanie ulic Okopowej i Leszno.

Wiele drobnych zmian dotyczy chodników – przede wszystkim poprzez zabezpieczenie ich przed nieprawidłowym parkowaniem. Niestety, nadal w wielu miejscach kierowcy parkują na chodnikach niezgodnie z przepisami, blokując przejście. W wielu miejscach takie parkowanie jest dodatkowo zagrożeniem dla pieszych, bo auta ograniczają widoczność na przejściach dla pieszych.

Chcemy kompleksowo zadbać o porządek w oznakowaniu. Dlatego w 2025 zleciliśmy projekty porządkujące oznakowanie na ponad 200 ulicach o długości niemal 400 km. Po uzyskaniu zatwierdzenia, będziemy krok po kroku wprowadzać te korekty na ulicach. Przy tej okazji zrealizujemy ponad 700 wniosków o poprawki zgłaszanych nam przez mieszkańców. Równolegle przygotowaliśmy też plan na nowe oznakowanie drogowiskazowe na warszawskich ulicach.



Rondo Kercelak



Skrzyżowanie ulic Przyczółkowej i Pałacowej



Ulica Jana Pawła II w Wesołej



Ulica Bolimowska

Nowe ronda

Ronda to przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa, ale również upłynnienie ruchu. W 2025 roku przebudowaliśmy cztery skrzyżowania na skrzyżowania o ruchu okrężnym, a na kolejnych dwóch wyznaczaliśmy tymczasowe ronda.



INNI TEŻ BUDUJĄ

W zeszłym roku powstało rondo na zarządzanej przez nas ul. Przewodowej. Znajduje się na skrzyżowaniu z ulicami Strzygłowską i Mrągowską. Inwestycję zrealizował urząd dzielnicy Wawer. Poza rondem wybudowano także trzy nowe przejścia dla pieszych, które zostały wyposażone w azyle.



SZYKUJEMY KOLEJNE

Kolejnych rond będzie w stolicy przybywać. Jeszcze w 2025 roku ogłosiliśmy przetarg na przygotowanie projektów branżowych oraz budowę nowego ronda na skrzyżowaniu ulic Płaskowickiej i Lanciego. Mamy także plany na przebudowę kolejnych skrzyżowań na takie oruchu okrężnym.

Budowy dwóch rond oddanych w zeszłym roku – dofinansowane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych – rozpoczęliśmy jeszcze w 2024 roku. Chodzi o skrzyżowania ulic Krasińskiego i Przasnyskiej oraz Augustówki z Zawodziem.

Decyzję o budowie obu rond podjęliśmy na podstawie wniosków z audytu przejść dla pieszych bez sygnalizacji – znajdujące się na tych skrzyżowaniach zebry otrzymały niskie oceny. W przypadku pierwszego skrzyżowania przesunęliśmy również bliżej ronda przejście przez ulicę Krasińskiego na wysokości przystanków „Przasnyska”, a w przypadku drugiego dobudowaliśmy dwie brakujące zebry.

Ze względu na niskie oceny w audycie wybudowaliśmy także rondo na skrzyżowaniu ulic Obrońców Tobruku i Powązkowskiej. Egzaminu nie zdawała tam również organizacja ruchu z „łamanym” pierwszeństwem. Dziś kierowcy poruszają się po okręgu, a piesi są zdecydowanie bezpieczniejsi.

Nowe rondo powstało także na skrzyżowaniu ulic Chodeckiej i Matki Teresy z Kalkuty. Już wcześniej – podczas budowy metra na Targówku – funkcjonowało tam rondo tymczasowe. Taka organizacja ruchu pozytywnie wpłynęła na bezpieczeństwo pieszych na trzech tamtejszych przejściach dla pieszych (również nisko ocenionych przez audytorów). W zeszłym roku wprowadziliśmy ją już na stałe.

Ronda jednak nie tylko budujemy, ale także wyznaczamy. Tak właśnie zrobiliśmy na dwóch skrzyżowaniach – ulicy św. Wincentego z wjazdem na Osiedle „Zielone Zacisze” oraz ulic Bohaterów z Czołową i L. Messal. To rozwiązania dorażne – możliwe do wdrożenia w krótkim czasie, a jednocześnie podnoszące bezpieczeństwo uczestników ruchu do momentu opracowania docelowych zmian.



Nowe przejścia dla pieszych

Naziemne przejścia dla pieszych stopniowo zastępują tunele i kładki. Cel jest jasny – możliwość wygodnego i bezpiecznego przejścia przez jezdnię. W 2025 roku zapewniliśmy ją w kolejnych miejscach.



14
NOWYCH PRZEJŚĆ
DLA PIESZYCH POWSTAŁO
W 2025 R.

1 289 osób/godz.
KORZYSTA Z PRZEJŚCIA
PRZESZ MARSZAŁKOWSKĄ NA
WYSOKOŚCI UL. ZŁOTEJ



80 osób
Z OGRANICZENIAM
RUCHOWYMI I WÓZKAMI
DZIECIĘCYMI SKORZYSTAŁO
Z TEGO PRZEJŚCIA W CIĄGU
DNIA POMIAROWEGO
(14 GODZIN)

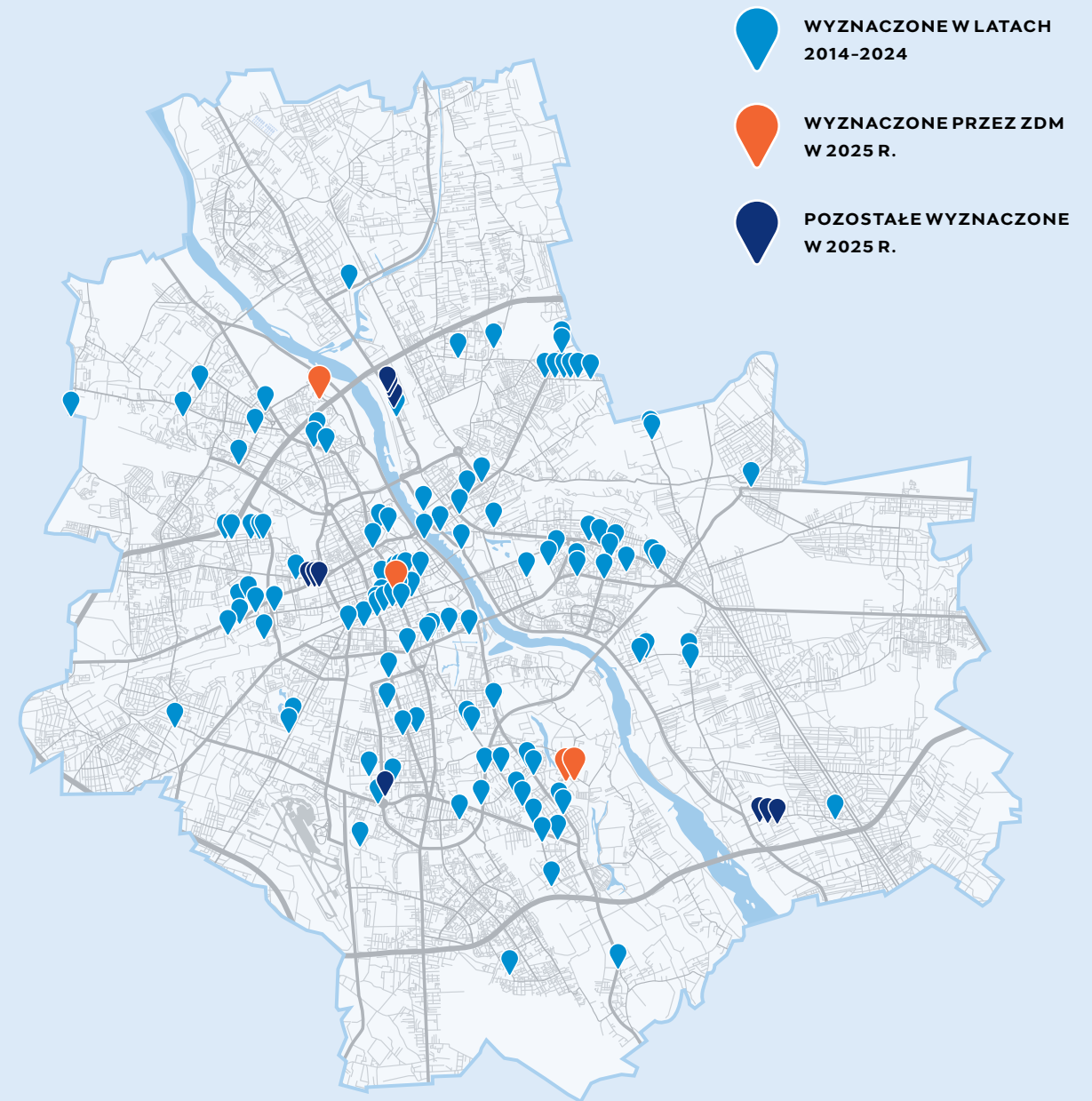
Co roku warszawskie „stado” zebr powiększa się. W 2025 roku dołączyło do niego aż 14 nowych przejść dla pieszych. Wśród nich jest to przez ul. Marszałkowską. Nowa zebra połączyła oddany w zeszłym roku Plac Centralny z przebudowywanym kwartałem ulic Złotej i Zgoda. Obie przebudowy to inwestycje realizowane w ramach programu Nowe Centrum Warszawy.

Przejście przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Złotej od razu udowodniło, jak bardzo było potrzebne. Podczas pomiarów w grudniu 2025 roku w godzinie szczytu skorzystało z niego 1 289 osób (niemal czterokrotnie więcej niż pojazdów korzystało z tunelu według pomiarów z czerwca 2024 roku), a łącznie w ciągu 14 godzin aż 9 957 osób. W tym blisko 80 osób z ograniczeniami ruchowymi i wózkami dziecięcymi, dla których przedostanie się dotychczasowym przejściem podziemnym było trudne lub nawet niemożliwe.

Nacisk na poprawę dostępności kładziemy również negocjując zakres prac realizowanych przez prywatnych inwestorów – na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych. Deweloperzy mają obowiązek dostosowania – na swój koszt – ulic w pobliżu swoich inwestycji. W ten sposób zniknęły podziemne przejścia na skrzyżowaniu ulic Wolskiej i Młynarskiej, a w ich miejscu powstały przejścia naziemne. To bardzo ważny węzeł przesiadkowy, na którym dotychczas nie było wygodnego dostępu do przystanków i przejścia przez jezdnię.

Zmiany zaszły również na ul. Wołoskiej na wysokości ul. Uniechowskiego. Wyburzeniem tamtejszej kładki i wyznaczeniem nowej zebry również zajął się prywatny inwestor. W zeszłym roku nowe zebry powstały również przez ul. Jagiellońską – także na podstawie wspomnianego art. 16 ustawy o drogach publicznych i w ramach dużej przebudowy ulicy. Piesi mogą teraz przejść przez jezdnię na wysokości ul. Jagiellońskiej 77 (jedno przejście) oraz na skrzyżowaniu z ul. Budzińskiej-Tylickiej (dwa przejścia). Serię nowych przejść przez ul. Jana III Sobieskiego wybudowały również Tramwaje Warszawskie w ramach budowy linii tramwajowej do Wilanowa, rozbierając przy tym cztery stare kładki dla pieszych.

Nowe naziemne przejścia



Sygnalizacja świetlna

Sygnalizacja świetlna porządkuje ruch, co poprawia bezpieczeństwo na stołecznych drogach. Każdego roku budujemy w Warszawie nowe sygnalizacje oraz modernizujemy te, które służą nam od lat.



925
SKRZYŻOWAŃ
I PRZEJŚĆ Z SYGNALIZACJĄ
ŚWIETLNA



775
SKRZYŻOWAŃ I PRZEJŚĆ
Z SYGNALIZACJĄ
AKOMODACYJNĄ, KTÓRA
DOSTOSOWUJE DŁUGOŚĆ
SYGNAŁÓW ŚWIETLNYCH DO
NATĘŻENIA RUCHU



49,4 mln zł
KWOTA JAKĄ
PRZEZNACZYLIŚMY
NA SYGNALIZACJĄ
ŚWIETLNA
W 2025 R.

W Warszawie działa 925 sygnalizacji świetlnych, zarówno na skrzyżowaniach, jak i przy przejściach dla pieszych. Już niemal wszystkie (775) to sygnalizacje adaptacyjne, w których długość zielonego światła zależy od natężenia ruchu. To ułatwienie dla wszystkich uczestników ruchu, które pozwala rozładować zatory drogowe i skrócić oczekiwanie na zielone światło.

