



Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

RAPORT ROCZNY 2017



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH



RAPORT ROCZNY 2017



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH



Spis treści

Wstęp	6
Czy wiesz, że Zarząd Dróg Miejskich to...	7
2017 rok w liczbach	8
Remontujemy i przebudowujemy infrastrukturę drogową	10
Przebudowy ulic	12
Remonty nawierzchni jezdni	20
Remonty chodników	24
Nowe drogi rowerowe	26
Poprawa dostępności przestrzeni miejskiej	28
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	30
Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych	32
Zmiany w organizacji ruchu	34
Sygnalizacja świetlna	36
Oświetlenie	38
Doświetlenia przejść	40
Bieżące utrzymanie i konserwacja dróg	42
Pogotowie drogowe	44
Obiekty mostowe	46
Pas drogowy	48
Kontrola ciężarówek	50
Rozwój i projekty	52
Veturilo	54
Kładka pieszo-rowerowa	56
Iluminacja zimowa	58
Zielona Świętokrzyska i pl. Powstańców Warszawy	60
Modernizujemy strefę płatnego parkowania	62
Miejski System Informacji	64
Resolve. Ulice handlowe	66
Zawsze w kontakcie	68
Zmieniamy się dla mieszkańców	70
Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115	72
Kampanie społeczne	74
Budżet partycypacyjny	78
Konsultacje społeczne	82
Plany na 2018 rok	84

Szanowni Państwo,

Czas płynie nieubłaganie, kolejny rok za nami. Dla nas był to rok niezwykle udany, z rekordową liczbą inwestycji i największą od kilku lat liczbą remontów. Mając świadomość jak wiele wyzwań jeszcze przed nami, nie spoczywamy na laurach, lecz planujemy już kolejne lata.

Szczególnie dumny jestem z projektów realizowanych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Dzięki wsparciu środków unijnych nasza stolica staje się europejską metropolią ze ścieżkami rowerowymi, inteligentną sygnalizacją świetlną, równymi chodnikami i piękną zielenią przyuliczną.

Cały czas staramy się zmieniać dla Państwa, aby nadążyć za oczekiwaniami w zakresie naszej dostępności, ale także tempem i jakością prac remontowych i inwestycyjnych. W związku z tym zeszłoroczne rekordowe wyniki zapewne zostaną pobite w nadchodzącym roku.

Jedno od wielu lat jest niezmiennie – to nasza troska o Państwa bezpieczeństwo. Bezwzględny priorytetem w naszych działaniach jest bezpieczeństwo ruchu drogowego, zwłaszcza jego niechronionych uczestników. Stąd kontynuacja programu audytu nieosygnalizowanych przejść dla pieszych oraz wdrażania rekomendacji audytorów. Kilkaset



doświatlonych „zebr”, aktywne przejścia, azyle czy fizyczne uspokojenie ruchu to dla wielu tylko haśła i statystyka, ale efekt tych działań to coś więcej – to ludzkie życie. W 2017 roku na warszawskich ulicach zginęło o 13 osób mniej niż w 2016 roku. Dynamika spadku była największa w ostatnich latach i znacznie wyższa od wskaźników ogólnokrajowych. Nadal jednak drogi to miejsce wielu tragedii, więc potrzebujemy intensywnych działań w tym zakresie. Mogę Państwu zadeklarować, że determinacji na pewno nie zabraknie nam do czasu, w którym tego najistotniejszego wskaźnika, czyli ofiar śmiertelnych nie uda nam się wyzerować. Bo co może być ważniejsze od życia naszego i bliskich?

Chciałem na koniec podziękować za dotychczasową pracę wszystkim pracownikom Zarządu Dróg Miejskich; zarządowi miasta, z Prezydent Hanną Gronkiewicz-Waltz i Zastępcą Prezydenta Renatą Kaznowską na czele, za wsparcie w działaniu; radnym miasta st. Warszawy za dobrą współpracę. Chciałem też podziękować wszystkim pojedynczym mieszkańcom i organizacjom pozarządowym, którzy aktywnie uczestniczą w różnego rodzaju konsultacjach, toczą z nami (niekiedy bardzo zażarte) dyskusje na spotkaniach, dyżurach, czy forach internetowych. To Wy, którym nie jest wszystko jedno, jesteście paliwem zmian w naszej jednostce i w naszym wspólnym mieście.

Z poważaniem,

Czy wiesz, że Zarząd Dróg Miejskich to...

800 km**dróg, którymi zarządzamy**

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.

112 000**opraw oświetleniowych**

zlokalizowanych na 98 000 latarni i na słupach trakcyjnych.

501**pracowników**

Połowa z nich pracuje w terenie, patrolując ulice i dbając o porządek w pasie drogowym.

5,5 mln m²**chodników
i dróg
dla rowerów****763****skrzyżowania
i przejścia dla pieszych
z sygnalizacją****4,5 mln****energooszczędnych
diod eko-LED
w świątecznej
iluminacji****30 000****miejsc postojowych
w Strefie Płatnego
Parkowania
Niestrzeżonego****498****obiektów
mostowych****91 500****drogowskazów,
tablic i map
Miejskiego Systemu
Informacji****ponad 500 km****tras rowerowych
i rowery miejskie
Veturilo**

2017 rok w liczbach

9

nowych sygnalizacji świetlnych

20

aktywnych przejść dla pieszych

21 km

wybudowanych i wyremontowanych tras rowerowych

25 km

wyremontowanych chodników

34 km

wyremontowanych dróg

46

wyremontowanych przystanków

90

usuniętych barier architektonicznych

337

doświetlonych przejść

1069

przejść sprawdzonych pod kątem bezpieczeństwa

1177

nowych latarni ulicznych

14 001

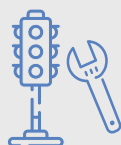
kontroli pasa drogowego i 1224 usunięte nielegalne reklamy

21 000

zgłoszeń z Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115

5 mln

wypożyczeń roweru miejskiego Veturilo

**340,4 mln zł**Łączne wydatki
w 2017 r., w tym:**84,3 mln zł**Wydatki
inwestycyjne**129,8 mln zł**Utrzymanie
i remonty dróg**64,3 mln zł**Utrzymanie i remonty
oświetlenia**24 mln zł**Utrzymanie i remonty
sygnalizacji**25,4 mln zł**Utrzymanie i remonty
obiektów mostowych**167,9 mln zł**Łączne dochody
w 2017 r., w tym:**95,9 mln zł**

Parkowanie

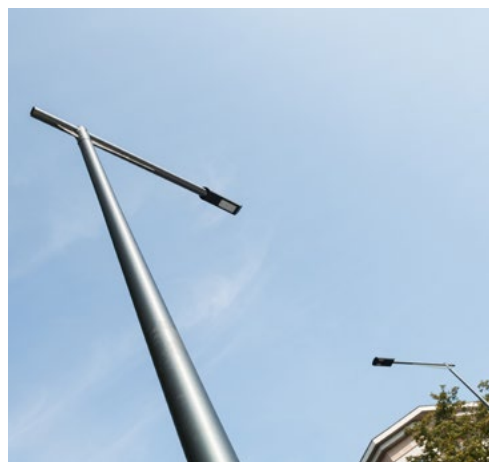
**50,6 mln zł**Zajęcie pasa
drogowego**9 mln zł**Usuwanie
pojazdów**0,7 mln zł**Kary dla pojazdów
ciężarowych**0,4 mln zł**Punkty Informacji
Płatnej



Remontujemy i przebudowujemy infrastrukturę drogową

Podstawowym zadaniem Zarządu Dróg Miejskich jest utrzymanie odpowiedniego standardu infrastruktury drogowej. Wiele ulic przeszło szybkie remonty, a kilkanaście doczekało się znacznie głębszych zmian: wymiany nawierzchni jezdni i chodników, budowy dróg rowerowych, przebudowy oświetlenia i sygnalizacji oraz zmian w organizacji ruchu. To były kompleksowe prace, dzięki którym poprawił się nie tylko stan techniczny drogi, ale przede wszystkim komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu.





Odnowiona Namysłowska

Nowa nawierzchnia jezdni, chodników i przystanków oraz wymiana oświetlenia – takie zmiany wprowadziliśmy na ul. Namysłowskiej na Pradze-Północ.

Jezdnia została całkowicie rozebrana i wybudowana od nowa – zyskała nowe kamienne krawężniki, podbudowę z kruszywa i wzmocnienie siatką szklaną. Wzdłuż drogi pojawiły się nowe krawężniki i opaska.

Znacznie poprawiły się warunki dla pieszych i pasażerów komunikacji miejskiej. Nową nawierzchnię z płyt betonowych otrzymały chodniki. Aby ułatwić poruszanie się osobom z dysfunkcją wzroku, na chodnikach pojawiły się ryflowane płyty prowadzące, a na przystankach autobusowych płyty ostrzegawcze. Przy przejściach dla pieszych obniżyliśmy krawężniki. Kompleksowy remont objął też przystanki autobu-

sowe, które wyposażyliśmy w krawężniki peronowe. Zaokrąglony profil oraz zwiększona wysokość (16 cm) pozwalają autobusom precyzyjnie zatrzymać się jak najbliżej krawędzi peronu. Dzięki temu wszystkim pasażerom zdecydowanie łatwiej wsiąść lub wysiąść z niskopodłogowego pojazdu.

Nową nawierzchnię z kostki kamiennej zyskały parkingi, zjazdy, wysepki i azyle. Aby poprawić widoczność i bezpieczeństwo, wymieniliśmy oświetlenie ulicy. Zamontowaliśmy nowoczesne latarnie: w sumie 40 słupów i 66 opraw. Wszystkie przejścia na remontowanym odcinku zostały dodatkowo doświetlone.

Spokojniej na Potockiej

Ulica Potocka to jedna z głównych dróg Żoliborza. Łączy ze sobą ul. Słowackiego i ul. Mickiewicza. Wzdłuż niej znajdują się liczne budynki mieszkalne. Zmiany, które wprowadziliśmy uwzględniają te uwarunkowania.

Pierwszym etapem był remont nawierzchni jezdni na odcinku od pl. Kuronia do ul. Mickiewicza. Aby wydłużyć trwałość nowego asfaltu, kolejne warstwy zostały wzmocnione specjalną siatką.

Następnym etapem było wprowadzenie nowej organizacji ruchu, która zmieniła charakter ulicy. Wzdłuż drogi powstały pasy z kostki kamiennej (wzdłuż osi jezdni i poprzeczne), które uspokoiły ruch. Na trzech istniejących przejściach dla pieszych wybudowaliśmy azyle, dzięki którym piesi zyskali bezpieczną przestrzeń.

Aby uniemożliwić nielegalne parkowanie, zabudowane zostały powierzchnie wyłączone z ruchu. W zamian wyznaczaliśmy pasy i zatoki postojowe. Dzięki temu wzrosła liczba legalnych miejsc parkingowych. U zbiegu z ul. Bieńwicką dobudowaliśmy brakujący chodnik i wyznaczaliśmy nowe przejście dla pieszych. Pojawiła się też zatoka postojowa na 8 samochodów. Na całym odcinku jezdni zyskała nowe krawężniki. Wyremontowaliśmy chodniki. Zmiany poprawiły bezpieczeństwo i komfort wszystkich uczestników ruchu.

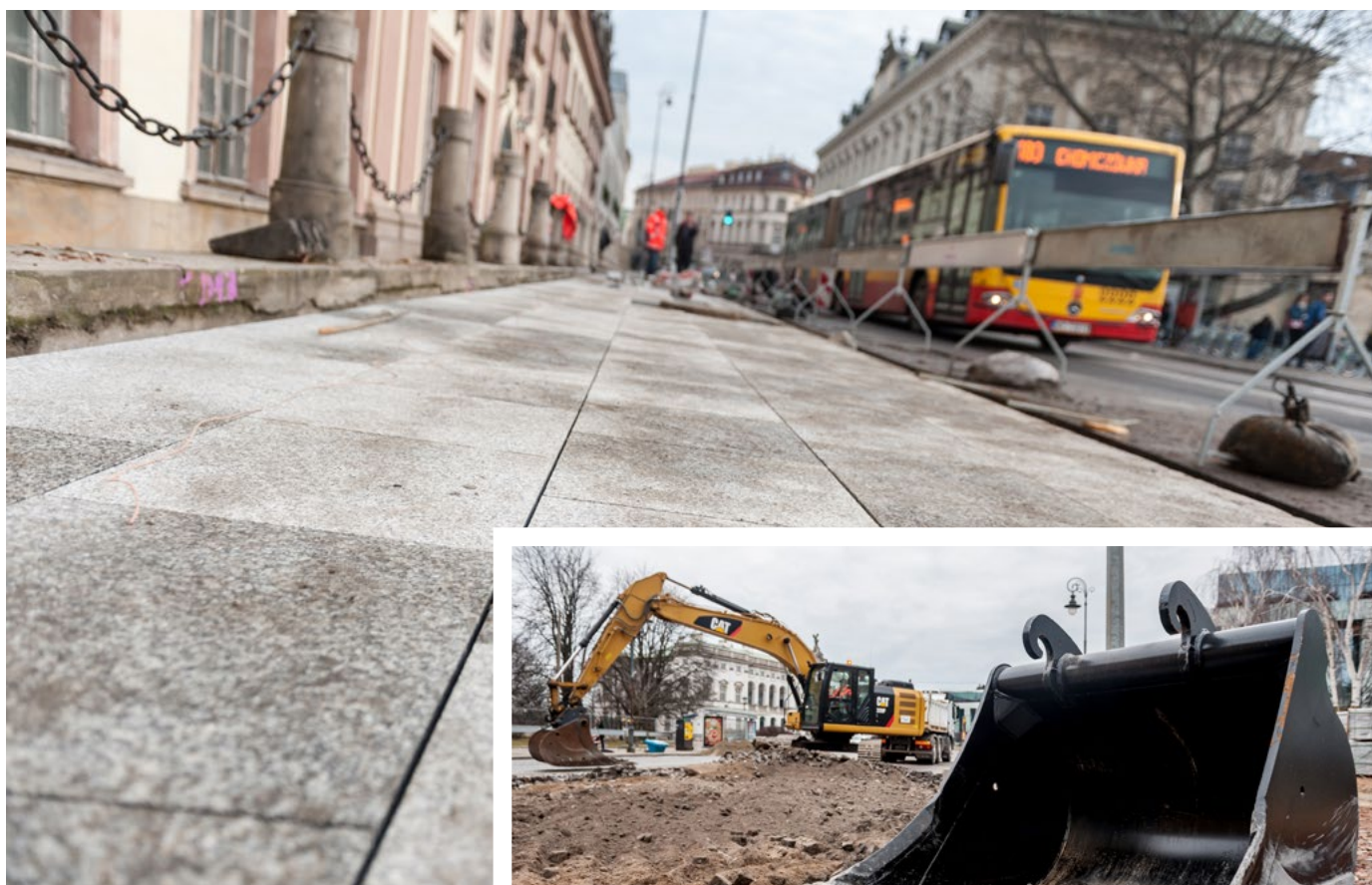




Bezpieczniej i estetyczniej na Krasnobrodzkiej

Kompleksowy remont przeszła też ul. Krasnobrodzka na Bródnie. Zmiany objęły odcinek będący w zarządzie ZDM (od skrzyżowania z ul. Chodecką do Trasy Toruńskiej). Efekty widać gołym okiem. To nowy chodnik po obu stronach ulicy, na którym ułożyliśmy płyty betonowe. Nowe są też krawężniki, które obniżyliśmy w rejonie przejść dla pieszych. Tam też pojawiły się specjalne płyty ostrzegawcze dla osób niewidomych.