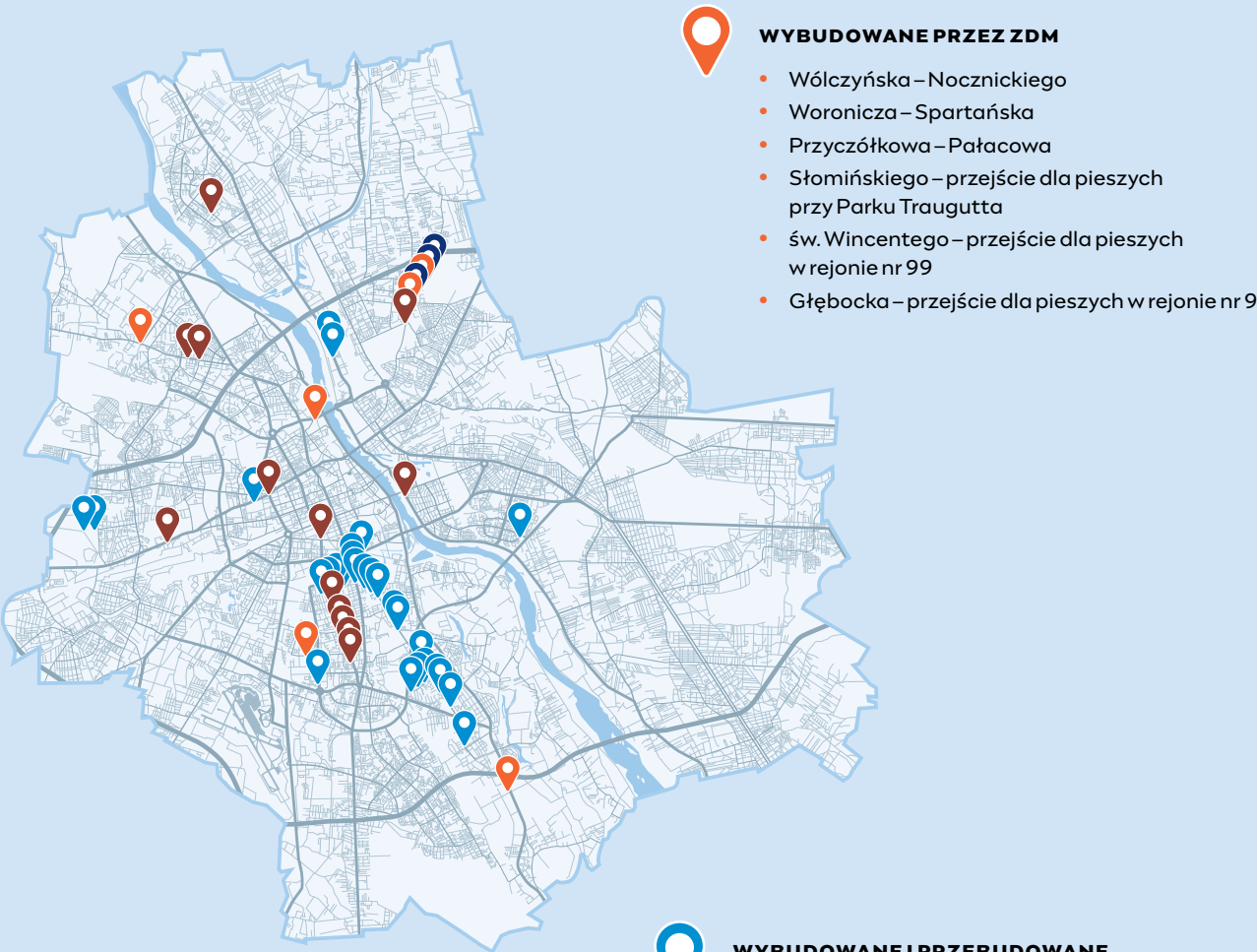
W 2025 roku wybudowaliśmy sześć nowych sygnalizacji. Pojawily się one m.in. na skrzyżowaniu ulic Wólczyńskiej i Nocznickiego, Woronicza ze Spartańską, Przyczółkowej z Pałacową oraz na przejściach dla pieszych przez ulice Słomińskiego i św. Wincentego.

Kilka ważnych skrzyżowań przeszło przebudowę. Tak stało się m.in. na skrzyżowaniu ulicy Świętokrzyskiej z Placem Powstańców Warszawy oraz Doliny Służewieckiej z Al. Wilanowską. Po przebudowie bezpieczniej jest u zbiegu ul. Andersa z ul. Anielewicza i Świętojerską – dla skręcających w lewo zamontowaliśmy sygnalizatory akomodacyjne. Dodatkowo w 13 lokalizacjach przeprowadziliśmy remonty istniejącej sygnalizacji. Zmodernizowana została między innymi sygnalizacja na Rondzie Kercelak, gdzie znacząco poprawiliśmy bezpieczeństwo. Wdrożyliśmy tam nowe programy sygnalizacji, które dostosowały się do zmian organizacji ruchu.

W ramach swoich inwestycji przebudowę sygnalizacji wykonują również Tramwaje Warszawskie – m.in. na Rondzie Wojnara czy przy okazji budowy Tramwaju do Wilanowa. Budują i przebudowują ją również deweloperzy. W 2025 roku inwestorzy prywatni i inne jednostki miejskie doprowadzili do zmian w 28 miejscach: na przejściach dla pieszych przy ulicach Głębockiej i Jagiellońskiej, na skrzyżowaniach ulic Jagiellońskiej z Budzyńskiej-Tylickiej oraz Bora-Komorowskiego z Jugosławiańskiej i Umińskiego, czy na skrzyżowaniach wzdłuż ulicy Sobieskiego.

Rozpoczęliśmy również budowę sygnalizacji na skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich i Sterniczej, Puławskiej i Jagielskiej, a także przebudowę istniejącej sygnalizacji u zbiegu Al. Krakowskiej z Bakalarską i Lechicką.

Sygnalizacja świetlna – mapa inwestycji w 2025 r.



- WYBUDOWANE PRZEZ ZDM**
- Wólczyńska – Nocznickiego
 - Woronicza – Spartańska
 - Przyczółkowa – Pałacowa
 - Słomińskiego – przejście dla pieszych przy Parku Traugutta
 - św. Wincentego – przejście dla pieszych w rejonie nr 99
 - Głębocka – przejście dla pieszych w rejonie nr 9

- PRZEBUDOWANE PRZEZ ZDM**
- Głębocka – wjazd i wyjazd z C.H. Targówek
 - św. Wincentego/Głębocka – Malborska / Przy Grodzisku
 - Głębocka – przejście dla pieszych w rejonie C.H. Targówek

- WYREMONTOWANE PRZEZ ZDM**
- św. Wincentego – Matki Teresy z Kalkuty/ Gilarska
 - Ćmielowska – Myśliborska
 - Żeromskiego – Aleja Zjednoczenia/ Jarzębskiego
 - Żeromskiego – Przybyszewskiego
 - Wolska – Hubalczyków
 - Aleja Niepodległości – Koszykowa
 - Aleja Niepodległości – Ksawerów
 - Aleja Niepodległości – Woronicza
 - Aleja Niepodległości – Malczewskiego
 - Aleja Niepodległości – Odyńca
 - Aleja Niepodległości – Madalińskiego
 - Aleja Solidarności – Okopowa – Twarda
 - Wał Miedzeszyński – zjazd z Mostu Poniatowskiego

- WYBUDOWANE I PRZEBUDOWANE PRZEZ INWESTORÓW PRYWATNYCH**
- Bora-Komorowskiego – Jugosławiańska/Umińskiego
 - Jagiellońska – Budzyńskiej-Tylickiej
 - Jagiellońska – przejście dla pieszych w rejonie nr 77
 - Spacerowa – przy Ambasadzie Rosyjskiej
 - Belwederska – Grottgera – przejście dla pieszych
 - Sobieskiego – Kostrzewskiego
 - Sobieskiego – Beethovena
 - Sobieskiego – Czarnomska
 - Sobieskiego – Iberyjska
 - Sobieskiego – Portofino
 - Sobieskiego – przy Instytucie Psychiatrii i Neurologii
 - Aleja Rzeczypospolitej – przejście dla pieszych
 - św. Bonifacego – Batumi – przejście dla pieszych
 - św. Bonifacego – Kaspijska – przejście dla pieszych
 - św. Bonifacego – pętla tramwajowa
 - Rakowiecka – przejście dla pieszych w rejonie nr 43
 - Spacerowa – Chocimska
 - Spacerowa – Morskie Oko – przejście dla pieszych
 - Człuchowska – Żeńców – Brzeżek
 - Człuchowska – przejście dla pieszych w rejonie nr 51
 - Wołoska – przejście dla pieszych przy Westfield Mokotów
 - Wolska – Młynarska
 - Aleja Niepodległości – Rakowiecka
 - Rakowiecka – Kazimierzowska
 - Rakowiecka – Wiśniowa
 - Puławska – Rakowiecka
 - Puławska – Spacerowa
 - Puławska – Waryńskiego

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem pozwala na dynamiczne sterowanie ruchem na największych arteriach Warszawy. W zeszłym roku nie tylko włączyliśmy do niego 17 nowych skrzyżowań. Podpisaliśmy także nową umowę na jego obsługę, która da nam nowe i ogromne możliwości rozwoju systemu.



Zintegrowany System Zarządzania Ruchem od lat pomaga w upłynnieniu ruchu w stolicy poprzez dostosowywanie cykli sygnalizacji do natężenia ruchu. W zeszłym roku dołączyło do niego 17 kolejnych skrzyżowań – na koniec roku system liczył sobie 459 lokalizacji. Największą zmianą w ZSZR była jednak nowa, sześcioletnia umowa na jego obsługę. Ten wart ponad 220 mln zł kontrakt to nie tylko utrzymanie dotychczasowego standardu, ale przede wszystkim nowe funkcje i możliwości.

W ramach nowego systemu będziemy przechodzić na sterowanie całymi korytarzami, a nie pojedynczymi skrzyżowaniami. Algorytm nie tylko będzie reagował na natężenie ruchu, ale również na nietypowe zdarzenia na drogach. Ponadto będzie zasilany danymi z systemu Automatycznych Pomiarów Ruchu, który zostanie zintegrowany z ZSZR. Możliwa będzie także „ręczna” interwencja. W tym celu rozbudujemy Centrum Sterowania, w którym ma zasiadać całodobowa obsada operatorów. Przewidziana jest dynamiczna obsługa otoczenia Stadionu Narodowego w trakcie masowych imprez czy scenariusz awaryjny dla tunelu Wiślostrady.

Co roku system ma powiększać się o ok. 20 sygnalizacji. Operator będzie miał także za zadanie modernizację najstarszych urządzeń. Zajmie się również utrzymaniem sygnalizacji w ramach nowego obszaru konserwacji obejmującego główne korytarze wjazdowe do stolicy, a zarazem większość skrzyżowań włączonych do ZSZR. Dzięki temu będziemy mogli znacznie szybciej reagować na ewentualne usterki.

Nowa umowa to przede wszystkim nowe możliwości systemu. Operator ma przygotować strategię rozwoju, w której zawarte zostaną usprawnienia i nowe funkcje. Jedną z takich funkcji jest „cyfrowy bliźniak”. To wirtualny odpowiednik Warszawy, za pomocą którego będziemy mogli projektować zmiany w organizacji ruchu oraz zobaczyć ich efekty. Co więcej, to samoucząca się platforma, która będzie wykorzystywać także sztuczną inteligencję. Im więcej zdarzeń przeanalizuje, tym lepsze projekcje będzie przygotowywać.

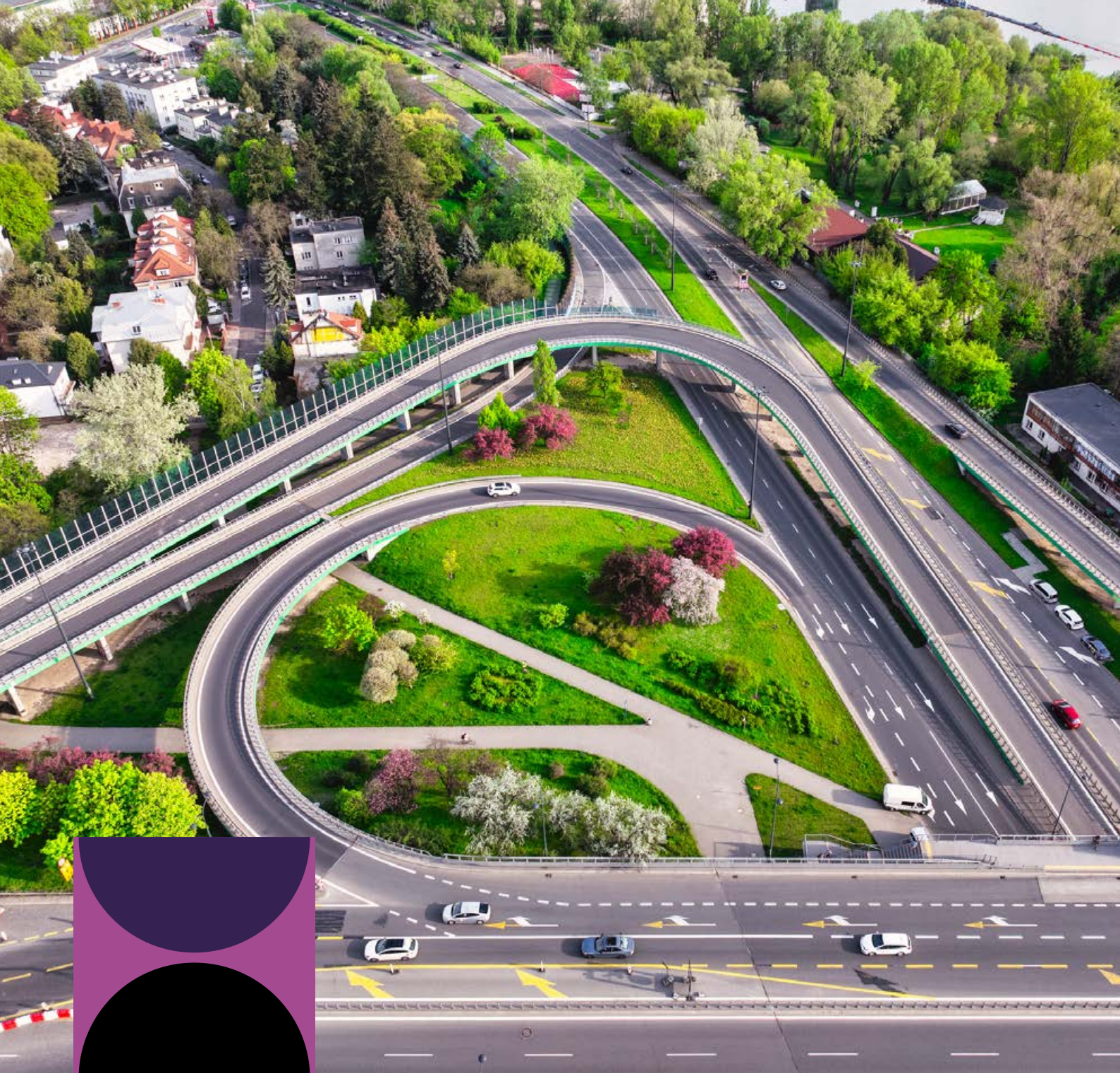
Skrzyżowania objęte Systemem Zarządzania Ruchem



17

NOWYCH SKRZYŻOWAŃ
OBJĘTYCH ZSZR W 2025 R.:

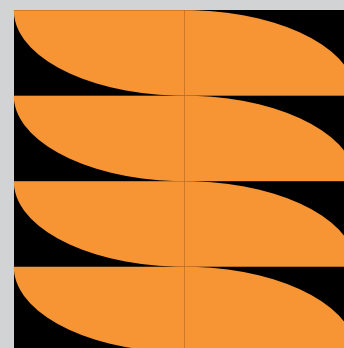
- Jagiellońska – Budzińskiej – Tylickiej
- Jagiellońska – droga wewnętrzna
- Sobieskiego – Portofino
- Bonifacego – Batumi (przejście dla pieszych)
- Bonifacego – Kaspijska (przejście dla pieszych)
- Bonifacego – wjazd przy pętli tramwajowej
- Bonifacego – wyjazd przy pętli tramwajowej
- Słomińskiego – Pamiętajcie o Ogrodach
- Branickiego – Gieysztora
- Wołoska – Uniechowskiego
- Wołoska – Konstruktorska
- Bonifraterska – Muranowska – Konwiktorska
- Andersa – Dubois (przejście dla pieszych)
- Anderska – Stawki – Muranowska
- Annopol – Inowłodzka
- Wioślarska – Most Poniatowskiego
- Okrzei – Sierakowskiego



6.

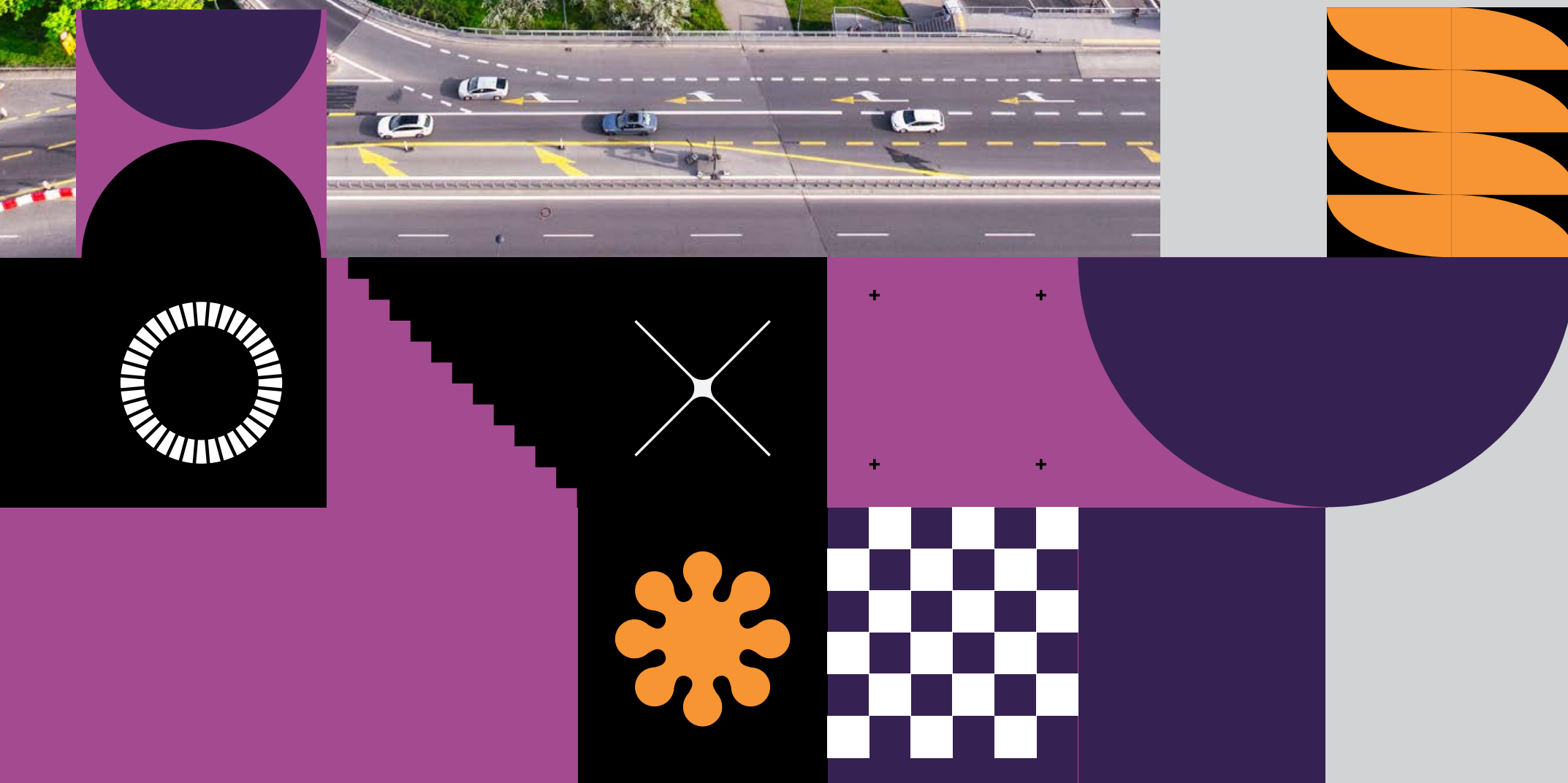
Bieżące utrzymanie

Codzienna dbałość o stan infrastruktury drogowej to fundament sprawnie funkcjonującego miasta. W 2025 roku prowadziliśmy stały monitoring jezdni, chodników, obiektów inżynierskich i elementów wyposażenia pasa drogowego, reagując na bieżące potrzeby naprawcze. Realizowaliśmy również działania porządkowe i prewencyjne, by warszawskie drogi spełniały wysokie standardy jakości i bezpieczeństwa przez cały rok.



SPIS TREŚCI

- 76** Pogotowie drogowe
- 78** Obiekty mostowe i inżynierskie
- 80** Pas drogowy
- 82** Usuwamy nielegalne obiekty i reklamy
- 84** Kontrola ciężarówek
- 86** Miejski System Informacji



Pogotowie drogowe

Przez całą dobę, siedem dni w tygodniu – Pogotowie Drogowe ZDM reaguje wszędzie tam, gdzie dochodzi do awarii drogowej. To właśnie ten zespół nieprzerwanie dba o bezpieczeństwo i stan warszawskiej infrastruktury. W 2025 roku nasi pracownicy interweniowali aż 761 razy, usuwając awarie, które mogły zagrażać uczestnikom ruchu.



9 222 kg
MASY NA ZIMNO ZUŻYTEJ,
ŻEBY ZABEZPIECZYĆ
WYKRUSZENIA



NAJCZĘSTSZE INTERWENCJE

37,9%
USTERKI OŚWIETLENIA

13,6%
BRAKI W OZNAKOWANIU
PIONOWYM

11,7%
USTERKI SYGNALIZACJI
ŚWIELNEJ

Na co dzień ulice miasta patrolują dwuosobowe ekipy Pogotowia Drogowego. Każda z nich ma wyznaczony rejon, który systematycznie kontroluje. Przewrócone znaki, ubytki w jezdni, uszkodzone słupki czy nielegalne reklamy – wszystkie takie przypadki są skrupulatnie odnotowywane w karcie obserwacji. Po rozpoznaniu sytuacji pracownicy podejmują interwencję na miejscu lub przekazują sprawę do odpowiednich służb.

Zgłoszenia pochodzą nie tylko z patroli – reagujemy także na informacje od mieszkańców oraz innych jednostek miejskich.

W 2025 roku, podobnie jak w latach wcześniejszych, najczęściej usuwaliśmy usterki oświetlenia – stanowiły one prawie 37,9% wszystkich interwencji. Na drugim miejscu znalazły się braki w oznakowaniu pionowym (13,6%), a tuż za nimi – usterki sygnalizacji świetlnej (11,7%).

Aby doraźnie zabezpieczyć wykruszenia w jezdni, zużyliśmy 9 222 kg masy na zimno – to aż 369 worków po 25 kg każdy. Choć takie naprawy są tymczasowe, pozwalają utrzymać bezpieczeństwo do czasu wykonania trwałych napraw z użyciem asfaltu lanego.

W 2025 r. po raz pierwszy na dużą skalę wykonaliśmy skanowanie 3D i zdjęcia sferyczne stołecznych ulic. Zdjęcia i skany pozwolą nam na pełne zinventoryzowanie dróg i pasa drogowego. Powstała z nich także ortofotomapa z dokładnością do 10 cm, która pomaga usprawnić pracę całego ZDM. To pionierskie rozwiązanie nie tylko w naszym kraju, 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 92–93](#).



52 224
ZGŁOSZENIA
ZAREJESTROWANE
W 2025 R.,
W TYM M.IN.:

 **19 814**
OŚWIETLENIE
ULICZNE

 **7 100**
BRAKI W OZNAKOWANIU
PIONOWYM

 **6 094**
SYGNALIZACJA
ŚWIELNA

 **4 635**
USZKODZONA
JEZDZIA

 **2 074**
USZKODZONY
CHODNIK

 **2 033**
USZKODZONY
SŁUPEK

 **1 208**
USZKODZONY SŁUPEK
PRZESZKODOWY
(PYLON)
na wysepkach i azylach

 **917**
ZAJĘCIE PASA
DROGOWEGO

 **822**
GRAFFITI

 **767**
REKLAMA W PASIE
DROGOWYM

Obiekty mostowe i inżynierskie

Dbamy o dobrą kondycję techniczną mostów, wiaduktów, kładek, przejść podziemnych oraz ekranów akustycznych. Regularnie je kontrolujemy, by mieszkańcy mogli korzystać z nich bezpiecznie, a jednocześnie konsekwentnie pracujemy nad poprawą ich dostępności.

OBIEKTY MOSTOWE I INŻYNIERSKIE W LICZBACH:



308
BRAMOWNIC

67
MOSTÓW

161
WIADUKTÓW

53
MURY

123
URZĄDZENIA
DŹWIGOWE

43
PRZEJŚCIA
PODZIEMNE

124
PRZEPUSTY

39
ESTAKAD

71
KŁADEK

34
TUNELE

16
SCHODÓW
TERENOWYCH

W Warszawie zarządzamy łącznie 1039 obiektami mostowymi i inżynierskimi. Aby były one bezpieczne i przyjazne dla wszystkich użytkowników, prowadzimy na nich systematyczne prace utrzymaniowe. Wymieniamy nawierzchnie bitumiczne, naprawiamy elementy betonowe przęseł, zabezpieczamy konstrukcje przed korozją, a także czyszcimy ekrany akustyczne, gzymsy, balustrady oraz fasady mostów.

W 2025 roku wykonaliśmy kolejny ważny krok ku poprawie dostępności – przebudowaliśmy windy łączące wiadukt w ciągu ul. Marsa ze stacją PKP Gocławek. Przystanki autobusowe ze stacją poza schodami łączą cztery windy – trzy z nich przeszły kapitalny remont – od podszybia, przez szyb, po samą windę, a modernizacja czwartej zostanie zakończona w 2026 roku. Dzięki temu jest to teraz wygodny węzeł przesiadkowy.

Kolejną ważną inwestycją z punktu widzenia dostępności obiektów mostowych jest budowa pochylni na Przyczółku Grochowskim, która zapewni połączenie bez barier między Al. Stanów Zjednoczonych i ul. Kinową a ul. Ostrobramską. Te prace zostaną zakończone w pierwszej połowie 2026 roku.

W 2026 r. odbędzie się duża modernizacja ciągów pieszo-rowerowych na Moście Siekierkowskim, które po ćwierćwieczu użytkowania są już mocno zużyte. Planujemy również przebudowę mostu na ul. Cieślowskich. Wiekowy most zostanie rozebrany, a w jego miejscu powstanie nowa konstrukcja. Na odbudowanym moście będzie nowa nawierzchnia jezdni, poprawimy także komunikację pieszą i rowerową.

Udało się również podpisać nową – wartą 72 mln zł – umowę na utrzymanie. Pod hasłem „utrzymanie” kryje się wiele różnorodnych prac. To między innymi naprawy elementów konstrukcyjnych – np. pomostów, podpór, przyczółków, elementów wyposażenia – np. barier energochłonnych, ekranów akustycznych, dylatacji. To też remonty jezdni, izolacji, przepustów. To również prace interwencyjne, np. zabezpieczanie obiektów w przypadku awarii. Poza standardowym utrzymaniem część obiektów wymaga dodatkowych prac. Takie prace na wybranych obiektach również zaplanowaliśmy w ramach podpisanych umów.



> 3,7 mln zł
WYDANYCH NA
CZYSZCZENIE
MOSTÓW I OBIKTÓW
INŻYNIERSKICH



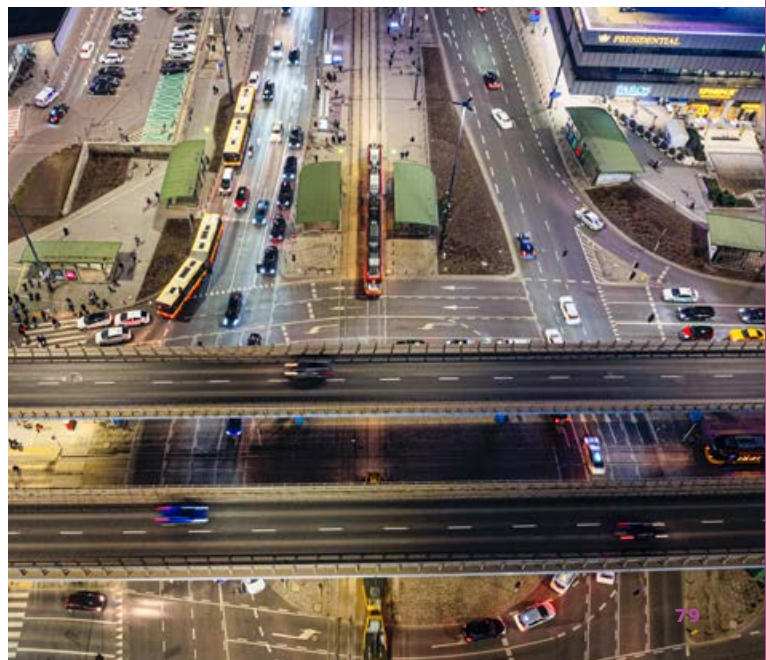
47 977,78 m²
GRAFFITI USUNIĘTEGO
Z OBIKTÓW
INŻYNIERSKICH
I EKRANÓW



448 803,49 m²
UMYTEJ POWIERZCHNI
MOSTÓW I OBIKTÓW
INŻYNIERSKICH
W RAMACH BIEŻĄCEGO
UTRZYMANIA



349,98 m²
USUNIĘTYCH
NAKLEJEK,
WŁPEK CZY
PLAKATÓW



Pas drogowy

Na warszawskich ulicach pojawia się wiele elementów wzbogacających miejską przestrzeń — od stoisk handlowych po sezonowe ogródki gastronomiczne. To miejsca, które dodają miastu życia i koloru. Naszym zadaniem jest jednak zadbać o to, aby wszystkie te aktywności odbywały się zgodnie z przepisami. Dzięki temu przestrzeń publiczna pozostaje bezpieczna, przyjazna i estetyczna dla mieszkańców oraz odwiedzających.