Aby uporządkować parkowanie, utworzyliśmy wygodne zatoki, w których pojawiło się kilkadziesiąt miejsc postojowych. Na przejściach dla pieszych powstały nowe azyle z kompletnym oznakowaniem (łącznie pięć, w tym trzy na skrzyżowaniu z ul. Chodecką). Dzięki nim jest bezpieczniej. Remont przeszła także nawierzchnia jezdni. Ułożyliśmy nowy, równy asfalt, na którym odtworzyliśmy oznakowanie poziome.



Miodowa i pl. Krasińskich

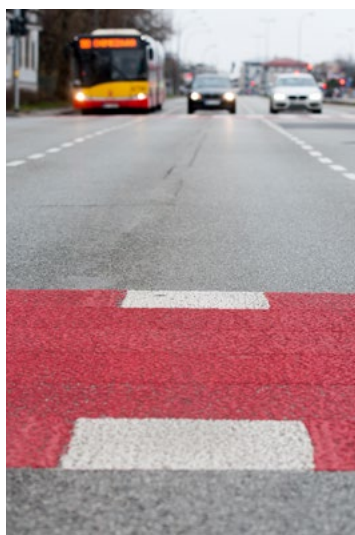
W 2017 roku rozpoczęliśmy kompleksową przebudowę ul. Miodowej i pl. Krasińskich. Zmiany obejmują odcinek od ul. Senatorskiej do ul. Świętojerskiej.

Na chodniku układane są płyty granitowe wraz z udogodnieniami dla osób z niepełnosprawnościami. Płyty granitowe pojawią się też na przystankach, a wzdłuż każdego peronu zamontowane zostaną krawężniki peronowe ułatwiające podjazd autobusu. Jezdnia otrzyma nawierzchnię z błoćków granitowych – taką jaką znamy z Krakowskiego Przedmieścia. Inna będzie jednak technologia: kamień zostanie ułożony na betonowej podbudowie a kostki umocowane specjalnym spoiwem na bazie żywicy epoksydowej. Dzięki temu nawierzchnia będzie mocniejsza i mniej podatna na uszkodzenia, a dodatkowo łatwa w rozbiórce. Taką samą nawierzchnię zyskają pasy rowerowe. Na jezdni poja-

wią się kamienne, wyspowe progi zwalniające, które uspokoją ruch. Powstaną zatoki postojowe przy krawędzi jezdni oraz nowe przejścia dla pieszych – na pl. Krasińskich i przy ul. L. Schillera.

Planowana jest przebudowa skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Zlikwidowana zostanie sygnalizacja na skrzyżowaniu ul. Miodowej i Kapitulnej, przebudowane będą światła na skrzyżowaniach pl. Krasińskich – Świętojerska, Miodowa – Długa i Miodowa – Senatorska. Wzdłuż ul. Miodowej stanęły już też nowe, stylizowane latarnie.

Część prac została wykonana w 2017 roku. Cała inwestycja zakończy się w połowie 2018 roku.



Zmieniliśmy Powsińską

Duże przebudowy ulic realizowaliśmy w ramach programu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Przykładem kompleksowego podejścia są zmiany, które wprowadziliśmy na ul. Czerniakowskiej i Powsińskiej.

Roboty objęły 2,5-kilometrowy odcinek od Trasy Siekierkowskiej do ul. Nałęczowskiej. Na całej długości pojawiły się nowe chodniki z płyt betonowych. Wyremontowaliśmy przystanki autobusowe, a z myślą o osobach niewidomych i słabowidzących ułożyliśmy specjalne pasy prowadzące. Przebudowaliśmy cztery sygnalizacje świetlne (przy ul. Idzikowskiego, św. Bonifacego, Morszyńskiej oraz Nałęczowskiej) oraz zbudowaliśmy jedną nową (na skrzyżowaniu z ul. Okrężną). Wyznaczyliśmy łącznie trzy nowe przejścia dla pieszych (na skrzyżowaniach z ul. św. Bonifacego i z ul. Okrężną). Dzięki przebudowie geometrii skrzyżowania z ul. św. Bonifacego, stało się ono bezpieczniejsze: łuki skrętów wymuszają wolniejszą, ostrożniejszą jazdę. Programy sygnalizacji świetlnej są ze sobą zsynchronizowane w celu uzyskania efektu „zielonej fali” dla kierowców.

Istniejący fragment drogi dla rowerów został wyremontowany, a na dalszym odcinku wybudowana została zupełnie nowa infrastruktura dla rowerzystów. Po zachodniej stronie jezdni powstał spójny korytarz rowerowy na całej długości, a pomiędzy Trasą Siekierkowską i ul. Gołkowską droga dla rowerów znajduje się też po stronie wschodniej. Na wybranych odcinkach ruch rowerowy został skierowany na jezdnie serwisowe ul. Powsińskiej. Ich nawierzchnia została wyremontowana, ruch uspokoiony progami zwalniającymi, a parkowanie zostało przeniesione do zatok postojowych. Zamontowaliśmy kilkadziesiąt nowych stojaków oraz specjalne podpórki ułatwiające oczekiwanie na zielone światło. Wzdłuż ulicy posadziliśmy też blisko 70 drzew i ponad tysiąc krzewów.



Bezpieczniej w Alejach Jerozolimskich

Aleje Jerozolimskie od pl. Zawiszy do ul. Sokołowskiego „Grzymały” zmieniły się nie do poznania.

Powstała tam droga rowerowa, dzięki której po obu stronach ulicy można się poruszać rowerem bez przeszkód. Równocześnie wybudowaliśmy 1,5 km nowych chodników z płyt betonowych. Remont przeszły przystanki autobusowe. Pojawiła się nowa zieleń (73 drzewa i blisko 8 tys. krzewów). Wyremontowaliśmy sygnalizację świetlną przy ul. Szczęśliwickiej, a nowe światła wybudowaliśmy na przejściach dla pieszych przy ul. Białobrzeskiej i Niemcewicz.

Przejście przez Al. Jerozolimskie przy ul. Białobrzeskiej było jednym z „czarnych punktów” na mapie bezpieczeństwa drogowego. Piesi musieli przekra-

zać dwie jezdnie o 3 i 4 pasach ruchu. Bezpiecznie nie było również tuż obok, na przejściu przez ul. Niemcewicz, gdzie piesi przechodzili przez 2 pasy ruchu za łukiem ruchliwej drogi. Obie lokalizacje były objęte audytem bezpieczeństwa przejść dla pieszych i uzyskały bardzo niskie oceny (2 punkty w 5-punktowej skali). Główną rekomendacją audytorów był montaż sygnalizacji świetlnej. Nowe światła działają w pełnej akomodacji, dostosowując się do natężenia ruchu. Ich praca została skoordynowana z sąsiednimi skrzyżowaniami. Sygnalizację wyposażyliśmy w detekcję pojazdów i pieszych, a na skrzyżowaniu pojawił się monitoring wizyjny i sygnalizacja akustyczna.



Żwirki i Wigury

Ciąg ul. Żwirki i Wigury jest przebudowywany etapowo. W 2017 roku roboty objęły odcinek od ul. 17 Stycznia (obecnie Komitetu Obrony Robotników) do ul. Wawelskiej. Po obu stronach ulicy powstała infrastruktura dla pieszych i rowerzystów. Przebudowane zostały sygnalizacje świetlne na 9 skrzyżowaniach. Światła zostały skoordynowane tak, aby osiągnąć efekt „zielonej fali”. Większe zmiany objęły skrzyżowanie z ul. Racławicką. Pojawił się tam dodatkowy lewoskręt na wydzielonej fazie świetlnej, co usprawniło ruch. Wszystkie prace zakończą się w 2018 roku.





Pracujemy na Jagiellońskiej, Radzymińskiej, Kasprzaka i Okopowej

Trwają kolejne prace w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Ich zakończenie planowane jest na 2018 rok.

To ul. Jagiellońska, gdzie na odcinku od Trasy Toruńskiej do ronda Starzyńskiego powstaje droga dla rowerów. Projekt przewiduje też m.in. wyznaczenie przejazdów rowerowych, dostosowanie jezdni serwisowych do ruchu rowerowego, wyznaczenie miejsc postojowych, remont chodników, przebudowę części przystanków autobusowych i przebudowę oświetlenia (po wschodniej stronie). Niezależnie od tych prac, na 2018 rok zaplanowaliśmy przebudowę oświetlenia także po zachodniej stronie ulicy.

Roboty trwają na ul. Radzymińskiej. Wiosną i latem 2017 roku ulica zyskała nową nawierzchnię jezdni i przystanki autobusowe. Kolejnym etapem robót jest przebudowa pozostałej infrastruktury: budowa drogi dla rowerów, remont chodników, jezdni serwisowych i oświetlenia na odcinku od ul. Karkonoszy do ul. Bystrej oraz budowa mostka dla pieszych i rowerów

nad Kanątem Zaciszańskim. Równocześnie powstanie droga dla rowerów i chodnik wzdłuż ul. Bystrej do granicy z Ząbkami. Te prace zakończą się w połowie 2018 roku.

W 2017 roku rozpoczęły się prace na ul. Kasprzaka. W ramach inwestycji, po południowej stronie ciągu ulic Kasprzaka – Wolska – Połczyńska, powstanie 2,5-kilometrowy odcinek drogi rowerowej. Wyremontowane zostaną chodniki, a tam gdzie to możliwe, przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów zostaną wyniesione. Przebudowa obejmie też sygnalizację na skrzyżowaniach. Drugi etap inwestycji rozpocznie się w 2018 roku.

Roboty wystartowały także na ul. Okopowej. Tam też powstaje droga dla rowerów, a chodniki przejdą generalny remont.

Remonty nawierzchni jezdni

Weekendowe remonty nawierzchni jezdni to od lat wizytówka Zarządu Dróg Miejskich. Zazwyczaj trwają one 54 godziny, dzięki czemu utrudnienia dla mieszkańców są ograniczone do minimum. W tym czasie stara, spękana nawierzchnia zastępowana jest nową warstwą asfaltu.

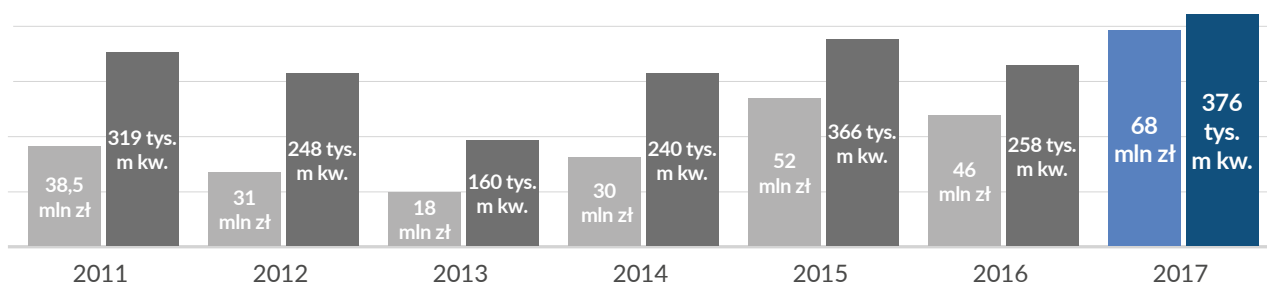
W sezonie 2017 przeprowadziliśmy w ten sposób ponad 40 remontów. Nowy asfalt wraz z oznakowaniem poziomym otrzymało 38 ulic – to razem 34 kilometry nowej nawierzchni, o łącznej powierzchni blisko 400 tys. metrów kwadratowych.

Remont przeszły duże arterie takie jak ul. Przyczółkowa, Ł. Drewny, Radzymińska, Al. Jerozolimskie czy al. Niepodległości. Nowej nawierzchni doczekały się również ulice mniej ruchliwe, ale ważne dla mieszkańców osiedli położonych dalej od centrum: ul. Zawodzie na Siekierkach, Walcownicza w Falenicy, Cieślewskich na Białołęce, Gniewkowska na Odolanach, Janowiecka na Elsnerowie czy Estrady na Radiowie. Zakres prac remontowych był większy niż w ubiegłych latach – oprócz wymiany asfaltu, wzdłuż jezdni układane były także nowe krawężniki i opaski. Remontowaliśmy również przystanki autobusowe, przejścia dla pieszych i chodniki. Na wielu ulicach w ramach „frezowania” zmieniono organizację ruchu, tak, aby było bezpieczniej: ulice Gwiazdzista, Potocka czy Krasnobrodzka zyskały azyle dla pieszych, elementy uspokojenia ruchu i nowe miejsca postojowe; z kolei na ul. Wiatracznej wytyczyliśmy pas do parkowania a na Ł. Drewny i Przyczółkowej – aktywne przejścia dla pieszych. Na remonty jezdni Zarząd Dróg Miejskich wydał w 2017 roku 68 mln zł. To najwyższa kwota od 7 lat.

Przygotowania do wymiany nawierzchni rozpoczynają się kilka miesięcy przed tym, jak na ulice wyjadą maszyny. W miejscu przyszłych prac przeprowadzane są badania ruchu i – w razie konieczności – przygotowywany jest projekt zmian w organizacji ruchu. Kilka tygodni przed frezowaniem przygotowujemy teren prac. Przeprowadzamy niezbędne roboty brukarskie, wymieniamy krawężniki i usuwamy bariery architektoniczne. Jednym z kluczowych etapów, jeszcze przed rozpoczęciem prac, jest poinformowanie mieszkańców o planowanych robotach i związanych z nimi objazdach. Dzięki temu każdy zainteresowany może przygotować się na zmiany w organizacji ruchu.

Zasadniczy remont ulicy trwa 54 godziny i rozpoczyna się w piątek o godz. 22.00. Wówczas zamykamy remontowaną ulicę i wprowadzamy objazdy. W nocy z piątku na sobotę odbywa się frezowanie starej warstwy wiążącej oraz warstwy ścieralnej. Jeśli wymaga tego stan nawierzchni, frezujemy także warstwy podbudowy bitumicznej (zasadniczej) i korygujemy podbudowę pomocniczą. W następnych dniach jezdnia otrzymuje kolejne warstwy nawierzchni i oznakowanie poziome. Roboty kończą się w poniedziałek o godz. 4.00, kiedy ulica zostaje dopuszczona do ruchu. Wówczas pozostaje nam jeszcze demontaż oznakowania objazdów, aby nie wprowadzały w błąd w porannym szczyście komunikacyjnym.

Porównanie frezowań w latach 2011-2017



Frezowanie krok po kroku



KILKA MIESIĘCY PRZED

Badania ruchu w rejonie przyszłych prac i – w razie konieczności – przygotowanie projektów zmian w organizacji ruchu.

KILKA TYGODNI PRZED

Prace przygotowawcze: niezbędne roboty brukarskie, w tym wymiana, regulacja krawężników oraz usuwanie barier architektonicznych; przeglądy na miejscu z gestorami sieci.

KILKA DNI PRZED

Informacja dla mieszkańców o planowanych pracach i objazdach.



PIĄTEK GODZINA 22.00

Zamknięcie ulicy i wprowadzenie objazdów.

NOC Z PIĄTKU NA SOBOTĘ

Frezowanie starej warstwy wiążącej oraz warstwy ścieralnej. Jeśli wymaga tego stan nawierzchni, frezowanie podbudowy bitumicznej (zasadniczej) i korygowanie podbudowy pomocniczej.



SOBOTA RANO

Jeśli w nocy przeprowadzono frezowanie podbudowy bitumicznej i korygowanie podbudowy pomocniczej, konieczne jest ponowne ułożenie podbudowy pomocniczej i zasadniczej. Kolejny krok to czyszczenie nawierzchni i skopienie jej emulsją asfaltową, która zapewni właściwe połączenie między kolejnymi warstwami.

Następnie układana jest nowa warstwa wiążąca, która stygnie do niedzieli (czas uzależniony od zakresu robót i temperatury otoczenia).



NIEDZIELA

Skropienie ułożonej w sobotę warstwy wiążącej emulsją asfaltową, a następnie układanie nowej warstwy ścieralnej. Czas stygnięcia nowo ułożonej warstwy jest uzależniony od zakresu robót i temperatury otoczenia.

Kolejny krok, jeszcze tego samego dnia, to rozpoczęcie nanoszenia oznakowania poziomego.



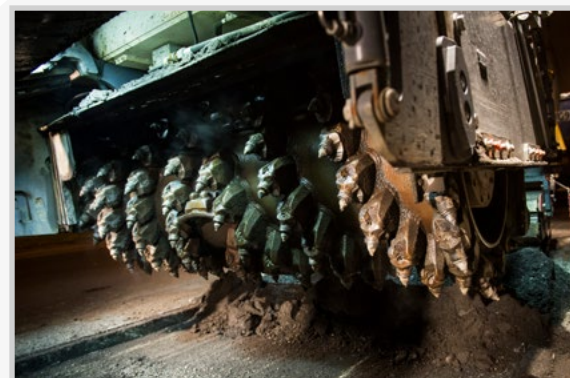
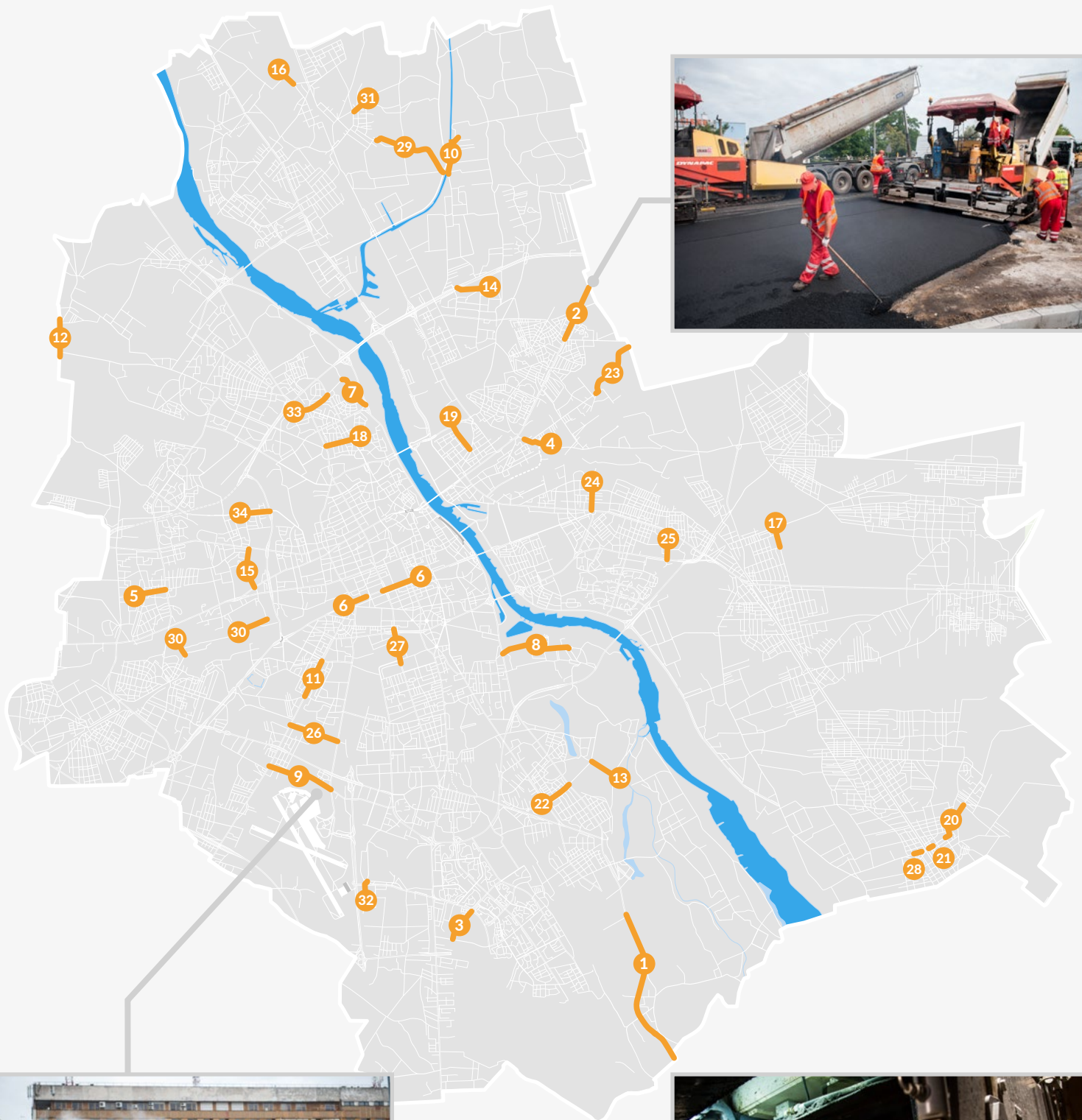
PONIEDZIAŁEK DO GODZINY 4.00

Dalsze prace związane z nanoszeniem oznakowania poziomego.

GODZINA 4.00

Dopuszczenie ulicy do ruchu. Usunięcie oznakowania objazdów.

Remonty nawierzchni jezdni



Wyremontowane odcinki:

1. **ciąg ulic Drewny – Przyczółkowa** – odcinek od ul. Marcepanowej do granicy miasta;
2. **ul. Radzywińska** – obie jezdnie na odcinku od ul. Łodygowej do granicy miasta oraz wschodnia jezdnia na odcinku ul. Bukowiecka – ul. Łodygowa (bez skrzyżowania);
3. **ul. Roentgena** – obie jezdnie na odcinku od ul. Płaskowickiej do ul. Pileckiego;
4. **ul. Zabraniecka** – na odcinku Zabraniecka nr 73 – Naczelnikowska 50;
5. **ul. Człuchowska** – obie jezdnie na odcinku od ul. Powstańców Śląskich do ul. Karabeli;
6. **Al. Jerozolimskie** – południowa jezdnia na odcinku od ul. E. Plater do ul. Poznańskiej wraz ze skrzyżowaniem z ul. E. Plater; południowa jezdnia na odcinku pl. Zawiszy – ul. Lindleya (ze skrzyżowaniem z ul. Lindleya);
7. **ul. Gwiazdźista** – na odcinku od ul. Potockiej do ul. Krasieńskiego;
8. **ul. Bartycka** – na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Gościńiec;
9. **ul. Komitetu Obrony Robotników (poprzednio 17 Stycznia)** – obie jezdnie na odcinku od al. Krakowskiej do ul. Żwirki i Wigury;
10. **ul. Białolecka** – na odcinku od ul. Cieślowskich do ul. Ketlinga;
11. **ul. Grójecka** – wschodnia jezdnia na odcinku od ul. Korotyńskiego do ul. Banacha;
12. **ul. Estrady** – na odcinku od ul. Arkuszowej do ul. Kampinoskiej;
13. **ul. Zawodzie** – na odcinku od ul. Kobyłańskiej do ul. Augustówka;
14. **ul. Krasnobrodzka** – na odcinku od ul. Chodeckiej do Trasy Toruńskiej;
15. **ul. Elekcyjna** – na odcinku od ul. Wolskiej do ul. Górczewskiej;
16. **ul. Deseniowa** – na odcinku od ul. Parcelacyjnej do ul. Czystej Wody;
17. **ul. Kościuszkowców** – na odcinku od ul. Bychowskiej do numeru 85;
18. **al. Wojska Polskiego** – na odcinku od ul. Popiełuszki do pl. Inwalidów;
19. **ul. Namysłowska** – na odcinku od ul. Starzyńskiego do ul. Ratuszowej;
20. **ciąg ul. Walcownicza – Petunii – Hiacyntowa – Techniczna** – na odcinku od ul. Narcyzowej do ul. Złotej Jesieni;
21. **ul. Walcownicza** – na odcinku od ul. Patriotów do ul. Bystrzyckiej;
22. **ul. Nałęczowska** – na odcinku od ul. Sobieskiego do ul. Powsińskiej;
23. **ul. Janowiecka** – na odcinku od ul. Swojskiej do granicy miasta, ulica Swojska – na odcinku od ul. Janowieckiej do ul. Jesiotrowej;
24. **ul. Wiatraczna** – na odcinku od ul. Grochowskiej do ul. Szaserów;
25. **ul. Rodziewiczówny** – na odcinku od ul. Jubilerskiej do ul. Łukowskiej;
26. **ul. 1 Sierpnia** – na odcinku od al. Krakowskiej do ul. Żwirki i Wigury;
27. **al. Niepodległości** – zachodnia jezdnia na odcinku od ul. Lecha Kaczyńskiego (poprzednio al. Armii Ludowej) do ul. Batorego;
28. **ul. Bysławska** – na odcinku od ul. Włokienniczej do ul. Patriotów;
29. **ul. Cieślowskich** – na odcinku od ul. Zegarynki do ul. Płochocińskiej;
30. **ul. Gniewkowska – Potrzebna** – na odcinku pomiędzy dwoma przejazdami kolejowymi (w granicach dzielnicy Włochy) oraz na odcinku od ul. Mszczonowskiej do ul. Ordonia;
31. **ul. Wałuszewska** – na odcinku od ul. Bohaterów do ul. Żyrardowskiej;
32. **ul. Zatorze** – na odcinku od ul. Wyczółki do ul. Otomańskiej;
33. **ul. Potocka** – na odcinku od pl. Kuronia do ul. Mickiewicza;
34. **ul. Obozowa** – strona południowa na odcinku od ul. Deotymy do al. Prymasa Tysiąclecia.