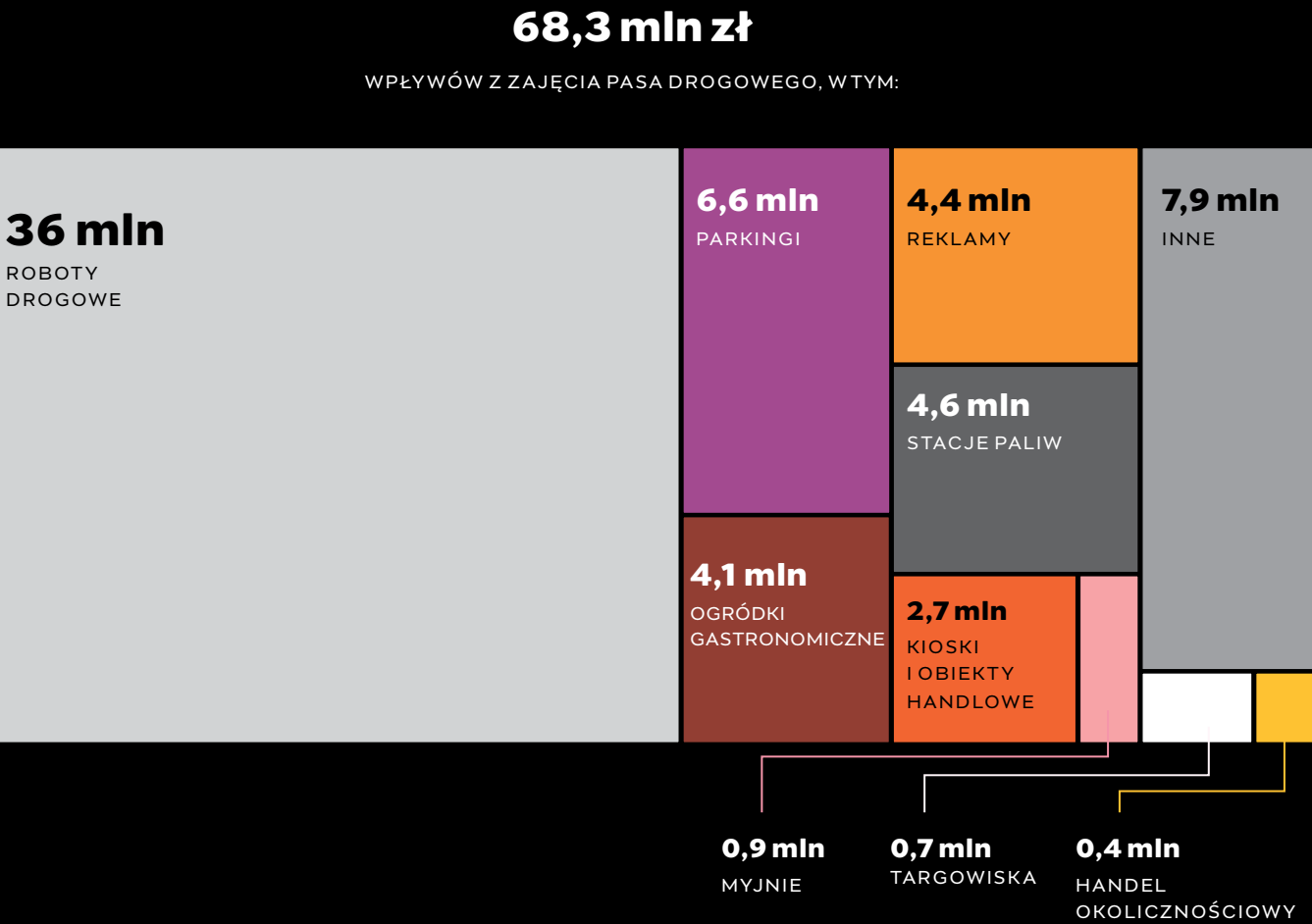
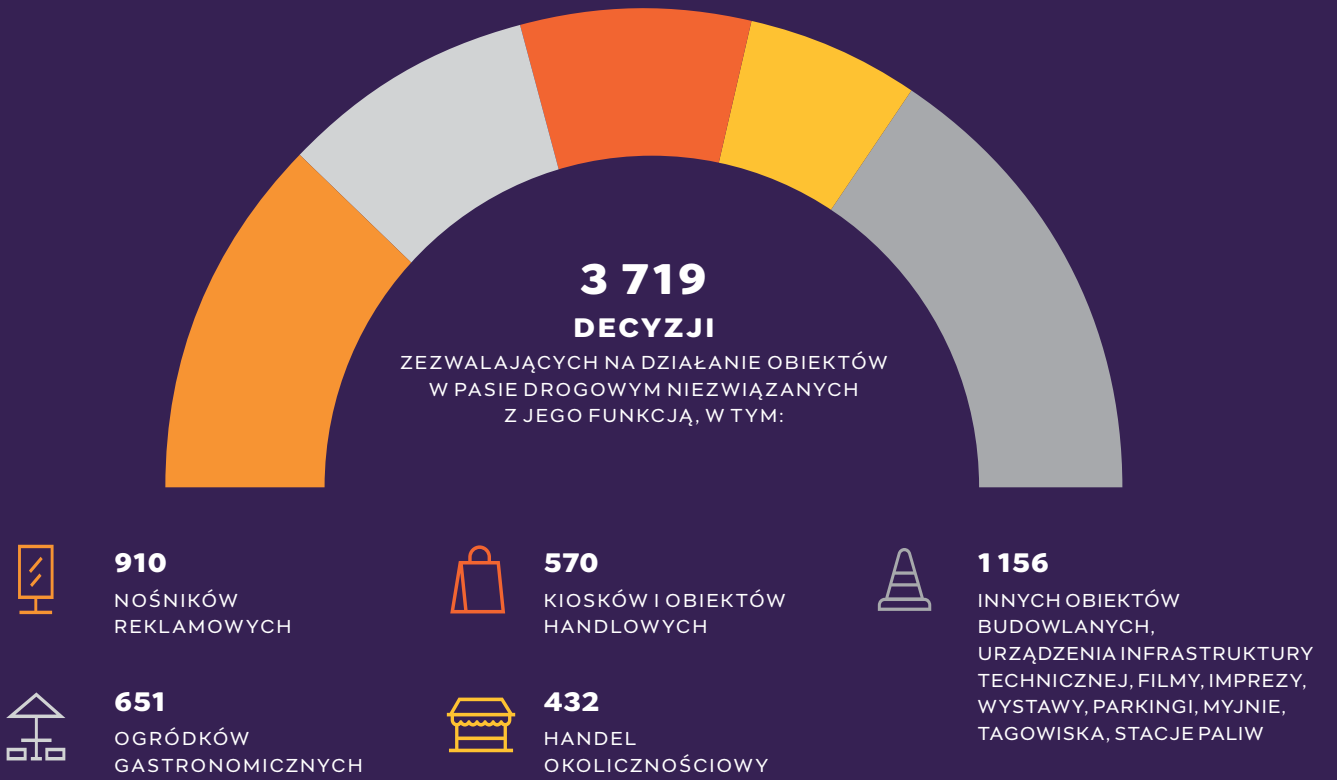
ponad 68 mln zł
WPŁYWY Z TYTUŁU
LEGALNEGO ZAJĘCIA PASA
DROGOWEGO
W 2025 R.

Zasady korzystania z pasa drogowego są jasno określone i stosowane jednakowo wobec wszystkich. Dbamy, aby dodatkowe obiekty pojawiające się w jego obrębie harmonijnie współgrały z otoczeniem, nie utrudniały poruszania się i nie wpływały negatywnie na bezpieczeństwo. Wspólnie tworzymy przestrzeń miejską, która jest funkcjonalna i atrakcyjna dla każdego.

Aby otrzymać zgodę na ustawienie ogródka, reklamy czy kiosku należy spełnić określone w przepisach warunki. W 2025 roku wydaliśmy łącznie 3719 takich zezwoleń, w tym 910 dotyczyło reklam, 651 ogródków gastronomicznych, a 570 stoisk handlowych.



Pas drogowy – bilans 2025 roku



Usuwamy nielegalne obiekty i reklamy

Nielegalne obiekty – w tym niezgodne z przepisami reklamy – potrafią zaburzać estetykę przestrzeni, a niekiedy nawet zagrażać bezpieczeństwu, ograniczając widoczność. To realny problem na polskich drogach. W 2025 roku przeprowadziliśmy aż 8 656 kontroli, które pozwoliły usunąć 517 obiektów niezgodnych z prawem.

W LICZBACH:

8 656

KONTROLI

427

USUNIĘTYCH REKLAM

90

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 m², a stawka opłaty za zajęcie pasa drogowego wynosiła 3,10 zł. W takiej sytuacji kara wyniosłaby **4 650 zł**.

Regularnie monitorujemy pas drogowy, zwracając uwagę na to, czy umieszczone w nim elementy – szczególnie reklamy – są ustawione w sposób niepowodujący zagrożenia. Sprawdzamy również, czy posiadają wymagane zezwolenia. Dzięki temu możemy skutecznie dbać o bezpieczną i uporządkowaną przestrzeń miejską.

W 2025 r. przeprowadziliśmy 8 656 kontroli, w tym 3 541 dotyczących reklam. W wyniku naszych działań usuniętych zostało 427 reklam i 90 innych obiektów umieszczonych w pasie drogowym bez naszej zgody.

Wszczęliśmy też 1 144 postępowania administracyjne (w tym 670 dotyczących reklam) zmierzające do ukarania właścicieli nielegalnych obiektów oraz wydaliśmy 1 951 decyzji administracyjnych (w tym 1 169 dotyczących reklam) nakładających kary.

Takie wyniki to nie tylko efekt 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 procedury 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 takich nielegalnych obiektów wzdłuż stołecznych ulic. W 2025 roku udało się usunąć m.in. stary kiosk przy Rondzie Kruszyński w Ursusie.



Kontrola ciężarówek

Przeładowane ciężarówki to poważny problem – niszczą drogi, generują koszty napraw, a przede wszystkim stwarzają realne zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników ruchu. Dlatego wspólnie ze stołeczną policją i strażą miejską prowadzimy systematyczne kontrole pojazdów ciężarowych, ze szczególnym naciskiem na ich wagę i zgodność z przepisami.



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
- skrzyżowaniu ulic Przyczółkowej i Vogla

Naszym celem jest skuteczne wyeliminowanie z warszawskich ulic pojazdów, które przekraczają dopuszczalne parametry. To niezwykle ważne, bo przeładowanie to nie tylko nieuczciwa praktyka – to realne ryzyko strat, które mogą ponosić mieszkańcy miasta. Jeden zbyt ciężki pojazd potrafi wyrządzić większe szkody w konstrukcji drogi niż ruch setek tysięcy samochodów osobowych. Przeciżona ciężarówka spala też więcej paliwa, szybciej się zużywa i emituje więcej zanieczyszczeń, co wpływa na jakość powietrza.

Przepisy jasno określają dopuszczalny nacisk – dla ciężarówek jest to 11,5 tony na oś. Jako zarządcą drogi możemy wprowadzać dodatkowe ograniczenia, a podczas kontroli sprawdzamy, czy kierowcy ich przestrzegają. W przypadku naruszeń nakładamy kary administracyjne – od 1,5 do 15 tys. zł, w zależności od skali przekroczenia. Dzięki obecności Policji czy Straży Miejskiej uniemożliwiamy też dalszą jazdę przeładowanym pojazdem, dbając o bezpieczeństwo na drogach.

Regularne kontrole przynoszą realne korzyści mieszkańcom: zmniejszają tempo niszczenia nawierzchni, wspierają ochronę środowiska oraz pomagają utrzymać uczciwą konkurencję na rynku transportowym, eliminując nieuczciwe praktyki przewoźników.

KONTROLE W LICZBACH

723

SKONTROLOWANE
CIĘŻARÓWKI

21

WYDANYCH DECYZJI
ADMINISTRACYJNYCH
ZMIERZAJĄCYCH DO
UKARANIA PRZEWÓZNIKA

19

ZATRZYMANÝCH
PRZEŁADOWANYCH
CIĘŻARÓWEK

185 000 zł

ŁĄCZNA KWOTA
KAR NAŁOŻONYCH
W TRYBIE DECYZJI
ADMINISTRACYJNYCH



REKORD 2025

Oprócz pojazdów ciężarowych sprawdzamy również pojazdy nienormatywne.

W 2025 roku skontrolowaliśmy pojazd typu „wywrotka”, którego ładunek przekroczył normę o 12 450 kg tj. 38,9% (rzeczywista masa całkowita wyniosła 44 450 kg). Dodatkowo nacisk osi podwójnej był przekroczony o 12 150 kg tj. 67,5%.

Mieliśmy też bardzo niebezpieczne sytuacje dotyczące przekroczenia norm długości, wysokości i szerokości. Jeden z przewoźników umieścił na pojeździe różnego rodzaju płyty i rury – choć przekroczenia na pierwszy rzut oka mogą się wydawać niewielkie (szerokość 16,08%, wysokość – 1,72%, długość – 5,6%) to taki pojazd poruszający się po drogach stanowił ogromne zagrożenie.



Miejski System Informacji

Warszawski Miejski System Informacji, wprowadzony w latach 90., powstał jako spójny zestaw oznaczeń ułatwiających orientację w mieście. Rozpoczął się od oznakowania centrum, a dziś obejmuje całą stolicę. Co roku aktualizowanych, modernizowanych i konserwowanych jest już ponad 97 tysięcy elementów systemu.



674
NOWE ELEMENTY
ZAMONTOWANE
W 2025 R.

604
ZAOPINIOWANE
PROJEKTY
ORGANIZACJI RUCHU

475
OPRACOWANYCH
I WYDANYCH DOKUMENTACJI
TECHNICZNYCH TABLIC
ADRESOWYCH

1850
SPRAW W WYDZIALE
ZAJMUJĄCYM SIĘ MSI

MSI od początku opiera się na świadomie zaprojektowanej typografii, kolorystyce i zasadach czytelności, tworzonych przy udziale projektantów i urbanistów. Dzięki temu tabliczki stały się zarówno praktycznym narzędziem nawigacji, jak i przykładem dobrego wzornictwa.

Niebieskie, a w strefie staromiejskiej brązowe tablice z nazwami ulic i numerami budynków są dziś jednym z symboli Warszawy. Widać je na zdjęciach i w filmach. Z biegiem lat MSI stał się nie tylko narzędziem porządkowania przestrzeni, ale także częścią wizualnej tożsamości stolicy.