Remonty chodników

Dbamy o wygodną i bezpieczną infrastrukturę dla pieszych. Rok 2017 był rekordowy pod względem remontów chodników. Brukarze ułożyli nowe płyty na 32 ulicach. To 83 tys. metrów kwadratowych powierzchni i 25 km nowych trotuarów – blisko trzykrotnie więcej niż w 2016 roku. Łączny koszt tych prac to 13 mln zł.

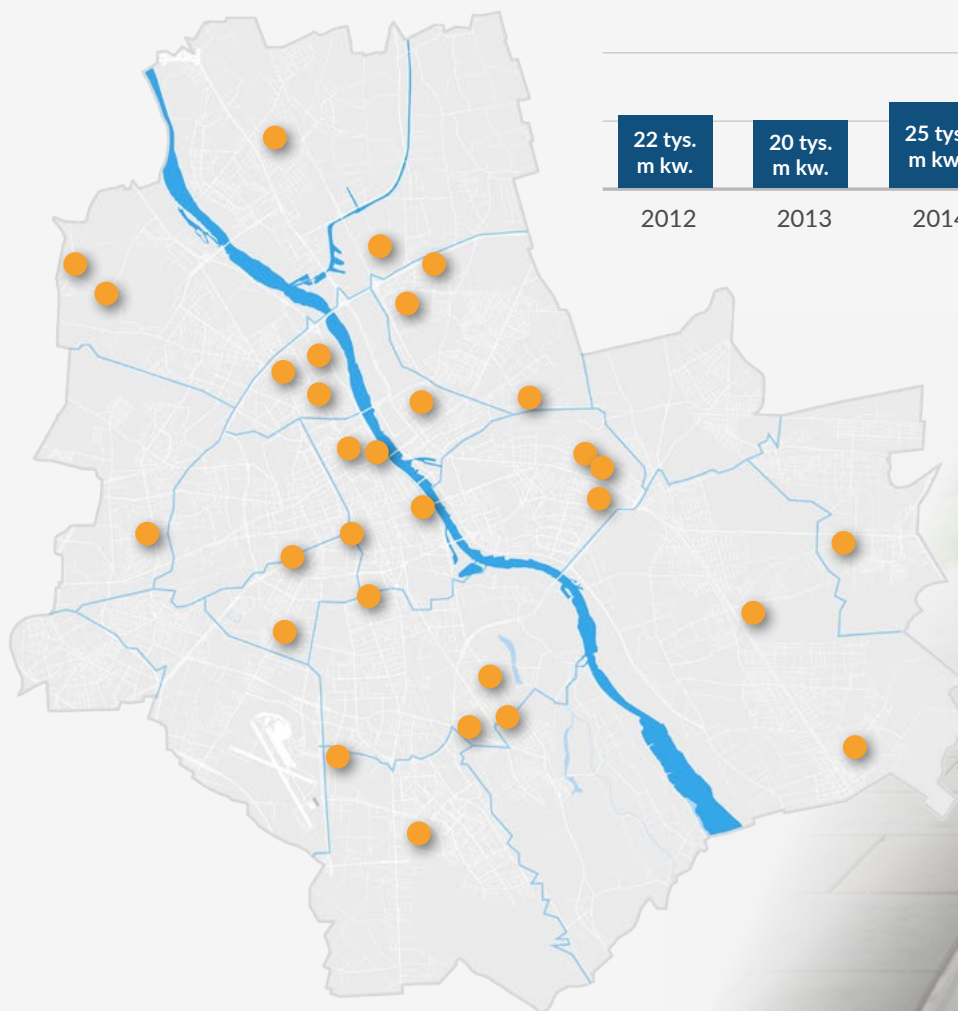
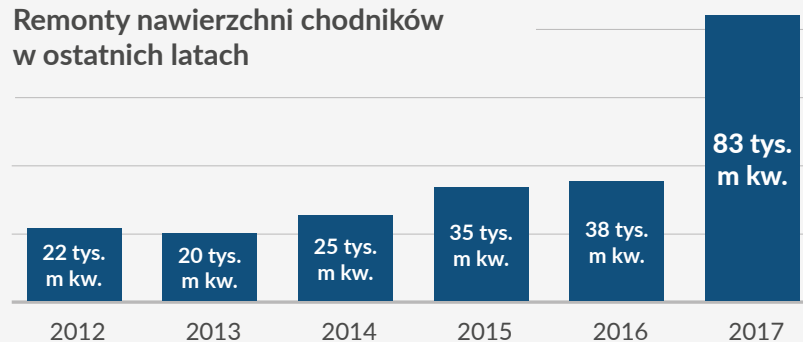
Chodniki otrzymują nową nawierzchnię z płyt betonowych o wymiarach 50x50 cm. Standardem w naszych pracach jest remontowanie chodników równocześnie z wymianą nawierzchni jezdni czy budową dróg dla rowerów. Po takim remoncie piesi mogą chodzić po wygodnym i estetycznym chodniku, rowerzyści jeździć asfaltową drogą rowerową a kierowcy równą jezdnią z nowym oznakowaniem. Każdy z użytkowników drogi korzysta więc z efektów remontu. Nową nawierzchnię otrzymały m.in. chodniki na ul. Korotyńskiego, Roentgena, Ciszewskiego, Solec, Obrzeżnej, Namysłowskiej, Pożaryskiego, Krasnobrodzkiej, w Al. Jerozolimskich, Szaserów, Batorego, Czerniakowskiej, Powsińskiej, Gwiazdźskiej, Nałęczowskiej i Potockiej. Remontując chodniki usuwamy bariery architektoniczne – obniżamy krawężniki, montujemy płyty ostrzegawcze i prowadzące.

Ekipy ZDM wyremontowały również 46 przystanków i zatok autobusowych na ul. Roentgena, Czerniakowskiej, Człuchowskiej, Rodziewiczówny, Walcowniczej, Technicznej, Bystawskiej, Szaserów, Łukowskiej, Estrady, Solec, Krakowskie Przedmieście, Przyczółkowej, Drewny, św. Bonifacego, Radzywińskiej, Namysłowskiej, Zabranieckiej, Zawodzie i Bartyckiej. Tu także obowiązuje określony standard – betonowe płyty platformy przystankowej, pasy prowadzące i płyty ostrzegawcze przy krawędzi oraz profilowane krawężniki peronowe, dzięki którym niskopodłogowy autobus może podjechać blisko do krawędzi peronu.





Remonty nawierzchni chodników w ostatnich latach



25 km
wyremontowanych
chodników

Nowe drogi rowerowe

Rozwój ruchu rowerowego jest jednym z priorytetów m.st. Warszawy. Dzięki wsparciu środków unijnych powstaje kilkadziesiąt kilometrów nowych dróg rowerowych. Sieć tras ma już ponad 500 km.

Infrastruktura rowerowa w Warszawie rozwija się bardzo intensywnie. Od 2012 roku co roku powstaje ok. 50 km nowych tras rowerowych. W 2017 roku łączna długość sieci przekroczyła barierę 500 km – na koniec roku wyniosła 532 km, w tym 400 km wydzielonych dróg dla rowerów. Stawiamy jednak przede wszystkim na jakość tras: już 2/3 z nich ma nawierzchnię asfaltową. Nowe odcinki łączą istniejące fragmenty w spójną sieć. Coraz więcej dzielnic i osiedli ma wygodny dojazd rowerem do centrum.

Realizację największych inwestycji rowerowych umożliwiło wsparcie ich budowy ze środków unijnych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Umowa zakładająca dofinansowanie w wysokości ok. 70 mln zł przewiduje budowę ponad 70 km nowych tras do połowy 2018 roku. W ramach programu ZIT w 2017 roku powstały trasy rowerowe na Polu Mokotowskim, wzdłuż ul. Żwirki i Wigury, Al. Jerozolimskich i ul. Powsińskiej. Dzięki ZIT udało się też wybudować kładkę pieszo-rowerową pod mostem Łazienkowskim, a także drogę rowerową na ul. Marsa. W ten sposób wybudowany został korytarz liczący blisko 9 km, łączący Rembertów i Pragę-Północ ze Śródmieściem i Mokotowem.

W 2017 roku powstały również pierwsze spójne korytarze rowerowe przecinające Śródmieście. Dzięki otwarciu bulwarów wiślanych rowerzyści mają kompletną trasę z północy na południe, zaś po utworzeniu pasów rowerowych na Tamce można przejechać rowerem z Pragi przez centrum na Wolę. Ta trasa jest właśnie wydłużana przez Wolę i Bemowo aż do granicy Warszawy – to łącznie ok. 13 km.

Dbamy również o jakość istniejących tras. Remont przeszło kilka uczęszczanych dróg dla rowerów o długości 10 km: na ul. Roentgena, Ciszewskiego, Czerniakowskiej, Szaserów, Modlińskiej i Puławskiej. Na jednokierunkowych uliczkach wprowadzany jest kontraruch dla rowerów. Obejmuje on już 90 ulic o długości 20 km.

To wszystko daje wymierne efekty. W ciągu 2 lat ruch rowerów wzrósł aż o 40 proc. Codziennie po Warszawie porusza się 75 tys. rowerzystów, co oznacza, że na rowerze odbywa się 5,5 proc. podróży po mieście.

W 2018 roku powstanie kolejnych kilkadziesiąt kilometrów infrastruktury rowerowej. To m.in. tak ważne trasy jak ul. Kasprzaka i Połczyńska (połączenie Bemowa z centrum), ul. Okopowa i Towarowa (obwodnica centrum), ul. Wiertnicza (trasa z Wilanowa), ul. Puławska (połączenie Piaseczna i Ursynowa z Mokotowem i centrum), ul. Radzymińska (połączenie Żąbek i Targówka z Pragą).





Codziennie po Warszawie porusza się **75 000 rowerzystów** co oznacza, że na rowerze odbywa się 5,5 proc. podróży po mieście.

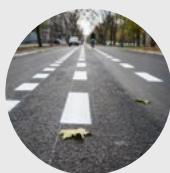


532 km tras rowerowych w tym:



400 km

wydzielonych dróg
dla rowerów



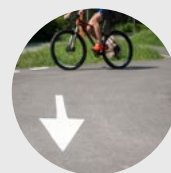
62 km

pasów
i kontrapasów



68 km

ciągów
pieszo-rowerowych



2/3

z nawierzchnią
asfaltową



Poprawa dostępności przestrzeni miejskiej

Chcemy, aby przestrzeń miejska była dostępna dla wszystkich użytkowników. 2017 rok był kolejnym, w którym kontynuowaliśmy usuwanie barier architektonicznych.

Choć zazwyczaj nie są to wielkie inwestycje – przebudowa chodnika przy przejściu dla pieszych, obniżenie krawężnika, montaż pasów ostrzegawczych przy krawędzi jezdni lub przystanku, pasy prowadzące – ułatwiają poruszanie się osobom z niepełnosprawnościami, osobom starszym czy rodzicom z wózkami. Każdego roku z ulic znika kilkadziesiąt takich barier – w 2017 roku pracowaliśmy w 90 lokalizacjach, w pięciu dzielnicach. Na te prace wydaliśmy 1,9 mln zł. To dwa razy więcej niż w 2016 roku.

Większe prace – obejmujące też remont chodników – przeprowadziliśmy na 10 skrzyżowaniach na ul. Śródmiejskiej. Bariery architektoniczne zniknęły też na 46 przystankach autobusowych, które wyremontowaliśmy. Usuwamy je również przy okazji realizacji większych projektów: dzięki przebudowie skrzyżowań powstały naziemne przejścia u zbiegu Alej Jerozolimskich i ul. E. Plater, na ul. Czerniakowskiej przy Chełmskiej, na ul. Jagiellońskiej przy Kotsisa czy na ul. Powsińskiej przy Okrężnej i św. Bonifacego. Likwidujemy też bariery dla rowerzystów – w kilkunastu lokalizacjach zamontowaliśmy rynny rowerowe, ułatwiające prowadzenie jednoślada po schodach.

Rozpoczęliśmy prace nad poprawą dostępności Trasy Łazienkowskiej. W pierwszej kolejności zmiany czekają węzeł przesiadkowy na pl. Na Rozdrożu. To pierwszy etap programu „Dostępna Łazienkowska”,

zakładającego poprawę dostępności wszystkich 11 węzłów przesiadkowych Trasy. Program powstał dzięki wspólnym staraniom władz Warszawy, Radnych miasta i dzielnic Śródmieście, Ochota i Praga-Południe. Przebudowa placu będzie obejmować budowę wind na przystanki autobusowe na Trasie Łazienkowskiej oraz przebudowę schodów i samych przystanków. Perony zostaną poszerzone, wyposażone w więcej miejsc do siedzenia oraz wyższy, profilowany krawężnik, który ułatwi wsiadanie do autobusu. Przystanki zostaną wyposażone w tablice Systemu Informacji Przystankowej. Zmian doczeka się również górny poziom węzła. Wyznamy brakujące przejście dla pieszych po zachodniej stronie Alej Ujazdowskich, przez wlot ul. Koszykowej. Powiększymy również przestrzeń dla pieszych, likwidując powierzchnie wyłączane z ruchu i uporządkujemy ruch rowerowy na placu.

W 2017 roku w Warszawie wprowadzone zostały „Standardy dostępności”. Wskazują one, jak projektować i wykonywać m.in. chodniki, przejścia dla pieszych, przystanki, miejsca parkingowe, systemy informacji

miejskiej – głosowej czy dotykowej. Te standardy są po to, aby przestrzeń miasta była jak najbardziej dostępna dla wszystkich mieszkańców oraz uwzględniała różne potrzeby i możliwości wynikające z wieku i sprawności. Wprowadzenie standardów zapewni lepsze warunki dla osób starszych, rodziców z dziećmi czy osób z niepełnosprawnościami.

**Na usuwanie barier
wydaliśmy
1,9 mln zł
to dwa razy więcej
niż w 2016 roku.**

**Profilowane
krawężniki**



**Nowe
przejścia**



**Udogodnienia
dla osób
niewidomych**



**Obniżone
krawężniki**





Bezpieczeństwo ruchu drogowego

To był rekordowy rok pod względem liczby inwestycji służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. To nowe przejścia dla pieszych, zmiany w organizacji ruchu i nowe oświetlenie ulic, remonty chodników i jezdni. Widać to w statystykach. Liczba ofiar wypadków w ciągu roku spadła o ponad 20 proc. i jest znacznie niższa niż średnia dla Unii Europejskiej.

Warszawa kontynuuje działania zmierzające do „wizji zero”. Prowadzony audyt przejść oraz szereg działań infrastrukturalnych przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa pieszych. Na wszystkie te prace w 2017 roku wydaliśmy ok. 100 mln zł.



Audyty bezpieczeństwa przejść dla pieszych

Aby możliwe było kompleksowe podejście do poprawy bezpieczeństwa, zwłaszcza w rejonie przejść dla pieszych, niezbędna jest wiedza o problemach, z którymi musimy się zmierzyć. Każda wprowadzana organizacja ruchu jest analizowana pod kątem bezpieczeństwa.

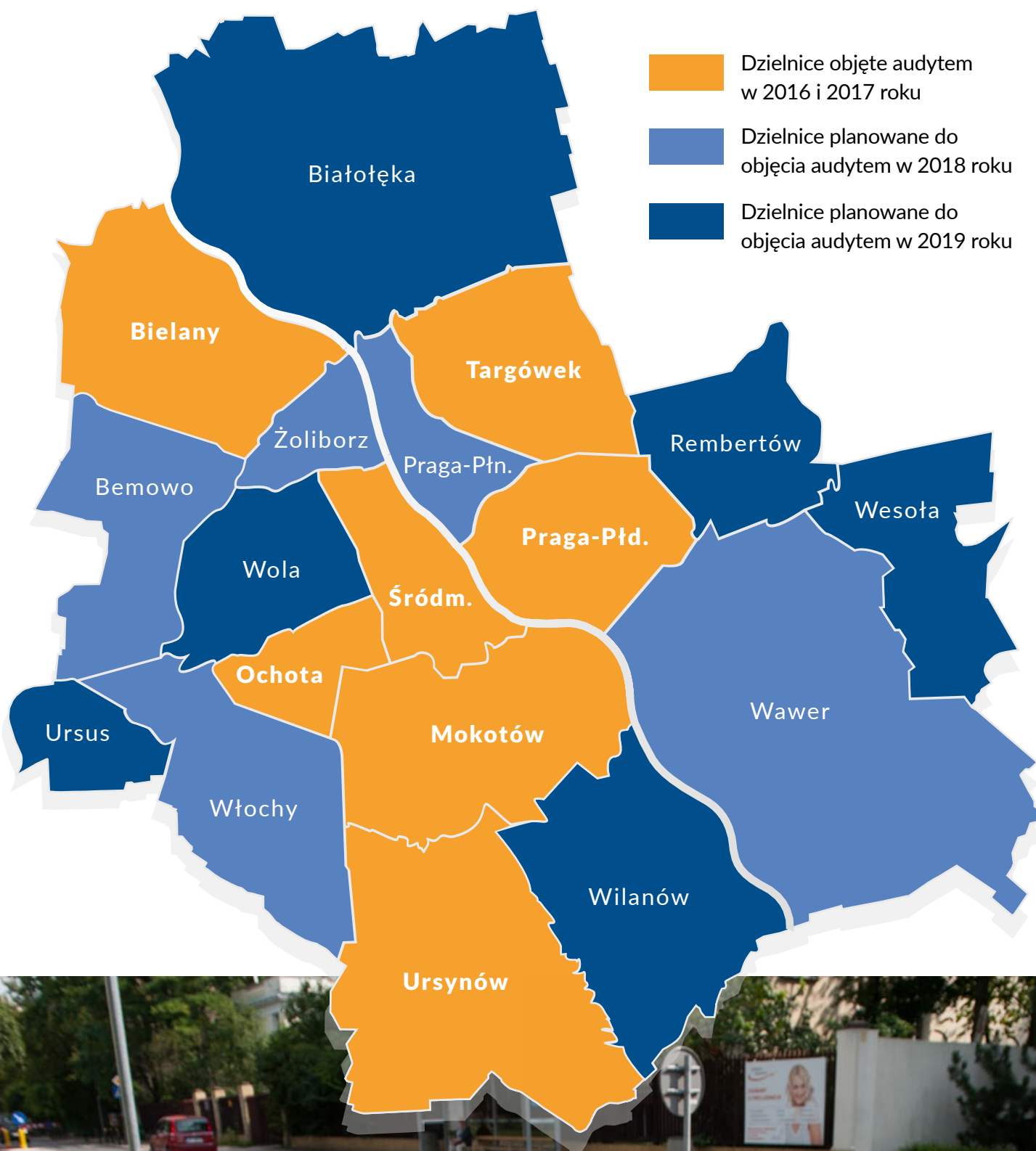
Od dwóch lat prowadzimy audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych, który dotąd objął 1999 „zebr” w 7 dzielnicach – Śródmieściu, Ochocie, Pradze-Południe, Targówku, Mokotowie, Ursynowie i Bielaniech. W 2018 roku audyt obejmie kolejnych 5 dzielnic i 1126 przejść.

Audytorzy oceniają przejścia pod kątem 30 różnych kryteriów i wydają rekomendacje, które są podstawą do działań naprawczych prowadzonych przez Zarząd Dróg Miejskich. Podstawą audytu były wizje lokalne przeprowadzane przez audyto-

ra w terenie, na konkretnym przejściu. Odbываły się one od poniedziałku do soboty, wykluczając czas opadów. W ramach tych prac zebrane zostały dane m.in. na temat organizacji i geometrii ruchu. Do badań wykorzystywane były m.in. dalmierze i kółka pomiarowe. Informacje trafiają do specjalnie przygotowanego formularza, uwzględniającego charakterystykę przejścia (m.in. usytuowanie, nawierzchnię, oświetlenie), organizację ruchu, oznakowanie, obecność przystanków autobusowych, parkowanie, widoczność itp. Wykonywane są także pomiary natężenia oświetlenia na przejściach. Zespoły pomiarowe szczegółowo kontrolują przejście za pomocą mierników natężenia oświetlenia. Punkty pomiarowe ustawiono tak, aby każde przejście było badane w podobny sposób, umożliwiając porównanie wyników.

Wśród zaobserwowanych problemów dominuje ograniczenie widoczności przez parkujące samochody – ten problem dotyka aż 40 proc. zbadanych przejść. Dlatego co roku ustawiamy kilka tysięcy słupków blokujących, eliminując te niebezpieczne zachowania kierowców. Dzięki temu piesi mogą wcześniej zauważyć zbliżający się samochód a kierowcy nie są zaskakiwani przez wychodzących zza stojących pojazdów pieszych. Stawiamy również na doświetlenie rejonu przejścia, a niebezpieczne „zebrzy” są wyposażane w azyle, wyniesienia, progi czy sygnalizację świetlną.





1999

sprawdzonych
przejsć od 2016 roku

Zmiany w organizacji ruchu

Zmiany w organizacji ruchu pozwalają kompleksowo poprawić bezpieczeństwo. Wyznaczamy nowe, naziemne przejścia dla pieszych, budujemy azyle, progi zwalniające i tzw. aktywne przejścia. Do poprawy bezpieczeństwa przyczyniają się także zmiany w geometrii skrzyżowań.

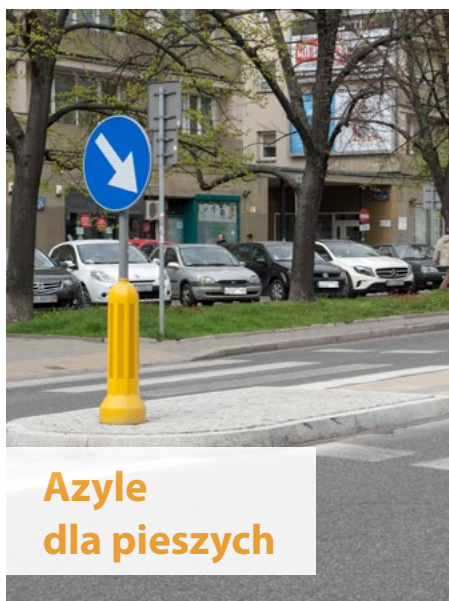
Naziemne przejścia dla pieszych stają się alternatywną dla pobliskich kładek lub przejść podziemnych. Tak stało się m.in. na skrzyżowaniu ul. Czerniakowskiej i Chełmskiej oraz na ul. Jagiellońskiej przy A. Kotsisa. Nowe przejścia pojawiły się również na ul. Powsińskiej (przy ul. św. Bonifacego i Okrężnej), Kłobuckiej, Conrada, Estrady, Zamienieckiej, Grenadierów, Cyrulików, Raczkiewicza, Przewodowej, Lubelskiej, Paderewskiego, Międzyborskiej, Madalińskiego i Łysakowskiej.

W 2017 roku wybudowaliśmy 20 tzw. aktywnych przejść dla pieszych. Przejścia ostrzegają kierowców o zbliżaniu się pieszego do pasów. Jest to możliwe dzięki zastosowaniu specjalnego systemu wykrywania złożonego z kilku, zsynchronizowanych ze sobą elementów – czujników ruchu, punktowych elementów odbłaskowych, biało-czerwonych pasów, znaków drogowych D-6 z lampami LED i nawierzchni antypoślizgowej. System ten sprawia, że elementy bezpiecznego przejścia („kocie oczka” w jezdni i lampy LED) aktywują się tylko w momencie, gdy na przejściu „coś się dzieje”, a więc gdy zbliża się do niego pieszy. To czytelny znak dla kierowcy, który w tym momencie powinien zdjąć nogę z gazu.

Aktywne przejścia zostały poddane analizie, aby sprawdzić ich skuteczność. Na zbadanych przejściach kierowcy dwukrotnie częściej zatrzymywali

się, aby przepuścić zbliżającego się lub czekającego pieszego. Piesi, którzy czekali na przejście, stali przed nim o 40 proc. krócej. Wskaźnik sytuacji konfliktowych (np. wymuszenie pierwszeństwa) spadł o 10 proc., a kierowcy przejeżdżali przez aktywne przejścia o 4 km/h wolniej. W 2018 roku chcemy zamontować podobne urządzenia na kolejnych kilkunastu „zebrach”.

Bezpieczeństwo pieszych poprawiamy na różne sposoby. Budujemy azyle między pasami ruchu (na ul. Śródziemnomorskiej, Szaserów, Gwiazdźstiej, w al. Lotników, na ul. Solec, Sawinkowa, Mehoffera, Bazylikańskiej, Zamienieckiej, Wileńskiej, Browarnej, Topiel, Madalińskiego, Łysakowskiej, Potockiej, Łukowskiej i Nałęczowskiej) oraz wyniesione przejścia (powstały na Śródziemnomorskiej, Półksiężycy, Szaserów, Roentgena, Powsińskiej, Jagiellońskiej, w Al. Jerozolimskich). Poprawę dają również zmiany w geometrii skrzyżowań. Tak stało się np. na skrzyżowaniu ul. Powsińskiej i św. Bonifacego lub ul. Czerniakowskiej z Chełmską, gdzie łuki skrzyżowania zostały znacznie zmniejszone, aby uspokoić ruch i poprawić widoczność. Widoczność poprawiamy poprzez uniemożliwienie nielegalnego parkowania przy przyjeźdźcach dla pieszych (ustawiliśmy ponad 4 tys. słupków). Z kolei progi zwalniające wybudowaliśmy na ul. Białobrzeskiej, Elbląskiej, Watuszewskiej, al. Dzieci Polskich, Granicznej i Bora-Komorowskiego.



**Azyle
dla pieszych**



**Aktywne
przejścia**



**Progi
zwalniające**



**Naziemne przejścia
dla pieszych**



**Słupki
blokujące**



**Zmiany w geometrii
skrzyżowań**



**Wyniesione przejścia
dla pieszych**

Sygnalizacja świetlna

Na najbardziej ruchliwych i niebezpiecznych przejściach oraz skrzyżowaniach budujemy sygnalizacje świetlne. Światła porządkują ruch pojazdów i znacząco poprawiają bezpieczeństwo.

W 2017 roku powstało 11 nowych sygnalizacji świetlnych – na skrzyżowaniach al. Reymonta z ul. Andresena i Schroegera, u zbiegu Traktu Brzeskiego i ul. Jeździeckiej, al. Rzeczypospolitej z ul. Branickiego, ul. Radzymańskiej i Grodzieńskiej, ul. Głębockiej i Margicznej, ul. Jagiellońskiej z Kotsisa, Al. Jerozolimskich z ul. Białobrzeską i ul. Niemcewicza, ul. Powsińskiej z Okrężną oraz przy szkole na ul. Paderewskiego.

Duże zmiany objęły skrzyżowanie ul. Czerniakowskiej i Chełmskiej. Pojawiło się tam nowe naziemne przejście dla pieszych przez ul. Czerniakowską, które wyposażyliśmy w nowoczesną sygnalizację. Kompleksową przebudowę przeszły urządzenia sygnalizacyjne na skrzyżowaniu ul. Żwirki i Wigury z ul. Hynka oraz na Modlińskiej przy ul. Kowalczyka, gdzie pojawiły się dodatkowe fazy dla pojazdów skręcających w lewo, dzięki którym możliwe stało się bezkolizyjne pokonanie skrzyżowania.