Choć system ma blisko 30 lat, nadal pozostaje aktualny i funkcjonalny. Przy głównych ulicach znajdują się tablice kierunkowe prowadzące kierowców do dzielnic, dworców i ważnych obiektów. Mimo rozwoju aplikacji mobilnych to oznakowanie miejskie pełni kluczową rolę w końcowym etapie orientacji w terenie. Użytkownicy zwykle weryfikują wskazania smartfona, korzystając z tablic umieszczonych na budynkach lub skrzyżowaniach.

System obejmuje też tablice opisujące zabytki i patronów ulic oraz moduły z ilustracjami, które przybliżają dzieje warszawskich miejsc. Dzięki nim zwykły spacer może zamienić się w krótką lekcję historii.

W ramach MSI funkcjonują również oznaczenia stref płatnego parkowania, obszarów monitorowanych, relacji do Wisły czy znaki kierujące do pobliskich usług.

Miejski System Informacji stał się trwałym elementem identyfikacji wizualnej Warszawy. Dzięki stałym udoskonaleniom pozostaje zarówno aktualny, jak i użyteczny.



6 201
wykonanych
napraw, konserwacji,
aktualizacji i wymian
w tym dotyczących:



4 486
TABLIC ULICOWYCH
I ROZPROWADZAJĄCYCH
RUCH PIESZY



856
PODŚWIETLANYCH
PUNKTÓW
INFORMACYJNYCH
I KASETONÓW
W PRZEJŚCIACH
PODZIEMNYCH



248
TABLIC
ROZPROWADZAJĄCYCH
RUCH KOŁOWY



611
MODUŁÓW
O PATRONACH
ULIC I WAŻNYCH
OBIEKTACH
HISTORYCZNYCH





7.

Nasze projekty

Obok zadań utrzymaniowych i inwestycyjnych rozwijamy projekty, które wspierają nowoczesne zarządzanie infrastrukturą miejską. W 2025 roku kontynuowaliśmy m.in. działania związane z cyfryzacją procesów, mobilnym skanowaniem stanu nawierzchni oraz rozwojem systemów wspierających mobilność, w tym rowerów miejskich. Innowacyjne rozwiązania pozwalają nam szybciej diagnozować potrzeby i skuteczniej planować kolejne inwestycje.

SPIS TREŚCI

- 90** Strefa Płatnego Parkowania
- 92** Mobilne skanowanie dróg
- 94** Rowerowy Maj
- 96** Odkryj Rower Na Nowo
- 98** Porusz Miasto
- 100** Veturilo
- 102** Droga na Szóstkę
- 104** Iluminacja zimowa
- 106** Konferencje specjalistyczne
- 108** Budżet obywatelski
- 110** Projekty międzynarodowe

Strefa Płatnego Parkowania

W 2025 roku Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego powiększyła się o kolejny obszar. Przeprowadziliśmy również konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia strefy o część Włoch i kolejne obszary Mokotowa.



Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego funkcjonuje w Warszawie od 1998 roku. Dzięki niej mieszkańcy mogą łatwiej zaparkować samochód w pobliżu domu. SPPN ma również na celu zwiększenie rotacji miejsc parkingowych. „Efektem ubocznym” SPPN są wpływy, które przeznaczamy na rozwój infrastruktury. W 2025 roku do budżetu z tego tytułu wpłynęło ponad 230 milionów złotych.

W 2025 roku obszar SPPN zwiększył się o tereny w dzielnicy Mokotów. Od lutego nowe granice wyznaczają ulice Woronicza, Domaniewska i Idzikowskiego. Od zachodu obszar sięgnął ulicy Żwirki i Wigury, a od wschodu ulicy Czerniakowskiej. W nowym obszarze zamontowaliśmy 314 nowoczesnych parkomatów i wyznaczyliśmy około 7 tysięcy miejsc parkingowych. Łącznie w całej strefie jest ich niemal 66 tysięcy.

Nowe parkomaty montowane były również we wszystkich dzielnicach, w których SPPN już funkcjonuje. Cały proces rozpoczęliśmy w 2024 roku. Nowoczesne maszyny pozwalają na przedłużenie postoju przy pomocy kodu QR. Mają prostszy interfejs i są łatwiejsze do obsługi. Nowością jest możliwość opłacania postoju przy pomocy BLIKA.

Pod koniec roku rozpoczęliśmy konsultacje społeczne w sprawie rozszerzenia SPPN o część dzielnicy Włochy i Służewiec. Konsultacje poprzedzone były analizami i badaniem sytuacji parkingowej. Z mieszkańcami dyskutowaliśmy na spotkaniu online, czterech spotkaniach stacjonarnych i spacerze po Osiedlu Astronautów.

SPPN w Warszawie

61,70 km²
POWIERZCHNI

65 971
MIEJSC
POSTOJOWYCH

11,93%
POWIERZCHNI
MIASTA

513,49 km
ULIC



8,63 zł

ŚREDNIA WARTOŚĆ
JEDNEGO BILETU
PARKINGOWEGO



8,07 zł

ŚREDNIA WARTOŚĆ
OPŁATY MOBILNEJ

249 dni

OBOWIAZYWANIA
PŁATNEJ STREFY
W 2025 R.

14 157 511

PRZEPROWADZONYCH
KONTROLI

460 877

WYSTAWIONYCH
DOKUMENTÓW
OPŁATY
DODATKOWEJ



299 511 657,21 zł
DOCHODU
Z PARKOWANIA

w tym:

221 550 473,21 zł
ZA POSTÓJ W SPPN

6 621 576,42 zł
Z TYTUŁU OPŁATY
ZRYCZAŁOWANEJ ZA
POSTÓJ NA ZASTRZEŻONYCH
MIEJSCACH POSTOJOWYCH
(tzw. białe koperty)

63 614 858,85 zł
Z OPŁAT DODATKOWYCH

4 776 037,11 zł
Z ABONAMENTÓW MIESZKAŃCA
1 663 611,00 zł
Z PARKINGÓW PODZIEMNYCH

STAWKI OPŁAT

W 2025 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:

82 599
REJONOWE

4 922
OBSZAROWE

Formy płatności w SPPN

kwoty w mln złotych



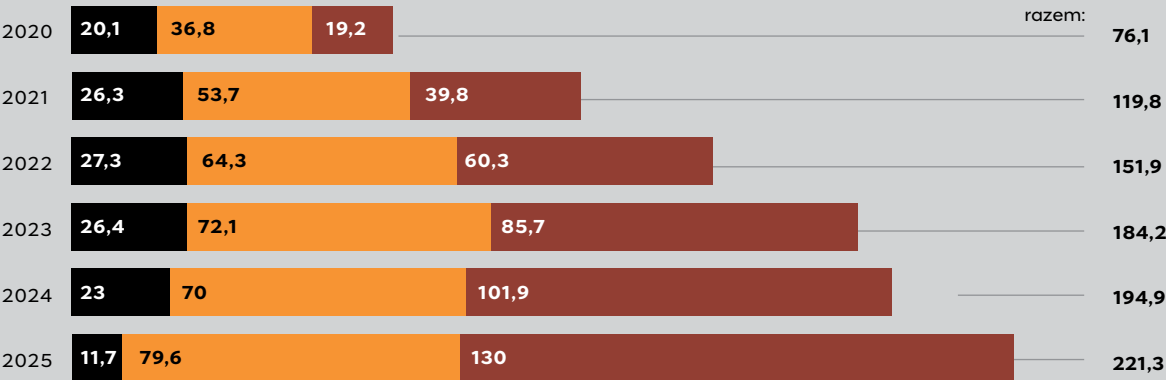
GOTÓWKĄ



KARTĄ



MOBILNA



Mobilne skanowanie dróg

Wysokiej jakości zdjęcia i precyzyjne skany – w skrócie ZDM View. W zeszłym roku sfotografowaliśmy i zeskanowaliśmy setki kilometrów podlegających nam dróg. Na bazie zdjęć i skanów powstał nasz odpowiednik popularnych map oraz trójwymiarowe modele stołecznych ulic, które znacznie pomagają nam w codziennej pracy.



800 km
SFOTOGRAFOWANYCH
I ZESKANOWANYCH
W 2025 R. DRÓG



WIEMY, CO KUPUJEMY

Przed ogłoszeniem przetargu na wykonanie zdjęć i skanów podlegających nam dróg przeprowadziliśmy kilka pilotaży. Chcieliśmy sprawdzić, czy rzeczywiście mogą nam się przydać w codziennej pracy. Przeglądaliśmy się m.in. identyfikacji reklam i uszkodzeń nawierzchni. Przekonaliśmy się wówczas, że możliwości jest znacznie więcej.

Zaczęło się od pilotaży, a dziś mamy już w pełni działające „ZDM View”. W zeszłym roku sfotografowaliśmy 800 km podlegających nam dróg oraz przyległego do nich terenu. Powstała w ten sposób ortofotomapa stołecznych ulic pozwalająca obejrzeć je z poziomu jezdni. Przypomina oczywiście tę od amerykańskiego giganta technologicznego. Nasz odpowiednik pozwala jednak na znacznie więcej.

Za pomocą naszej mapy możemy się przyjrzeć wybranym odcinkom dróg. Zdjęcia są jednak znacznie wyższej jakości. Pozwalają na odczytanie czcionki o wysokości 5 cm z odległości nawet 15 metrów. Ponadto są wykonane w równych odstępach. Nie ma więc dużych przerw w ciągłym obrazie, co zdarza się podczas przeglądania popularnego odpowiednika.

Zdjęcia to jednak tylko połowa ZDM View. Drogi zostały również zeskanowane. Na bazie skanów powstały tzw. chmury punktów, za pomocą których możliwe jest odwzorowanie ulic i pasa drogowego, a także pozostałych obiektów z dokładnością do 2 cm. Możemy zatem zmierzyć bardzo dokładnie długość, wysokość, głębokość wszystkich elementów drogi. To bezcenne narzędzie, które możemy wykorzystywać przy naszej pracy.

Przygotowane na podstawie wspomnianych chmur modele dróg skracają czas potrzebny na ich zinwentaryzowanie. Modele umożliwiają szybką weryfikację przekroju drogi, w tym wysokości krawężnika, spadku i kierunku odpływu wody czy nierówności w nawierzchni. To wszystko znacznie ułatwia projektowanie zmian na stołecznych ulicach.

Podczas przejazdów zeskanowane zostały także obiekty znajdujące się w pasie drogowym. Specjalny algorytm rozpoznaje te, które nas interesują – znaki drogowe i oznakowanie poziome, słupy, sygnalizatory, skrzynki techniczne, ale też reklamy. Dzięki temu dużo łatwiej kontrolować, które z nich są legalne.



ROZPOZNANE OBIEKTY:

4 636
HYDRANTÓW
PRZECIWPOŻAROWYCH

1 589,81 km
KRAWĘDZI JEZDNI

41 603
LATARNIE (OPRAWY)

32 851
LATARNI (SŁUPÓW)

2 159
ŁAWEK

23 129
ODPŁYWÓW/KRAT
BURZOWYCH

86 935
OZNAKOWAŃ PIONOWYCH

1 623,15 km
OZNAKOWANIA POZIOMEGO (LINII)

0,762 km²
OZNAKOWANIA POZIOMEGO
(POLIGONÓW)

50 605 (0,220 km²)
REKLAM

8 089
SKRZYNEK TELETECHNICZNYCH

7 726
SŁUPÓW

945
SŁUPKÓW PRZYSTANKOWYCH

33 417
STUDZIENEK

18 139
SYGNALIZACJI ŚWIETLNYCH

1 792
WIATY

9 439
ZASUW

Kampania Społeczna

Rowerowy Maj

Rowerowy Maj w Warszawie nie zwalnia tempa! W ósmej edycji kampanii wzięło udział 547 placówek – 234 szkoły i 313 przedszkoli. To aż 46 placówek więcej w porównaniu do edycji z 2024. Od 2016 roku akcja angażuje uczniów stołecznych podstawówek, a od 2019 roku do rowerowej zabawy dołączyły również przedszkolaki. Coraz więcej młodych warszawiaków wybiera aktywną drogę do szkoły.

LICZBY KAMPANII:



547

PLACÓWEK, W TYM:

- **234**
SZKOŁY PODSTAWOWE
- **313**
PRZEDSZKOLI



121 181

AKTYWNYCH UCZESTNIKÓW



49%

FREKWENCJI ROWEROWEJ



2 995 420

PRZEJAZDÓW

Niemal 3 miliony aktywnych przejazdów! Mimo chłodnego i pochmurnego maja uczestnicy rowerowej kampanii nie zawiedli. Aż 121 tysięcy uczestników kampanii – przedszkolaków, uczniów i nauczycieli – docierało aktywnie do szkół i przedszkoli.

Za każdą aktywną podróż do szkoły lub przedszkola dziecko otrzymuje dwie naklejki – jedną z nich wkleja do swojego dzienniczka. Naklejki można wymieniać na nagrody u wybranych partnerów kampanii. Dodatkowo w każdej placówce nagradzana jest klasa lub grupa z najwyższą frekwencją rowerową. Wspólne nagrody obejmują wyjątkowe atrakcje, takie jak wizyty w salach zabaw, muzeach i teatrach oraz udział w warsztatach czy aktywnościach sportowych.

Kampanii jak co roku towarzyszyły dodatkowe elementy, takie jak darmowe Szkolne Serwisy Rowerowe, które w ciągu sześciu tygodni zagościły w 12 szkołach i przeserwisowały ponad 520 jednośladów uczestników kampanii. Po ubiegłorocznym sukcesie edukacyjnego spotkania ze strażnikiem miejskim powtórzyliśmy je również w 2025 roku. Do spotkania online dołączyło niemal 200 osób, w tym dzieci, rodzice oraz nauczyciele.

Rowerowy Maj nie mógłby się odbyć bez wsparcia koordynatorów szkolnych. Aby podziękować za zaangażowanie, zaprosiliśmy ich na spotkanie do Muzeum POLIN, gdzie przekazaliśmy im drobne upominki i uroczyste podsumowaliśmy kampanię z udziałem Zastępcy Prezydenta m.st. Warszawy Renaty Kaznowskiej. Spotkanie urozmaicił quiz na temat Rowerowego Maja, z którym koordynatorzy poradzi sobie znakomicie.

Tradycyjnym elementem kampanii jest piknik podsumowujący. W 2025 roku odbył się on w Parku Moczydło na Woli, przy sprzyjającej, słonecznej pogodzie. W programie znalazły się liczne atrakcje, m.in. warsztaty ekologiczne i kulinarne, tory kolarskie, zajęcia sportowe, pokazy taneczne, a nawet odrobina magii w trakcie występu iluzjonisty. Wydarzenie zgromadziło uczestników kampanii oraz mieszkańców okolicznych dzielnic.