Wprowadziliśmy „zieloną falę” w ciągu ul. Żwirki i Wigury. Prace objęły 9 sygnalizacji świetlnych (z ul. Komitetu Obrony Robotników, przy przystanku Leżajska, ul. 1. Sierpnia, ul. Wyględowską, ul. Racławicką, ul. Pruszkowską, ul. księcia Trojdena, ul. Banacha i ul. Wawelską), które zostały skoordynowane aby maksymalnie usprawnić ruch (płynniejsza jazda z dopuszczalną prędkością). Wyeksploatowane urządzenia sterujące i sygnalizatory zostały wymienione, a na skrzyżowaniu z ul. Racławicką pojawił się dodatkowy pas do skrętu w lewo, z Racławickiej w stronę lotniska. „Zielona fala” pojawiła się też w ramach prac prowadzonych na ul. Powsińskiej i w Al. Jerozolimskich. To nie jedyne zmiany, jakie wprowadziliśmy na istniejących sygnalizacjach. Dodatkowa faza dla skrętu

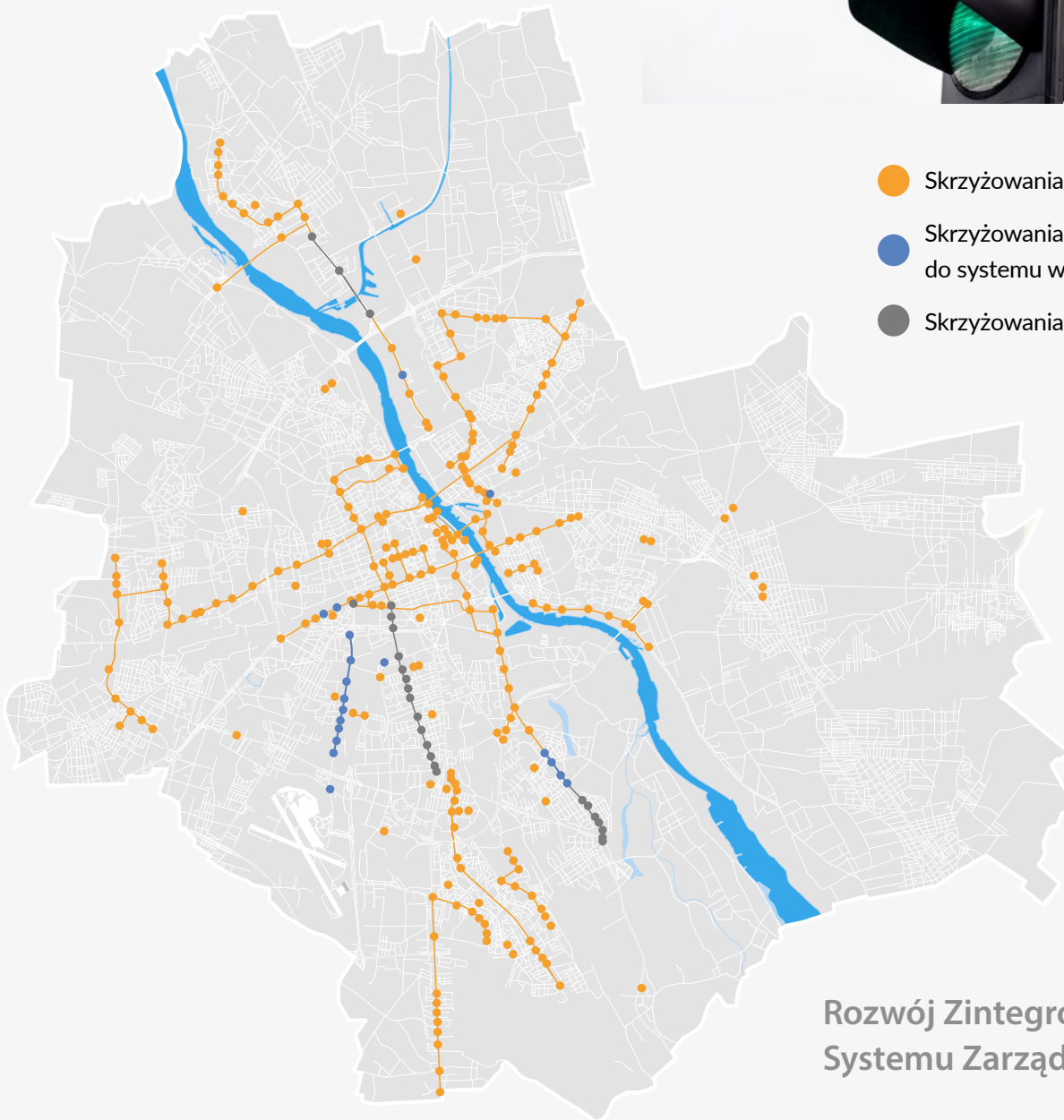
w lewo pojawiła się też na dwóch skrzyżowaniach na ul. Marszałkowskiej. Do poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu przyczynia się także Zintegrowany System Zarządzania Ruchem.

Na system składają się dziesiątki kamer monitoringu, stacje pomiarowe i tablice zmiennej treści. System, oparty o sieć kamer i czujników, wykrywa natężenie ruchu i dostosowuje do niego programy sygnalizacji. Koordynuje też ciągi komunikacyjne. System zarządzania ruchem ma nie tylko poprawiać płynność ruchu, ale również bezpieczeństwo. Sygnalizacje świetlne premiąją kierowców przestrzegających przepisów: koordynacja świateł jest ustawiona tak, by zapewnić płynny przejazd pojazdom poruszającym się z dopuszczalną prędkością, czyli w większości przypadków – 50 km/h. Ci, którzy łamią przepisy i jadą szybciej, prawdopodobnie natrafią na czerwone światło.

W 2017 roku operatorem ZSZR na kolejne 8 lat została firma Siemens. W ramach wieloletniej umowy system znacznie się powiększył, ale też stanie się bardziej funkcjonalny i innowacyjny. Dołączy 40 nowych skrzyżowań, modernizacja systemu obejmie wymianę okablowania, latarni, masztów, słupów i sterowników. Nowe będą tablice zmiennej treści – dzięki temu będą mogły wyświetlać szerszy wachlarz informacji dla kierowców. System zostanie uzupełniony o dodatkowe kamery i przestawiony na działanie w pełne detekcji automatycznej. Przeprowadzimy też testy systemu informującego rowerzystów o zalecanej prędkości, z którą należy jechać, aby na najbliższym skrzyżowaniu otrzymać zielone światło. Zmodernizowane zostanie Centrum Zarządzania Ruchem.

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Do poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu przyczynia się także Zintegrowany System Zarządzania Ruchem. Początki systemu w Warszawie to 2008 rok. Wówczas obejmował on 37 skrzyżowań. Dziś jest ich łącznie 268, z czego 97 jest obsługiwanych przez operatora systemu, a pozostałe podłączone są do monitoringu, z możliwością zmiany programów sterujących. System obejmuje m.in. sygnalizacje w ciągu Wiślostrady, Al. Jerozolimskich, ul. Świętokrzyskiej, na Powiślu, na ul. Targowej czy Światowida – i wciąż dołączają kolejne.



- Skrzyżowania objęte systemem
- Skrzyżowania włączone do systemu w 2017 roku
- Skrzyżowania w przygotowaniu

Rozwój Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem

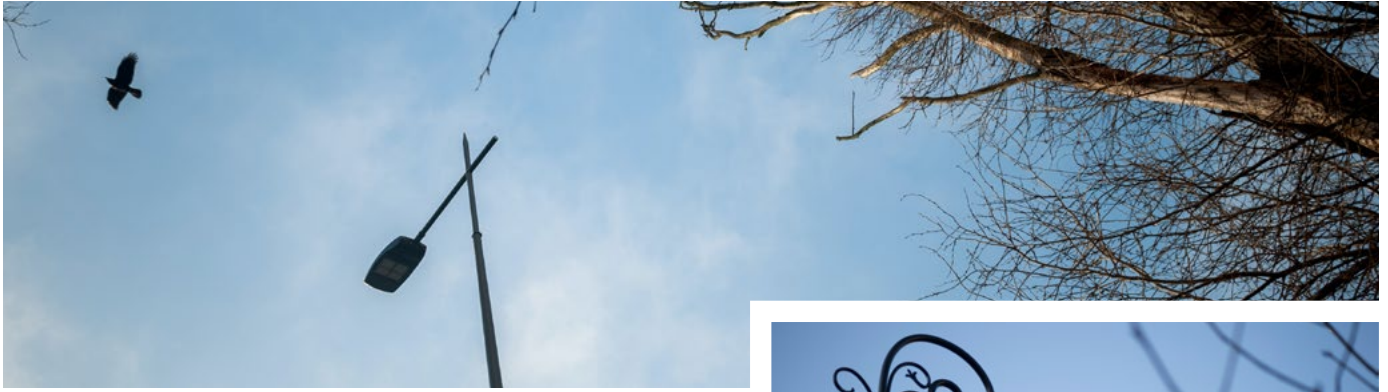
Oświetlenie

Dobra widoczność poprawia bezpieczeństwo. Dlatego remontujemy i przebudowujemy oświetlenie kolejnych ulic.

Remonty są kompleksowe: wymieniamy okablowanie i urządzenia sterujące, montujemy nowe słupy i nowoczesne oprawy. Nowe oświetlenie otrzymują nie tylko jezdnie, ale też chodniki. Przy okazji remontów doświetlamy przejścia dla pieszych. W 2017 roku utrzymaliśmy duże tempo modernizacji oświetlenia. Wymieniliśmy blisko 1,3 tys. słupów, czyli tyle ile w 2016 roku. Dla porównania – w 2015 roku było ich 500.

Nowe oświetlenie jezdni, chodników i doświetlenie przejść dla pieszych pojawiło się w al. Zjednoczenia, al. Lotników, na ul. Świętojskiej i Namysłowskiej. Na ulicach w strefie „historycznej” (ul. Moliera ul. Krzywickiego i w al. Wojska Polskiego) pojawiły się stylizowane pastorały z oprawami LED. Nowoczesne oświetlenie jezdni stanęło na ul. Browarnej, Łojewskiej, Smoczej, Nowolipie i Grenadierów, gdzie także doświetliliśmy przejścia dla pieszych. Na ul. Grójeckiej nowe oświetlenie zyskała droga dla rowerów i chodnik.





Przebudowy oświetlenia

- 1. al. Zjednoczenia** (na całej długości)
montaż 106 słupów i 125 opraw LED
- 2. al. Lotników** (na całej długości)
montaż 90 słupów i 93 opraw LED
- 3. ul. Krzywickiego** (na całej długości)
montaż 27 słupów i 34 stylizowanych opraw LED typu Varsovie
- 4. ul. Grójecka** (odcinek od ul. Opaczewskiej do ul. Dickensa)
montaż 19 słupów i 19 opraw LED
- 5. ul. Grenadierów** (na całej długości)
montaż 64 słupów i 75 opraw LED
- 6. ul. Namysłowska** (na całej długości)
montaż 40 słupów i 66 opraw LED
- 7. ul. Moliera** (na całej długości)
montaż 8 słupów i 29 stylizowanych opraw LED
- 8. ul. Świętojska** (odcinek od ul. Andersa do ul. Bonifratskiej)
montaż 28 słupów i 28 opraw LED
- 9. ul. Browarna** (na całej długości)
montaż 20 słupów i 21 opraw LED
- 10. ul. Łojewska** (na całej długości)
montaż 62 słupów i 62 opraw
- 11. ul. Smocza i Nowolipie** (na całej długości)
montaż 90 słupów i 97 opraw LED
- 12. al. Wojska Polskiego** (na całej długości)
montaż 58 słupów i 58 opraw LED

W 2017 roku
wymieniliśmy blisko

1300

słupów
oświetleniowych

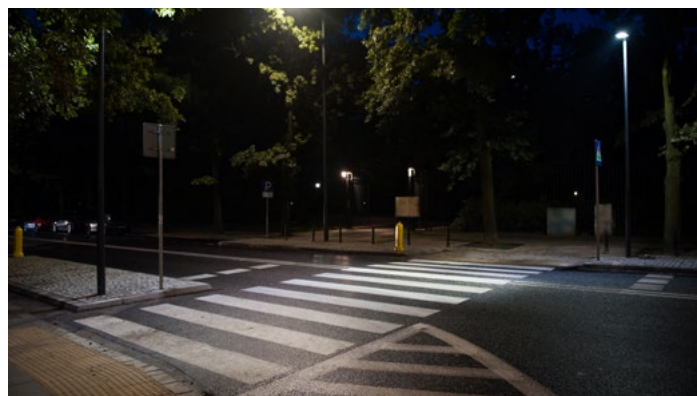




Doświetlenia przejść

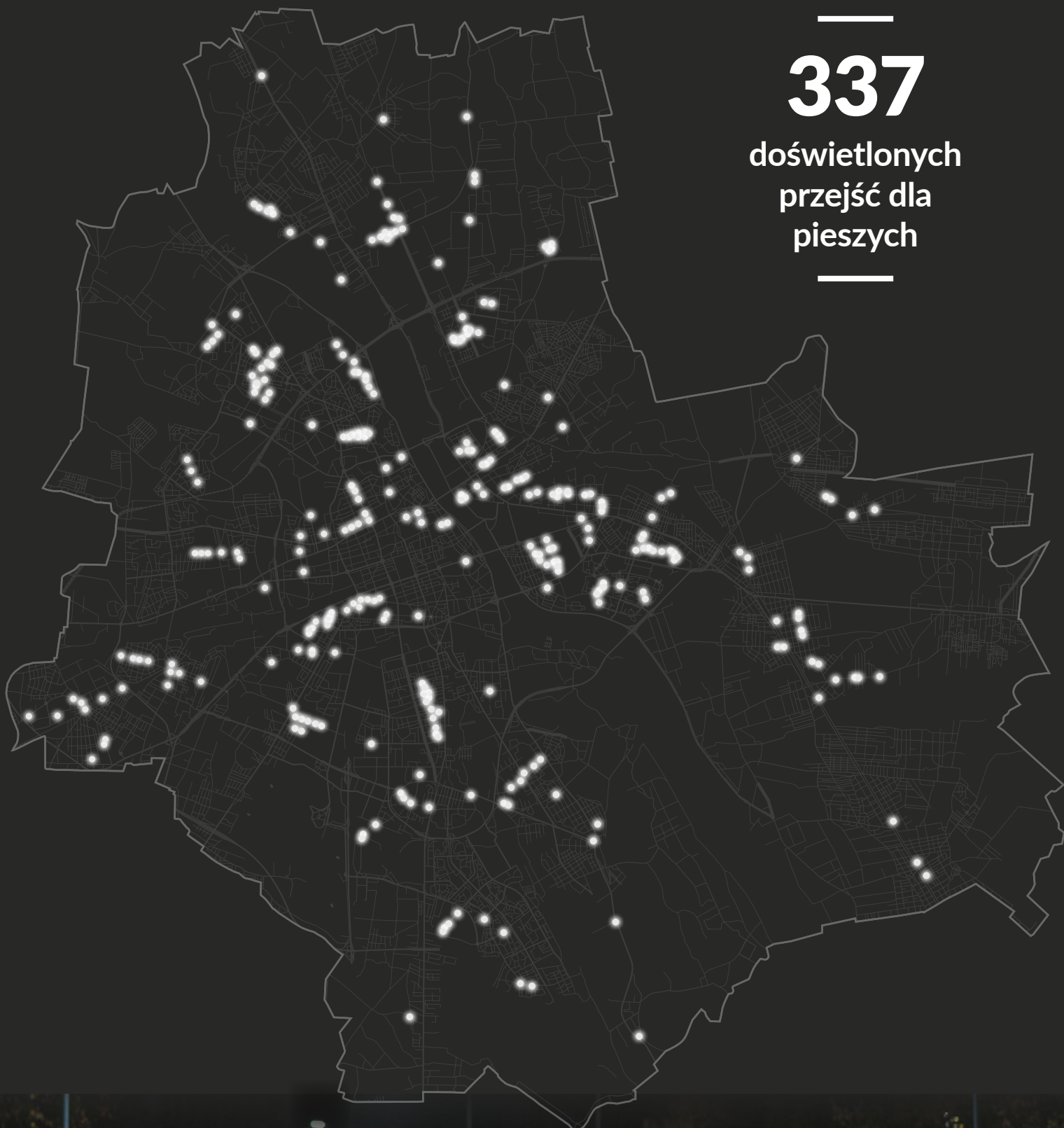
Duży wpływ na bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych ma ich właściwe oświetlenie. W rekomendacjach z audytu przejść doświetlenie pojawiało się jako jeden z niezbędnych elementów poprawy bezpieczeństwa. 2017 rok był rekordowy pod względem takich prac. Dodatkowe oświetlenie zyskało 337 przejść w całym mieście. W pierwszym półroczu, w ramach przetargu rozstrzygniętego na początku roku, doświetliliśmy kilkadziesiąt „zebr”. W połowie roku roboty nabrały jeszcze większego tempa. Dla porównania, w 2016 roku doświetliliśmy 78 przejść.

Przy „zebrach” ustawialiśmy nowe słupy oświetleniowe wraz z oprawami, a tam gdzie w pobliżu przejścia istniały już latarnie, doświetlenie było możliwe poprzez montaż nowego źródła światła na podwójnym wysięgniku. W obu przypadkach nad przejściem pojawiły się oprawy LED o jasnym, kontrastowym świetle, poprawiające widzialność pieszego nie tylko na „zebrze”, ale również w strefie dojścia do niej.



337

doświetlonych
przejdź dla
pieszych







Bieżące utrzymanie i konserwacja dróg

Jednym z naszych podstawowych zadań jest bieżące utrzymanie i konserwacja infrastruktury drogowej. Nasi pracownicy na bieżąco kontrolują stan jezdni i chodników. Usuwamy wykruszenia nawierzchni, prowadzimy doraźne prace remontowe. Pogotowie Drogowe czuwa nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu, a pogotowie sygnalizacji i oświetlenia konserwuje latarnie i sygnalizacje świetlne, usuwając bieżące awarie.

Utrzymujemy i remontujemy także odwodnienie ulic, regulujemy zapadnięte studzienki i wpusty kanalizacyjne oraz odtwarzamy oznakowanie poziome, ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych i rejonu skrzyżowań. Utrzymujemy obiekty mostowe na terenie całego miasta. Dbamy o pas drogowy, kontrolując go m.in. pod kątem nielegalnych reklam, a nasi pracownicy na bieżąco sprawdzają legalność obiektów znajdujących się na drogach. Zarządzamy Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

Pogotowie Drogowe

Pracownicy Pogotowia Drogowego przez całą dobę, siedem dni w tygodniu patrolują ulice i pilnują stanu infrastruktury drogowej. Oświetlenie uliczne, sygnalizacja świetlna, awaryjne uszkodzenia nawierzchni jezdni i chodników, znaki drogowe – to najczęściej pojawiające się zgłoszenia.

W 2017 roku interweniowaliśmy 1226 razy, zabezpieczając awarie na drogach. Zgłoszenia dotyczące uszkodzeń nawierzchni przekazywaliśmy do realizacji Zakładowi Remontów i Konserwacji Dróg (ok. 10 tys. zgłoszeń), naprawę oświetlenia zlecaliśmy pogotowiu oświetleniowemu (blisko 14 tys. zgłoszeń), a do pogotowia zajmującego się sygnalizacją świetlną przekazaliśmy ok. 6 tys. zgłoszeń.

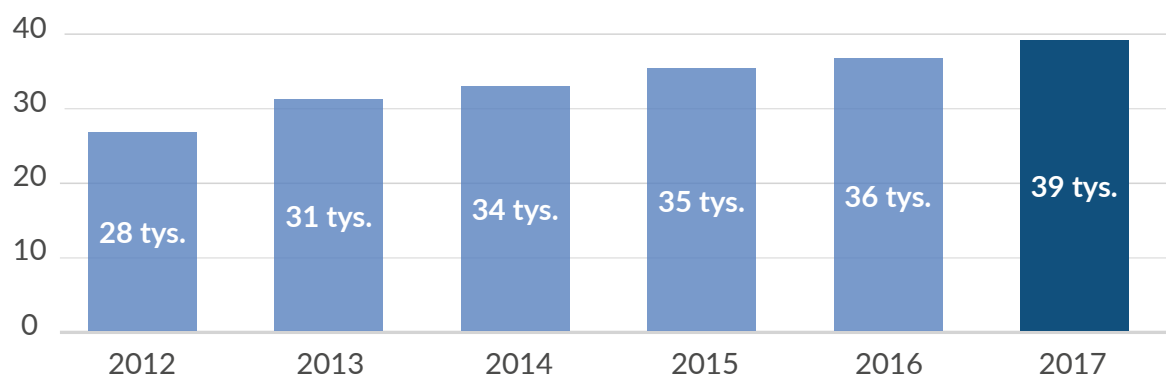
Do zabezpieczenia awarii dotyczących wykruszeń nawierzchni jezdni zużyliśmy 15 870 kg masy asfaltowej na zimno. To najprostszy i najszybszy (ale dość rażny) sposób uzupełniania ubytków w nawierzchni, zagrażających bezpieczeństwu ruchu kołowego. W sytuacji, kiedy awaria występuje na drodze, która nie jest w naszym zarządzie, Pogotowie Drogowe niezwłocznie zabezpiecza teren i przekazuje informację do właściwej jednostki. Jeśli droga znajduje się w naszym zarządzie, docelową naprawę asfaltem lannym zlecamy naszemu wykonawcy.

Jesteśmy w stałym kontakcie z mieszkańcami. W 2017 roku otrzymaliśmy 39 tys. zgłoszeń (zarówno od mieszkańców, jak i od innych jednostek miejskich) – większość za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Mieszkańcy najczęściej zgłaszali wykruszenia w jezdni, na chodnikach czy drogach dla rowerów, niedziałające oświetlenie czy sygnalizację świetlną oraz brakujące elementy organizacji ruchu (np. słupki). W ubiegłym roku pracownicy Pogotowia Drogowego – prowadząc korespondencję dotyczącą zgłoszeń, interwencji i zabezpieczania

awarii – otrzymali ok. 190 tys. maili. Telefony i maile od mieszkańców pozwalają nam działać sprawniej i jeszcze szybciej zabezpieczać awarie.



Liczba zgłoszeń:



Obiekty mostowe

Zarząd Dróg Miejskich utrzymuje i modernizuje blisko pięćset obiektów inżynierskich. To mosty, wiadukty, kładki, przejścia podziemne, tunele.

Nadzorujemy też windy i podnośniki przy takich obiektach oraz ekrany akustyczne wzdłuż dróg. Jedną z większych inwestycji było umocnienie skarpy znajdującej się wzdłuż ul. Mehoffera.

Ze względu na swoją konstrukcję i umiejscowienie (w pobliżu ruchliwej ulicy), skarpa była narażona na osuwanie. Zasadniczą częścią robót była budowa dwóch umocnień o długości 14 m i ponad 90 m. Konstrukcja została posadowiona na żelbetonowych fundamentach. Składa się z pali wzmacniających i tzw. gabionów – elementów z siatki stalowej wy-

pełnionych kruszywem. Dodatkowo powstała też nadbudowa dwóch istniejących murków betonowych.

Wybudowaliśmy pochylnię na pl. Na Rozdrożu, która połączyła Aleje Ujazdowskie z terenem wokół fontanny. Przed wybudowaniem pochylni osoby z niepełnosprawnościami, rodzice z dziećmi w wózkach i osoby starsze miały kłopot z dotarciem z poziomu pl. Na Rozdrożu na poziom chodnika wokół fontanny. Z dwóch stron prowadziły tam jedynie schody. Pochylnia znacznie ułatwiła poruszanie się w tym rejonie. Nowa konstrukcja powstała w ramach budżetu partycypacyjnego. Na projekt zagłosowało niemal 1,2 tys. mieszkańców Śródmieścia.

W ramach bieżących prac naprawiony został przepust pod ul. Estrady, wyposażenie przejścia podziemnego pod Doliną Służewiecką przy Koncertowej oraz most nad Potokiem Służewieckim na węźle Wyścigi. Naprawiliśmy też odwodnienie wiaduktu ks. J. Poniatowskiego.

Wykonaliśmy szereg robót utrzymaniowych, polegających m.in. na naprawie barier energochłonnych, nałożeniu warstwy antykorozyjnej, konserwacji urządzeń dylatacyjnych. Umyliśmy ponad 800 tys. m kw. ekranów akustycznych, 53 tys. m kw. gzymsów i 60 tys. m kw. balustrad.

Dbamy nie tylko o stan techniczny, ale też o estetykę obiektów. W ciągu roku usunęliśmy ponad 30 tys. m kw. graffiti z ekranów akustycznych i pozostałych obiektów mostowych. Ponad 28 tys. m kw. powierzchni zabezpieczyliśmy powłoką anty-graffiti, dzięki czemu łatwiej je czyścić.





498 obiektów mostowych
149 wiaduktów
44 estakady
117 wind i platform

63 mosty
29 tuneli
45 przejść podziemnych
66 kładek dla pieszych
105 przepustów
57 km ekranów akustycznych

Pas drogowy

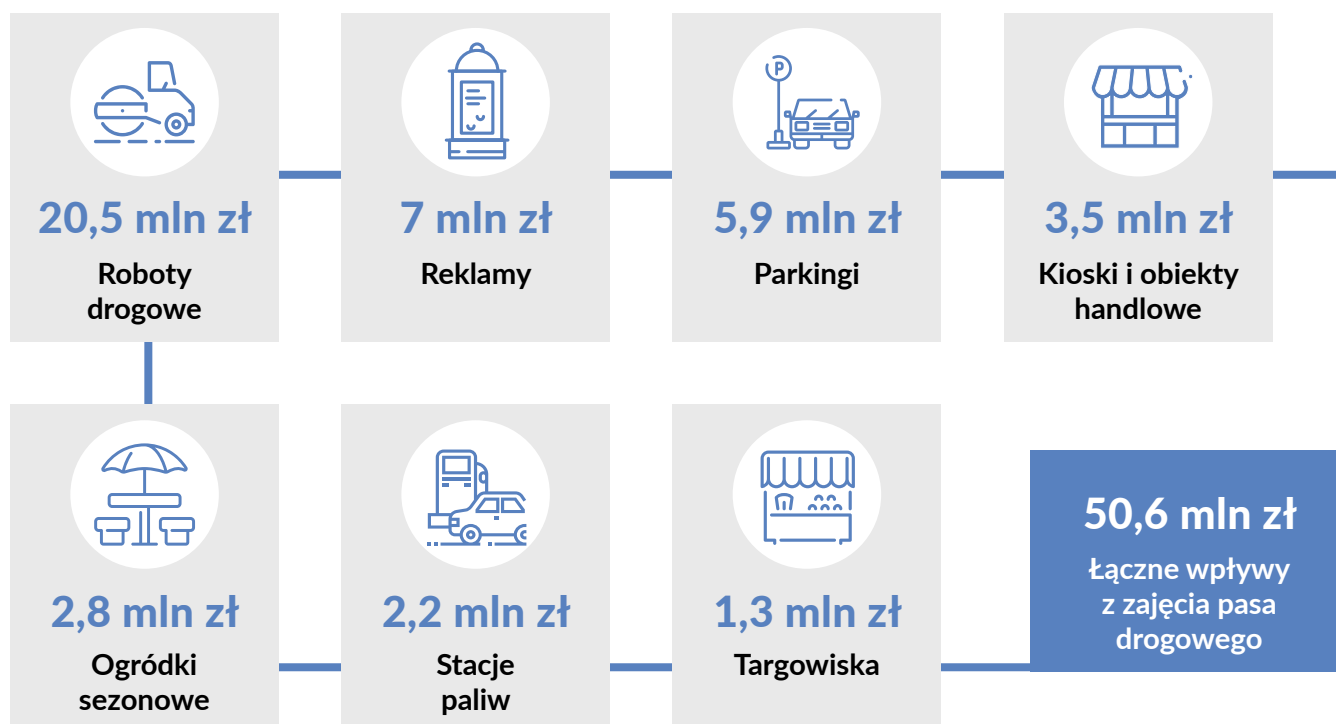
Kioski handlowe, pawilony, reklamy, stoiska – aby ustawić taki obiekt w pasie drogowym, niezbędne jest zezwolenie. Zasady ich wydawania są jasne i dla wszystkich takie same. Jako zarządca drogi dbamy o przestrzeń miejską. To przestrzeń wspólna, dlatego staramy się wyważyć potrzeby wszystkich jej użytkowników.