ROWEROWY MAJ WSPIERA PLACÓWKI W ORGANIZACJI PARKINGÓW ROWEROWYCH

W ubiegłych latach zapewniał tymczasowe parkingi w postaci barierek, a także wspierał placówki przy montażu stałych stojaków, udzielając wskazówek dotyczących ich prawidłowego ustawienia. W 2025 roku przygotowaliśmy praktyczny przewodnik dla szkół i przedszkoli „**ABC parkingów dla rowerów i hulajnóg**”. To kompendium wiedzy na temat tworzenia, lokalizacji oraz prawidłowego montażu infrastruktury parkingowej dla rowerów i hulajnóg. Poradnik trafił do wszystkich urzędów dzielnic w Warszawie, aby mogły udzielać wsparcia swoim placówkom.



Kampania Społeczna

Odkryj Rower Na Nowo

Kampania „Odkryj Rower Na Nowo” promuje jazdę na rowerze jako praktyczną i przyjazną środowisku formę przemieszczania się, a zarazem jako tanią, zdrową i efektywną alternatywę dla samochodu i transportu zbiorowego.



115
ROWERÓW PRZESZŁO SERWIS:
REGULACJE, NAPRAWY ORAZ
PODSTAWOWE CZYSZCZENIA



450
GORĄCYCH NAPOJÓW
WYDALIŚMY OSOBOM,
KTÓRE W DNIU WYDARZENIA
PRZYJECHAŁY NA UCZELNIĘ
JEDNOŚLADEM



SERWISY ODBYŁY SIĘ:

8 października 2025 r.
na terenie Uniwersytetu
Warszawskiego
Kampus Ochota,
ul. Żwirki i Wigury 93

9 października 2025 r.
przy Bibliotece Głównej Szkoły
Głównej Gospodarstwa
Wiejskiego
ul. Nowoursynowska 161

Działania w ramach kampanii mają przekonać mieszkańców Warszawy do zmiany codziennych nawyków i wyboru sposobu podróży, który ogranicza emisję spalin, nie generuje korków i sprzyja poprawie jakości życia w mieście.

Kampanię kierujemy m.in. do społeczności akademickiej. W 2025 roku w ramach współpracy z Uniwersytetem Warszawskim oraz Szkołą Główną Gospodarstwa Wiejskiego zorganizowaliśmy kolejną edycję Mobilnych Serwisów Rowerowych – bezpłatnej akcji skierowanej do studentów i pracowników warszawskich uczelni.

Serwisy to forma motywacji do częstszego wyboru roweru w podróży na zajęcia lub do pracy, a zarazem praktyczne wsparcie dla rowerzystów i zachęta do utrzymania rowerów w dobrym stanie technicznym.

W ramach MSR uczestnicy mogli bezpłatnie skorzystać z przeglądu i drobnych napraw swoich jednośladów. Usługi były świadczone przez wykwalifikowanych serwisantów, którzy na miejscu udzielali także porad dotyczących prawidłowego wyposażenia roweru oraz zasad jego konserwacji. Uczestnicy mogli zostawić rower w serwisie i odebrać go po zajęciach.

Dla osób, które w dniu akcji przyjechały na uczelnię rowerem, przygotowano symboliczne podziękowanie w postaci kawy, czekolady lub herbaty oraz voucherów na dwie godziny bezpłatnej jazdy rowerem miejskim Veturilo. Kampania promuje również rozwiązania sprzyjające rozwojowi i popularyzacji transportu rowerowego oraz wykorzystywanie rowerów towarowych w codziennej działalności warszawskich firm, wskazując na potencjał rowerów cargo jako alternatywy dla pojazdów dostawczych w transporcie miejskim.

Aby pokazać jak w praktyce wyglądają takie rozwiązania, od 2021 r. w trakcie Europejskiego Tygodnia Mobilności publikowane są filmy pokazujące dobre praktyki oraz działające w stolicy firmy przyjazne rowerzystom.



Kampania Społeczna

Porusz Miasto

Od 16 do 22 września 2025 r. świętowaliśmy Europejski Tydzień Mobilności akcją Porusz Miasto. Promowaliśmy tym samym różnorodne sposoby na poruszanie się po Warszawie.

LICZBY KAMPANII:



1 200
ŚNIADAŃ
DLA ROWERZYSTÓW



niemal 800
PRZESERWISOWANYCH
ROWERÓW WYDALIŚMY OSOBOM,
KTÓRE W DNIU WYDARZENIA
PRZYJECHAŁY NA UCZELNIĘ
JEDNOŚLADEM



ok. 200
UCZESTNIKÓW
MIEJSKIEJ GRY
TERENOWEJ

Rozpoczęliśmy od śniadań dla rowerzystów. W trzech punktach stolicy rozdaliśmy 1200 pakietów, dziękując za to, że wybierają rower w drodze do pracy i szkoły.

Przy okazji do rąk mieszkańców trafiły mapy z punktami miejskiej gry terenowej, która trwała przez kolejne siedem dni. Mieszkańcy wspólnie przemierzali miasto na rowerach, na piechotę czy komunikacją miejską w poszukiwaniu dziewięciu kodów QR. Pod nimi ukryte były zagadki, których odpowiedzi tworzyły cyfry numeru telefonu. Po zebraniu ich wszystkich i wykręceniu numeru można było usłyszeć głos prezydenta Rafała Trzaskowskiego, który zdradzał hasło do odbioru nagrody. Brzmiało „**Mobilność dla wszystkich**” – czyli tak, jak oficjalny motyw Europejskiego Tygodnia Mobilności 2025.

Przez cały tydzień mobilne serwisy rowerowe oferowały przeglądy i drobne naprawy, każdego dnia w innej lokalizacji. Oddając rower do naprawy można było otrzymać voucher na dwie godziny darmowej jazdy na Veturilo, aby nie musieć rezygnować z jednoślada. Przez cały Tydzień Mobilności serwisanci zaopiekowali się niemal 800 rowerami, a gdy mieli pełne obłożenie, dzielili się praktycznymi wskazówkami dotyczącymi codziennej troski o sprzęt.

Kulminacją akcji był Dzień bez Samochodu na Placu Centralnym 22 września. W namiocie ZDM jedni odbierali nagrody za udział w grze, a inni oddawali koszulki do wykonania nadruku „Poruszam miasto”. Podczas wydarzenia mieszkańcy dzielili się także opiniami o mobilności, wskazując na bariery i potrzeby transportowe, a ich głos wybrzmiał później w debacie ekspertów. Odbył się także spacer po Placu Centralnym, pierwszy warszawski Plac Quiz oraz wieczorny seans filmu „The Engine Inside” w ramach festiwalu filmów rowerowych Bike Days. Dokument, mimo chłodu, przyciągnął komplet na leżaki komplet publiczności.

To był tydzień pełen aktywności, rozmów i inspiracji. Poruszyliśmy miasto – zachęciliśmy do wypróbowania różnych form poruszania się po mieście oraz pokazaliśmy, jak łatwo można je przemierzać w sposób ekologiczny i wygodny.



Veturilo

W 14. sezonie funkcjonowania liczba użytkowników Warszawskiego Roweru Publicznego przekroczyła pół miliona. Charakterystyczne rowery były wypożyczane ponad 4,6 miliona razy.



3 460
LICZBA ROWERÓW
W 2025 R.

300
ROWERÓW
ZE WSPOMAGANIEM
ELEKTRYCZNYM

30
TANDEMÓW

Średni czas pojedynczego wypożyczenia wyniósł 22 minuty i 48 sekund i był krótszy o prawie 1,5 minuty niż w 2024 r. Z kolei średni pokonywany dystans to około 3,66 kilometra.

Flota Veturilo zwiększyła się w 2025 r. do 3 460 rowerów, w tym 300 ze wspomaganiem elektrycznym i 30 tandemów. Klasyczne rowery cieszyły się nieustannie rosnącym zainteresowaniem – stanowiły prawie 85% wszystkich wypożyczeń. Natomiast wypożyczenia rowerów elektrycznych stanowiły ok. 15% wszystkich wypożyczeń.

Jak co roku, największą popularnością rowery Veturilo cieszyły się w Śródmieściu, gdzie odnotowano prawie 1,1 miliona wypożyczeń, co stanowi ponad 23,2% wszystkich wypożyczeń. Dalej uplasowały się dzielnice Wola i Mokotów – kolejno: 12,8% i 11,5% wszystkich wypożyczeń w 2025 r.

System Veturilo jest kompatybilny z systemami rowerowymi w podwarszawskich miejscowościach: Otwocku, Piasecznie, Pruszkowie i Józefowie, co umożliwia swobodne korzystanie z rowerów na terenie aglomeracji.

Sezon 2025 zakończył się 30 listopada. Rowery wracają na warszawskie ulice tradycyjnie 1 marca 2026 roku.



Najpopularniejsze w 2025 r.:



trasy
liczba przejazdów w obie strony

- 13 643**
METRO URSYNÓW
– JASTRZĘBOWSKIEGO – SGGW
- 12 727**
METRO TROCKA – REMBRANDTA-MIEDZA
- 9 706**
AL.NIEPODLEGŁOŚCI
– STEFANA BANACHA – UW

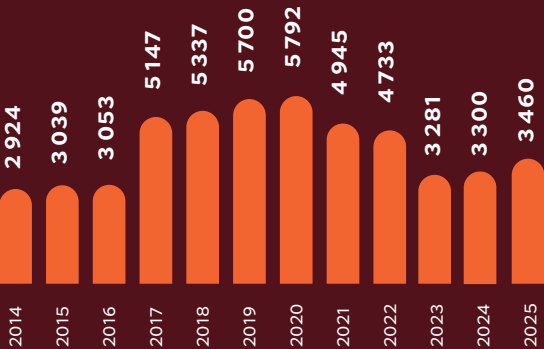


stacje
suma wypożyczeń i zwrotów

- 141 119**
METRO CENTRUM NAUKI KOPERNIK
- 101 880**
CENTRUM HANDLOWE ARKADIA
- 99 884**
METRO DWORZEC WILEŃSKI – TARGOWA

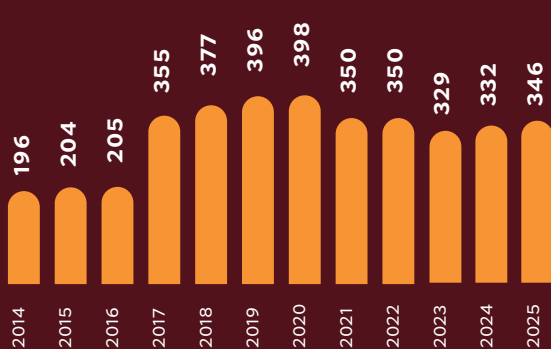
Liczba rowerów

w latach 2014–2025



Liczba stacji

w latach 2014–2025



Droga na szóstkę

Celem programu Droga na szóstkę jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie szkół podstawowych i wspieranie aktywnej mobilności najmłodszych.



Podstawą jest współpraca między jednostkami miejskimi i uczestnictwo społeczności szkolnej. Punktem wyjścia do wdrażania zmian są rozmowy, obserwacje, pomiary i analizy. Dzięki temu można uwzględnić wyjątkowość każdej placówki, aby zastosować współczesne rozwiązania i dobre praktyki w celu poprawy bezpieczeństwa uczniów i uczennic.

W 2025 roku w ramach programu Droga na szóstkę różnego rodzaju działaniami objętych było 110 lokalizacji (106 placówek, z czego w czterech przypadkach prace toczyły się w dwóch pobliskich miejscach).

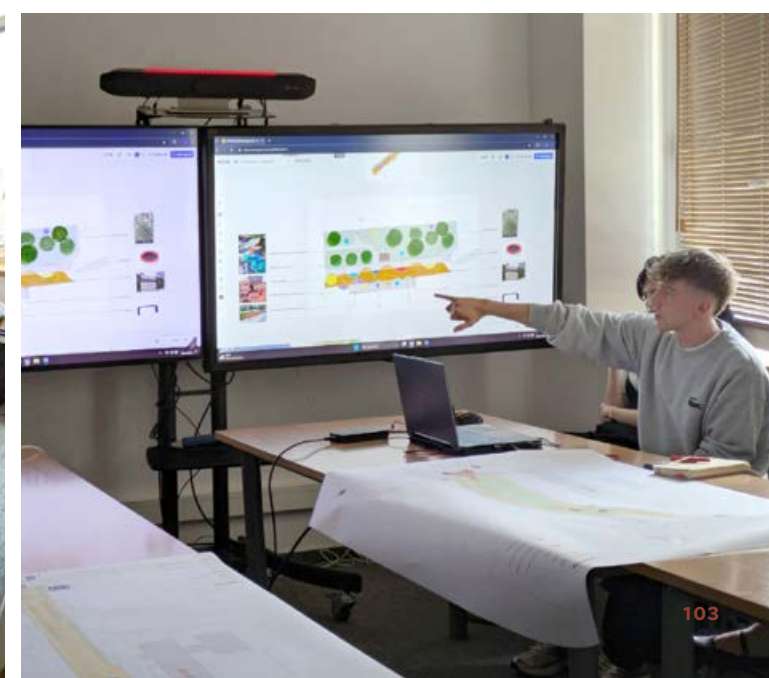
Badaliśmy też zwyczaje transportowe dzieci i młodzieży oraz ich rodziców. Z analizy 4574 ankiet wynika, że w szkołach podstawowych w Warszawie średnio 18,4% uczniów i uczennic jest odwożonych do szkoły autem: w przypadku szkół, których rejon mieści się w zwartej zabudowie miejskiej – 10,4%, a w rozproszonej – 26%. 45% spośród dzieci podwożonych do szkoły, wraca inaczej niż autem.

Znaczna większość, tj. 81,3% zapytanych dzieci i młodzieży preferuje aktywną mobilność. 37,6% chciałoby jeździć do szkoły na rowerze, 19,8% na hulajnodze, a 23,8% docierać tam spacerem. Jednak tylko 26,4% uczniów i uczennic decyduje samodzielnie o swoim środku transportu. Wygląda na to, że samodzielność jest niestraszna dzieciom, a rodzice mogliby przemyśleć rodzinne poranne rutyny.

Wspólna praca

Pięć szkół uczestniczyło w procesach wspólnego projektowania bezpiecznych ulic wokół szkoły w formie serii spotkań warsztatowych z uczniami i uczennicami, rodzicami, dyrekcją i personelem szkoły oraz urzędnikami i mieszkańcami. Spośród tych szkół przy trzech projektowaliśmy z udziałem Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie.

W ramach zajęć „Projektowanie partycypacyjne” studenci i studentki, w oparciu o nasze dane i koncepcję drogową, projektowali tzw. wnętrza urbanistyczne stref wejściowych do placówek. Bazowali na informacjach uzyskanych na spotkaniach od dzieci, rodziców, sąsiadów, urzędników i nauczycieli. Stworzyli też wizualizacje – punkt odniesienia dla projektantów drogowych na dalszych etapach inwestycji.



Iluminacja zimowa

Przez ponad dwa zimowe miesiące warszawiacy i turyści z całego świata mogli podziwiać świąteczną iluminację na Trakcie Królewskim. W weekendy i w okresie świątecznym odcinek od Ronda de Gaulle'a do Placu Zamkowego stawał się deptakiem dla spacerowiczów.



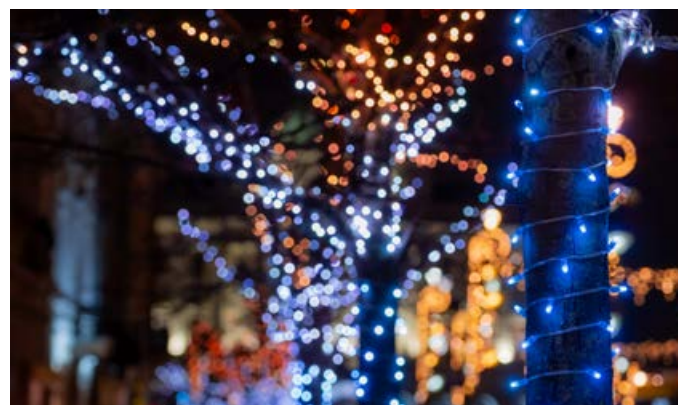
NOWA ILUMINACJA W 2026 ROKU

Miniony sezon świąteczny to ostatni z iluminacją w stylu PRL. Obecna umowa przewidywała montaż iluminacji przez trzy sezony. Po rozstrzygnięciu przetargu i podpisaniu nowej umowy, zobaczymy zimową iluminację w innym motywie, z całkowicie nowymi dekoracjami!

Iluminacja świąteczna ponownie przeniosła nas do lat. 50 i 60. ubiegłego stulecia. Na ulicach Warszawy stanęły podświetlane, PRL-owskie lampki choinkowe i łańcuchy z kolorowego papieru, które pamiętamy z choinek naszych babć.

Klimat świąt na stołecznych ulicach zainaugurował prezydent Rafał Trzaskowski uroczyste rozświetlając 27-metrową choinkę na Placu Zamkowym. Najmłodsi mogli poznać życie swoich rodziców z lat młodości i zobaczyć wagę sklepową na odważniki, saturatory czy popularnego bączka w imponujących rozmiarach. Nie zabrakło też czegoś dla fanów motoryzacji – czekał na nich kultowy samochód Syrenka wraz z motorowerem Ryś. Na ulicznych latarniach zawisły również zielone girlandy udekorowane ponad 500 żarówkami.

Warszawiacy doceniają iluminację: aż 93 procent pytaných przechodniów uznało ją za atrakcyjną. Chcemy, żeby Warszawa zimą była jeszcze piękniejsza i zachwycała swoim świątecznym urokiem mieszkańców i zwiedzających. Dlatego w sezonie 2025/2026 przyozdobiliśmy jeszcze większą część miasta, m.in. Rynek Nowego Miasta, ulicę Podwale i Barbakan. Wszystko to oczywiście z troską o środowisko i budżet miasta – świąteczne dekoracje są energooszczędne, dziennie pobierają mniej energii niż jest potrzebne do naładowania do pełna trzech elektrycznych samochodów.



Konferencje specjalistyczne

W minionym roku zorganizowaliśmy dwie konferencje dla samorządów. Wydarzenia pod hasłami „Strefa Płatnego Parkowania od A do Z” i „Światło w przestrzeni publicznej” zgromadziły gości z całej Polski.



3-4.04.2025

Pałac Kultury i Nauki

**I KONFERENCJA
PARKINGOWA**

„STREFA PŁATNEGO
PARKOWANIA OD A DO Z”

2-3.10.2025

Centrum

Kreatywności Targowa

**III KONFERENCJA
OŚWIETLENIOWA**

„ŚWIATŁO W PRZESTRZENI
PUBLICZNEJ”



**WSPÓŁPRACA
JEST WAŻNA**

Obie konferencje to możliwość wymiany doświadczeń i pomysłów z innymi samorządowcami.

Dzięki nim zacieśniamy współpracę z innymi polskimi miastami i zdobywamy nową wiedzę potrzebną do dalszego rozwoju.

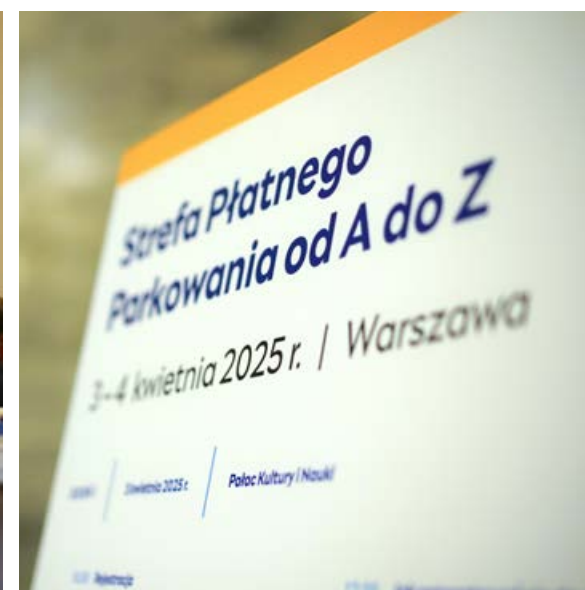
Wszystko o SPPN

W dniach 3-4 kwietnia, w Pałacu Kultury i Nauki, zorganizowaliśmy I Konferencję Parkingową pod hasłem „Strefa Płatnego Parkowania od A do Z”. Dzieliśmy się swoją wiedzą i rozwiązaniami dotyczącymi zarządzania parkowaniem w mieście. Słuchacze mieli okazję dowiedzieć się o nowych technologiach w zakresie wnoszenia opłat za postój, mobilnym skanowaniu dróg czy egzekucji opłat dodatkowych za parkowanie. Poruszyliśmy także temat przygotowania do wprowadzenia strefy płatnego parkowania, metodyki badań parkingowych i konsultacji społecznych. Przedstawiciele Wydziału Parkowania opowiedzieli o oznakowaniu warszawskiej strefy, jej kontroli i sposobach wydawania abonamentów mieszkańca.

Drugiego dnia konferencji zaprosiliśmy uczestników do naszej siedziby przy Chmielnej 120. Mieli oni okazję do krótkiej przejażdżki samochodem do e-kontroli po obszarze SPPN. Przeprowadziliśmy również warsztaty z mapowania inwentaryzacji strefy.

Jak światło zmienia miasto

W trakcie III Konferencji Oświetleniowej, 2 i 3 października, w Centrum Kreatywności Targowa, wraz z samorządowcami i przedstawicielami branży oświetleniowej, rozmawialiśmy o „Świetle w przestrzeni publicznej”. W spotkaniu, które było okazją do dyskusji o wyzwaniach związanych z oświetleniem, uczestniczyło ponad 100 osób. Jako eksperci rozpoczęliśmy wydarzenie prelekcją o modernizacji oświetlenia ulicznego. Prelegenci poruszyli temat możliwości realizacji projektów artystycznych w mieście z wykorzystaniem światła, m.in. na przykładzie Poznania. Dyskutowaliśmy również o systemach sterowania w oświetleniu zewnętrznym, ich cyberbezpieczeństwie czy użyciu oświetlenia do poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Uczestnicy wzięli udział w wieczornym spacerze po Nowym Centrum Warszawy, gdzie zobaczyli, jak oświetlamy miasto.



Budżet obywatelski

Budżet obywatelski to szansa dla mieszkanki i mieszkańców, aby zdecydować, na co chcą przeznaczyć część budżetu miasta. Dzięki zgłaszanym przez nich pomysłom Warszawa nieustannie zmienia się na lepsze.



ponad 21 mln zł
KOSZT PROJEKTÓW
ZREALIZOWANYCH W 2025 R.

34
LICZBA ZREALIZOWANYCH
PROJEKTÓW W 2025 R.:

 **21**
INFRASTRUKTURA
ROWEROWA

 **7**
CHODNIKI/
INFRASTRUKTURA
DLA PIESZYCH

 **6**
POPRAWA
BEZPIECZEŃSTWA

Do tej pory zrealizowaliśmy przeszło 300 projektów zaproponowanych przez mieszkańców. W 2025 roku w całości lub częściowo wykonaliśmy 28 projektów dotyczących m.in. nowej infrastruktury rowerowej, doświetleń przejść dla pieszych czy remontów chodników.

Wybudowaliśmy nowe chodniki przy ul. Wólczyńskiej, Al. Reymonta oraz przy liceum ogólnokształcącym przy ul. Gwiazdziej. Wyremontowaliśmy także trotuar (wraz z drogą dla rowerów) przy ul. Broniewskiego, na odcinku od Trasy Armii Krajowej do ul. Romaszewskiego.

Z wyremontowanej drogi dla rowerów mogą już korzystać rowerzyści na wawerskiej ul. Płowieckiej. Zmodernizowaliśmy też drogi dla rowerów przy Wale Miedzeszyńskim oraz przy ul. Światowida. Powstał m.in. brakujący odcinek drogi dla rowerów na skrzyżowaniu ulic Ciszewskiego i Pileckiego oraz ulic Dolina Służewiecka i Nowoursynowska.

Z budżetu obywatelskiego zrealizowane zostały też inne udogodnienia dla rowerzystów, m.in. nowe stojaki w całym mieście, a także łączniki i kontraruch rowerowy.

Mieszkańcy w swoich projektach nie zapominają również o bezpieczeństwie pieszych. Wśród zrealizowanych w tym roku działań znalazły się m.in. doświetlenia przejść na Białołęce oraz zabezpieczenie chodnika przed nielegalnym parkowaniem na Woli.



Remont chodnika przy ul. Broniewskiego



Droga dla rowerów przy ul. Płowieckiej



Droga dla rowerów przy ul. Wólczyńskiej



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 2025 roku ZDM kontynuował udział w trzech projektach.

PROJEKTY W LICZBACH:



3
PROJEKTY
MIĘDZYNARODOWE,
W KTÓRYCH
UCZESTNICZY ZDM

650 880 €
ŁĄCZNA KWOTA
DOFINANSOWANIA
DLA M.ST. WARSZAWY

16 488 600 €
ŁĄCZNY BUDŻET
WSZYSTKICH TRZECH
PROJEKTÓW

GreenScape

Projekt **GreenScape CE** dotyczy rozwiązań opartych na przyrodzie (Nature-Based Solutions) oraz rozwoju zielonej i błękitnej infrastruktury w miastach. W 2025 roku odbyły się dwa spotkania partnerów projektu – w Mediolanie i Segedynie – połączone z wizytami terenowymi prezentującymi wdrożenia NBS. Spotkania dotyczyły m.in. postępów w realizacji działań pilotażowych oraz koncepcji przebudowy ulicy Wileńskiej w Warszawie. Projekt realizowany jest w ramach programu Interreg Europa Środkowa.

REALLOCATE

Projekt **REALLOCATE** koncentruje się na zagadnieniach zrównoważonej mobilności miejskiej, zarządzaniu przestrzenią publiczną oraz inkluzywnym projektowaniem urbanistycznym. W maju 2025 roku w ZDM odbyło się spotkanie z delegacją z Lyonu, będącego partnerem projektu, poświęcone wymianie doświadczeń w zakresie przekształcania przestrzeni miejskiej na rzecz pieszych i rowerzystów. W czerwcu 2025 roku przedstawiciele ZDM uczestniczyli w spotkaniu konsorcjum projektu w Göteborgu, obejmującym wizyty terenowe oraz debatę ekspercką dotyczącą m.in. perspektywy równościowej w planowaniu miast. We wrześniu 2025 roku przed Szkołą Podstawową nr 258 przy ul. Namysłowskiej w Warszawie zrealizowano pilotaż zmian – tymczasowe zagospodarowanie przestrzeni pieszej. Projekt realizowany jest w ramach programu Horyzont Europa.



Wspólne projektowanie bezpiecznej drogi do szkoły w ramach pikniku przed SP 258 przy ul. Namysłowskiej



Spotkanie konsorcjum projektu GreenScape w Mediolanie



Wizyta terenowa w ramach spotkania konsorcjum projektu Reallocate w Göteborgu

SMART EPC

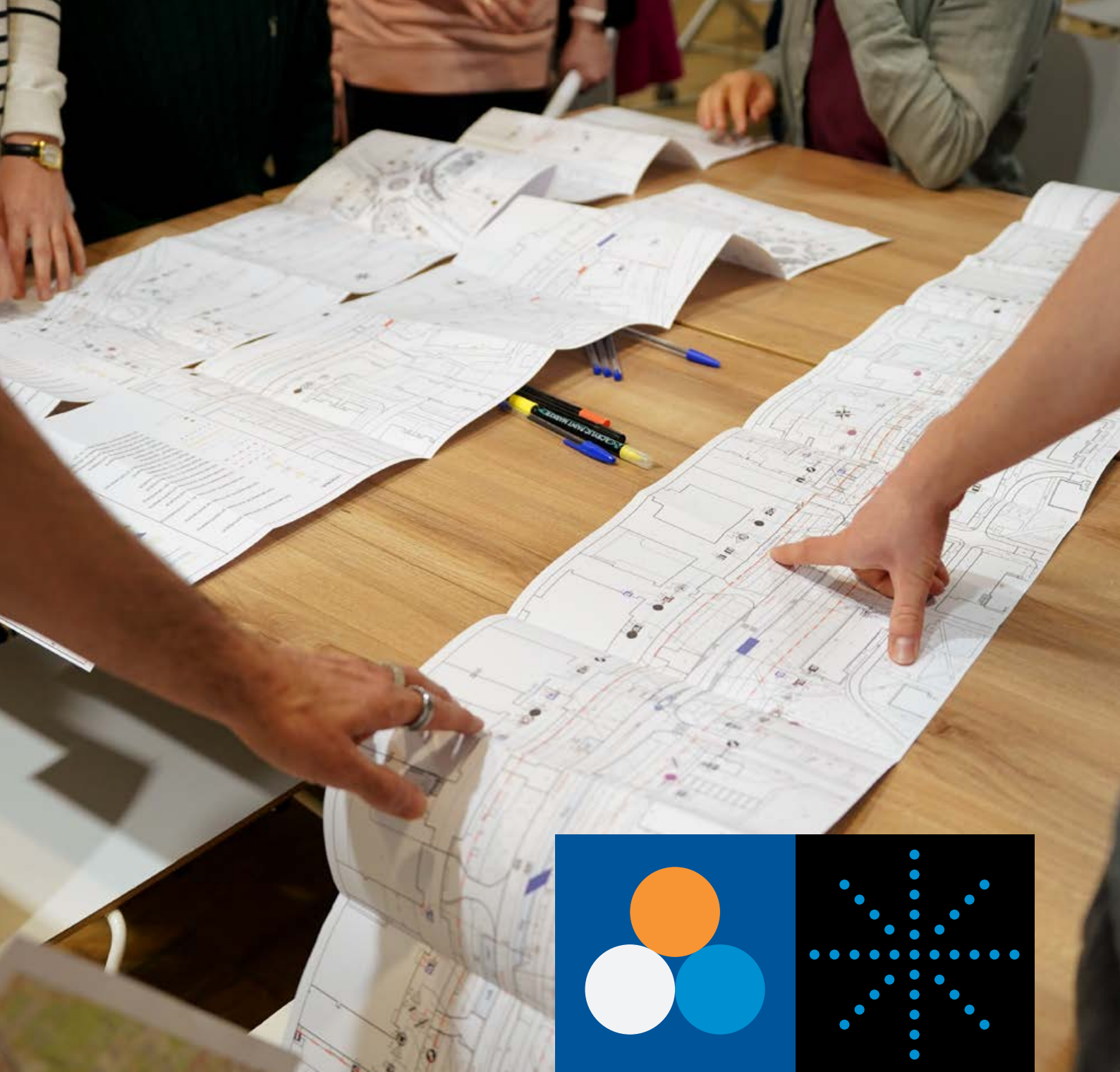
Projekt Smart EPC był trzecim projektem międzynarodowym realizowanym przez ZDM. Projekt dotyczył opracowania inteligentnych rozwiązań w zakresie modernizacji oświetlenia przestrzeni publicznych w miastach europejskich. W 2025 roku zakończono realizację projektu oraz przeprowadzono audyt infrastruktury oświetleniowej na wytypowanych obszarach Warszawy. Wyniki audytu posłużyły do wskazania parków i skwerów przeznaczonych do modernizacji oświetlenia w 2026 roku. Projekt realizowany był w ramach programu Horyzont 2020.

W ramach współpracy międzynarodowej ZDM uczestniczył również w krótszych inicjatywach i sieciach współpracy. W 2025 roku zaprezentowano program „Droga Na 6” podczas konferencji Walk 21 w Tiranie oraz doświadczenia Warszawy w ramach grupy roboczej TuneTo15 w Berlinie. Warszawa została także wybrana na miasto-lidera (champion city) w inicjatywie CIVITAS, w ramach której prowadzone będą działania związane z poprawą bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w otoczeniu szkół.

W siedzibie ZDM odbyło się posiedzenie plenarne ITS Nationals Network z udziałem przedstawicieli 15 krajów, poświęcone zagadnieniom związanym z zarządzaniem ruchem i inteligentnymi systemami transportowymi.



Spotkanie konsorcjum projektu GreenScape w Segedynie

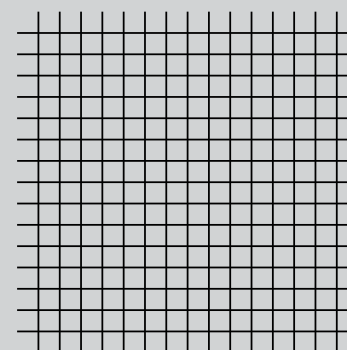


8.

Jesteśmy dla Was

Mieszkańcy Warszawy są partnerami w kształtowaniu miejskiej przestrzeni.

W 2025 roku prowadziliśmy konsultacje społeczne, realizowaliśmy projekty wybrane w budżecie obywatelskim oraz na bieżąco odpowiadaliśmy na zgłoszenia przekazywane przez Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19 115 i media społecznościowe. Centrum Kontaktu z Mieszkańcem w ZDM pozostaje miejscem otwartym na dialog, sugestie i potrzeby mieszkańców naszego miasta.



SPIS TREŚCI

- 114** Sprawna obsługa zgłoszeń mieszkańców
- 116** Konsultacje z mieszkańcami
- 118** ZDM od kuchni



Sprawną obsługę mieszkańców

W Zarządzie Dróg Miejskich działa Centrum Kontakt z Mieszkańcem. To zespół zajmujący się udzielaniem odpowiedzi na zgłoszenia, zapytania, wnioski, skargi i petycje, które wpływają do ZDM. Miejskie Centrum Kontakt 19115 to platforma, za pośrednictwem której mieszkańcy mogą zgłaszać awarie, wnioski oraz zapytania w tematach związanych z funkcjonowaniem miasta. Wiele z nich dotyczy naszej jednostki.



5 903
PISMA OD MIESZKAŃCÓW,
JAKIE OTRZYMALIŚMY
W 2025 R., W TYM:

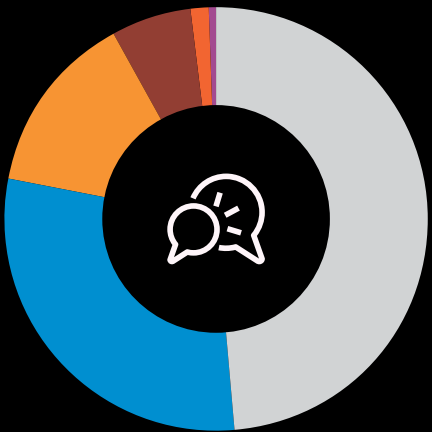
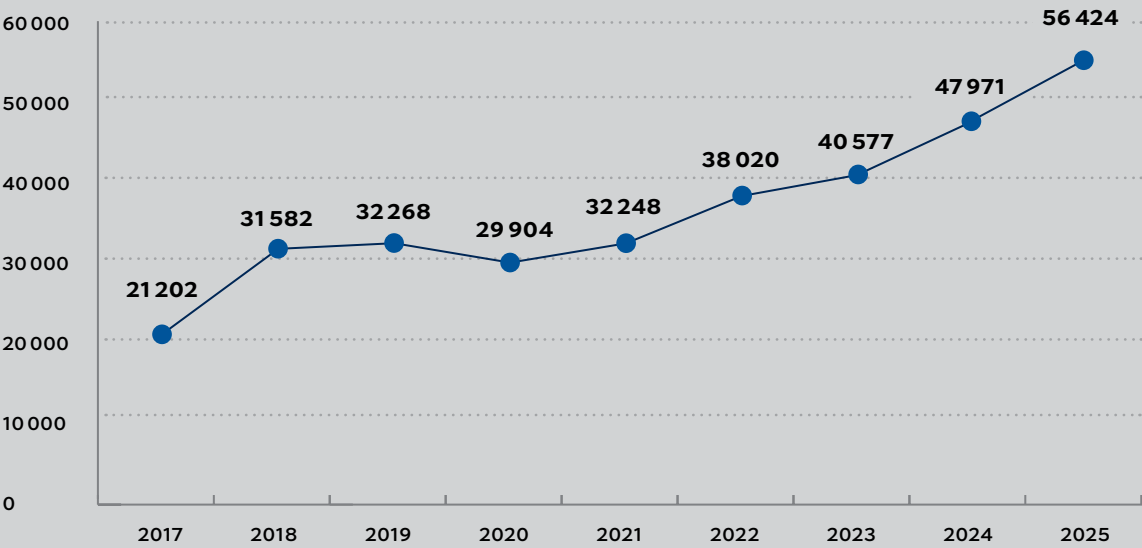
- **3 995**
ZAPYTANIA
- **932**
WNIOSKI
O UDOSTĘPNIENIE
INFORMACJI PUBLICZNEJ
- **955**
SKARG I WNIOSKÓW
- **21**
PETYCJI

Zakres tematyczny zgłoszeń mieszkańców jest szeroki i odnosi się niemal do każdego obszaru działania ZDM. Centrum Kontakt z Mieszkańcem, przygotowując odpowiedzi, współpracuje z ok. 200 pracownikami z ponad 20 wydziałów merytorycznych. Sprawy wpływają do ZDM papierowo lub elektronicznie. Następnie są rejestrowane i otrzymują numer, po czym są załatwiane zgodnie z Kodeksem postępowania administracyjnego oraz ustawami o dostępie do informacji publicznej i 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. 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 konieczności wymiany żarówki w latarni.

W 2025 roku najwięcej zgłoszeń, jakie otrzymaliśmy, dotyczyło uszkodzeń latarni (8621), problemów z działaniem sygnalizacji świetlnej (6525) oraz uszkodzeń chodników, dróg dla rowerów i jezdni (4878). Z 19115 można korzystać na wiele sposobów. Od wielu lat najpopularniejszym kanałem jest aplikacja 19115 (47% zgłoszeń) oraz infolinia telefoniczna (30%). Kolejnym najczęściej wybieranym kanałem jest portal warszawa19115.pl (14,2%).



Liczba zgłoszeń poprzez MCK 19115



Jak zgłoszenia trafiają do ZDM?

- | | |
|-------------------------|--|
| 47%
APLIKACJA | 6%
E-MAIL |
| 30,7%
TELEFON | 1,7%
CENTRUM KONTAKTU
Z MIESZKAŃCEM |
| 14,2%
PORTAL | 0,4%
CZAT |

Konsultacje z mieszkańcami

Stawiamy na bezpośredni kontakt z mieszkańcami. W 2025 r. spotkania konsultacyjne dotyczyły ewentualnego rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o kolejną część Mokotowa oraz część Dzielnicy Włochy. Spotkaliśmy się również z mieszkańcami ulicy Wileńskiej na Pradze-Północ, aby zaprezentować koncepcję przebudowy.



KONSULTACJE W LICZBACH:

3
PROCESY
KONSULTACYJNE

11
WYDARZEŃ

403
OSOBY UCZESTNICZĄCE
W SPOTKANIACH

663
UWAGI OTRZYMANE
W RAMACH
PROWADZONYCH
KONSULTACJI

Konsultacje społeczne są formą współpracy między urzędem a mieszkańcami. ZDM organizuje je od lat w sprawach, które należą do naszych kompetencji i są ważne dla lokalnej społeczności. Konsultacje polegają na dialogu i nie są plebiscytem "za" lub "przeciw", ale sposobem na zadanie pytań, wyjaśnienie wątpliwości oraz zgłoszenie uwag lub poprawek do omawianego tematu. Od kilku lat konsultujemy kształt wprowadzanej w kolejnych dzielnicach Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Rozmawiamy również o projektach przebudowy ulic i placów czy o kwestiach komunikacji rowerowej.

Konsultacje dotyczące parkowania na Mokotowie i we Włochach trwały od 1 do 31 grudnia 2025 roku. W tym czasie zorganizowaliśmy siedem wydarzeń: cztery spotkania otwarte z mieszkańcami, jedno spotkanie online oraz dwa spacery – dla osiedla przy ul. Astronautów oraz dla Osiedla Jadwisin. Biorący udział mogli zapoznać się z koncepcją zmian organizacji ruchu i parkowania, a także z wynikami pomiarów miejsc postojowych i ich rotacji. Zanim spotkania się odbyły, udostępniliśmy propozycje zmian organizacji ruchu. Mieszkańcy mogli je pobrać i dokładnie przyjrzeć się zaproponowanym projektom. Uczestnicy dyskutowali m.in. o wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego na wybranych ulicach i zmianach w sposobie parkowania. Omawiali też lokalizacje, w których warto ustawić słupki i separatory zapobiegające nielegalnemu parkowaniu. Mieszkańcy mogli zgłaszać uwagi również drogą elektroniczną.

Konsultacje społeczne dotyczące wstępnych koncepcji przebudowy ul. Wileńskiej trwały od 6 do 30 listopada 2025 r. Celem konsultacji było zebranie opinii i uwag dotyczących proponowanych rozwiązań – tak, aby przygotowana ostateczna koncepcja odpowiadała potrzebom mieszkank i mieszkańców, a jednocześnie podkreślała historyczny charakter ulicy. W ramach wydarzeń spotkaliśmy się z mieszkańcami w Pałacyku Konopackiego, dyżurowaliśmy telefonicznie oraz przeprowadziliśmy dwa spacery z wózkiem konsultacyjnym.



ZDM od kuchni

Zarząd Dróg Miejskich zatrudnia 709 pracowników w siedmiu pionach i 31 wydziałach. W 2025 roku przyjęliśmy 82 nowych pracowników, a 48 osób zakończyło z nami współpracę. Podczas 12 spotkań jubileuszowych świętowaliśmy 20-, 25-, 30-, 35-, 40- i 45-lecie pracy zawodowej 60 osób.



Jak co roku graliśmy z Wielką Orkiestrą Świątecznej Pomocy. W ramach 33. Finału WOŚP wystawiliśmy na aukcję możliwość zostania patronem jednego ze 102 drzew na Pl. Centralnym. Aukcja zakończyła się kwotą 10 099 zł.

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, prężnie działa umożliwiając poszerzanie wiedzy i horyzontów.

Od marca do grudnia gościliśmy dzieci z 13 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 2025

kierownik projektu:	Maciej Dziubiński
opracowanie merytoryczne i redakcja tekstu:	Szymon Fertacz, Szymon Kowalski, Krzysztof Makulec, Daria Stachura, Kamil Witek
wsparcie: korekta:	Anna Makus, Anna Mazurowska Małgorzata Cieślińska
zdjęcia:	Mirosław Kaźmierczak/ZDM
opracowanie graficzne:	Natalia Mikołajczuk, Anna Małgorzata Stankiewicz



zdm.waw.pl



facebook.com/ZDM.Warszawa



twitter.com/ZDM_Warszawa



instagram.com/zdm_warszawa



youtube.com/user/zdmwarszawa



linkedin.com/company/zdm-warszawa



bsky.app/profile/zdmwarszawa.bsky.social

Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa

tel.: 22 55 89 000



Zarząd
Dróg
Miejskich