Pas drogowy to teren, na którym w pierwszej kolejności powinny znajdować się obiekty związane z funkcjonowaniem drogi. Naszym zadaniem jest przede wszystkim dbałość o stan techniczny, bezpieczeństwo i wygodę infrastruktury drogowej. Dopiero gdy spełnione są te warunki, możemy rozważyć wydanie zgody na lokalizację w pasie drogi obiektu, którego funkcja nie jest z nią związana: np. kiosku, stoiska handlowego czy ogródka gastronomicznego. Wydając decyzję zasięgamy

opinii innych jednostek, które są niejako „współgospodarzami” przestrzeni publicznej. Stosujemy jednolite zasady. Wydane zezwolenie jest czasowe, a po jego wygaśnięciu każdy kolejny wniosek jest rozpatrywany od nowa.

W 2017 roku wydaliśmy 742 decyzje zezwalające na kioski, 964 na stoiska handlowe, 510 na ogródki gastronomiczne, 45 – targowiska i 741 decyzji związanych z nośnikami reklamowymi.

WPŁYWY Z ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO





PRZED INTERWENCJĄ

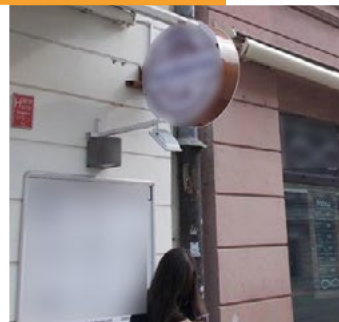
PO INTERWENCJI

Usuwanie nielegalne reklamy

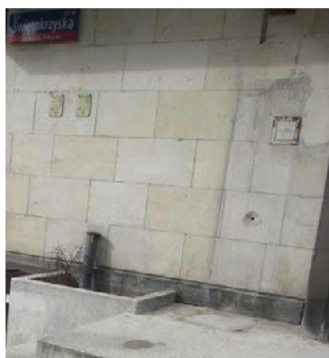
Kontrolujemy pas drogowy pod kątem wykorzystania go do działalności niezwiązanej z funkcją drogi. To przede wszystkim reklamy, ale też różnego rodzaju stoiska handlowe, stare kioski czy kontenery. W 2017 roku przeprowadziliśmy łącznie 14 001 kontroli. Skontrolowaliśmy 8476 reklam, z których 1224 zostały usunięte (w tym 75 reklam na przyczepach samochodowych i 82 na samochodach). Dodatkowo, dzięki naszym działaniom udało się usunąć 980 innych obiektów w pasie drogowym (m.in. stoiska handlowe, kioski, kontenery).

W stosunku do podmiotów zajmujących pas drogowy bez naszej zgody, wszczęto 1682 postępowania administracyjne oraz wydano 1554 decyzje nakładające kary administracyjne. Łączna wysokość naliczonych kar to 8,4 mln zł.

PRZED



PO





Kontrola ciężarówek

Kontrolujemy ciężarówki poruszające się po warszawskich drogach. Przeładowane pojazdy ciężarowe niszczą nasze drogi – jeden taki pojazd może uszkodzić nawierzchnię bardziej, niż wszystkie pojazdy osobowe jadące tą ulicą w ciągu tygodnia. Przeciążona ciężarówka spala też więcej paliwa, nadmiernie zużywa ogumienie i układ hamulcowy a to zwiększa zanieczyszczenie powietrza.

Podczas kontroli sprawdzamy m.in. masę, naciski osi i wymiary pojazdu. Nasi pracownicy mogą zweryfikować dokumenty pojazdu oraz ładunku, a także zważyć pojazd przy użyciu specjalistycznego sprzętu. Każda kontrola odbywa się w obecności funkcjonariusza policji, który ma uprawnienia do ukarania kierowcy mandatem za ewentualne wykroczenia.

Najważniejszym efektem naszych działań jest zauważalnie mniejsza liczba ciężarówek przekraczających normy masy, nacisku osi i wymiarów pojazdu.

Kontrole rozpoczęliśmy pod koniec 2016 roku. Za nami pierwszy pełny rok pracy. Najważniejszym efektem tych działań jest zauważalnie mniejsza liczba ciężarówek przekraczających normy masy, nacisku osi i wymiarów pojazdu. Kary za takie przekroczenia wynoszą – w zależności od skali – 500 zł, 2 tys. zł lub nawet 15 tys. zł. Przewoźnicy karani są także za brak stosownych zezwoleń. Tutaj kary to 1,5 tys. i 5 tys. zł (w zależności od kategorii zezwolenia).

W 2017 roku przeprowadziliśmy 932 kontrole. W tym czasie wydaliśmy 246 decyzji administracyjnych nakładających kary, na łączną kwotę 1,6 mln zł. Pomimo złożonej procedury administracyjnej, wpływ z kar na koniec 2017 roku wyniósł ponad 650 tys. zł. Te pieniądze przeznaczamy m.in. na remonty dróg zniszczonych przez przeciążone pojazdy.



—
932
kontrole
przeprowadzone
w 2017 roku
—

Rozwój i projekty

Nasze działania to nie tylko bieżące utrzymanie infrastruktury drogowej, ale też realizacja większych projektów, które zmieniają przestrzeń miejską. Prowadzimy badania i analizy, które pomagają nam lepiej projektować infrastrukturę drogową.





Veturilo

Rowery miejskie Veturilo jeżdżą po Warszawie już od 6 sezonów. W 2017 roku system został znacznie rozbudowany – użytkownicy mogli korzystać z 355 nowych stacji i ponad 5 tys. jednośladów, w tym 100 rowerów elektrycznych, 60 rowerków dziecięcych i 45 tandemów.

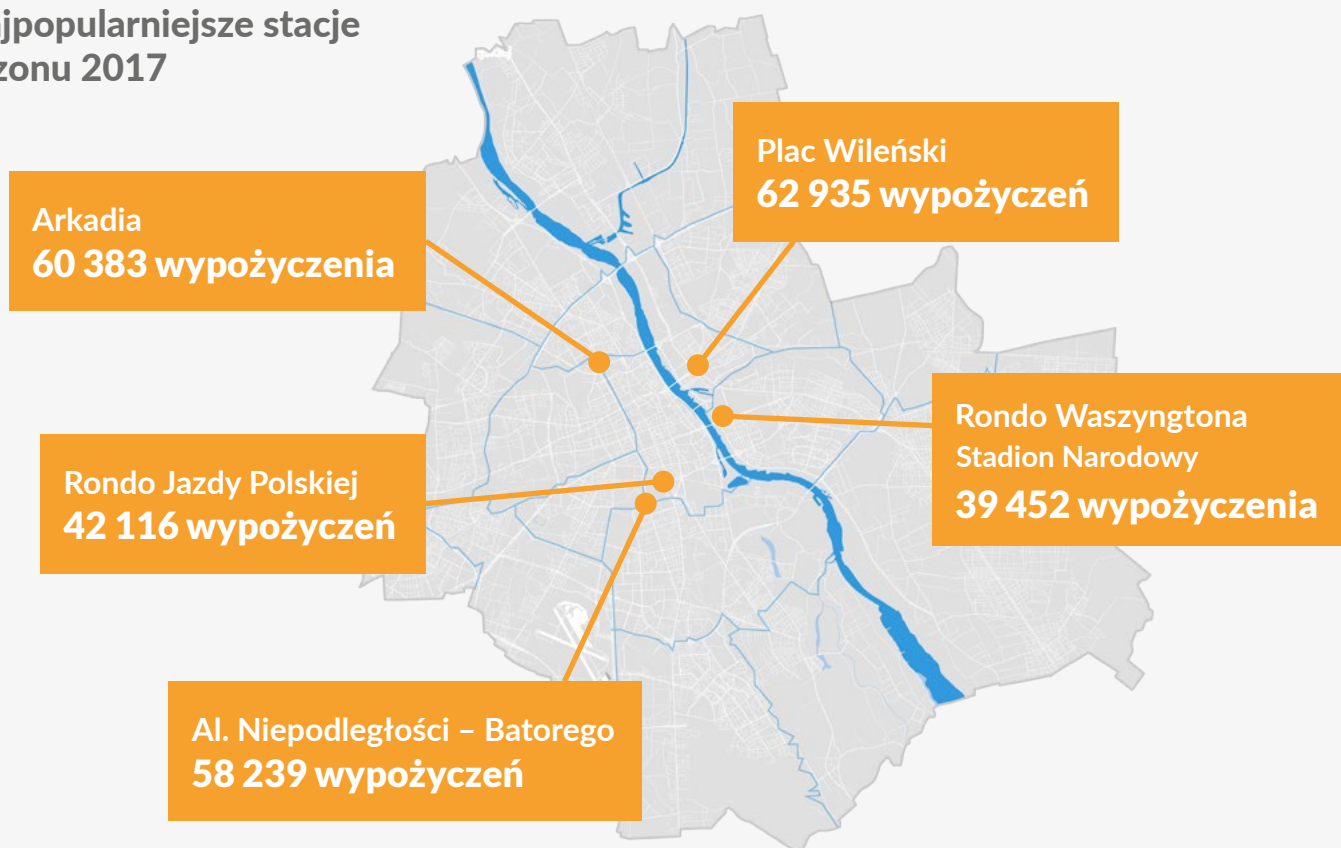
Od marca do końca listopada rowery były wypożyczane 5 136 388 razy, a do grona użytkowników dołączyło 164 tys. osób. Łącznie od startu systemu w sierpniu 2012 roku miejskie rowery wypożyczano 13 055 944 razy, a w systemie jest już 610 tys. użytkowników.

Najlepszym miesiącem w historii Veturilo był czerwiec 2017 roku, w którym odnotowano aż 868 350 wypożyczeń – średnio 28 945 na dobę, 1206 na go-

dzinę i ponad 20 na minutę. Rekord wypożyczeń padł w sobotę 20 maja. Tego dnia z Veturilo skorzystano aż 42 228 razy, co oznacza, że średnio przez całą dobę rowery Veturilo były wypożyczane co 2 sekundy.

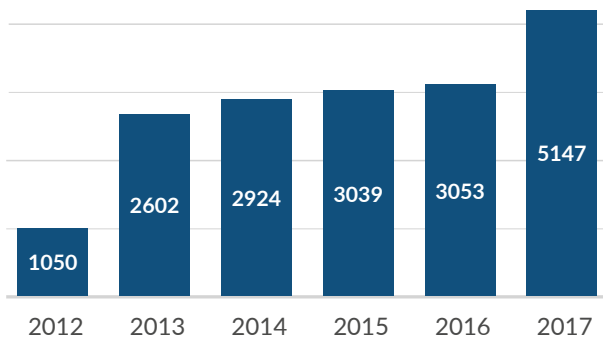
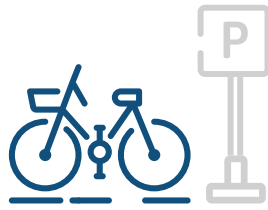
Średni czas jednego wypożyczenia to 21 minut i 12 sekund. Najpopularniejszy rower wypożyczono aż 2131 razy. Dużą popularnością cieszyły się także tandemy (32 tys. wypożyczeń) i rowery dziecięce (12 tys. wypożyczeń).

Najpopularniejsze stacje sezonu 2017

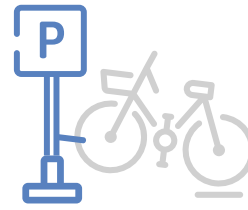


Liczba rowerów w 2017

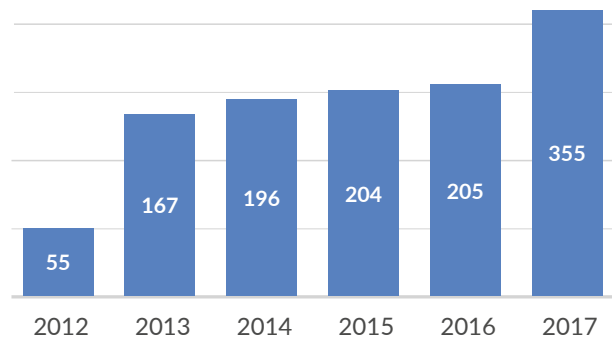
4 892 STANDARDOWE
100 ELEKTRYCZNYCH
60 DZIECIĘCYCH
45 TANDEMÓW
50 Z WAŁEM CARDANA



Liczba stacji w 2017



327 MIEJSKICH
28 SPONSORSKICH



Liczba rowerów i stacji w porównaniu rocznym



Kładka pieszo-rowerowa

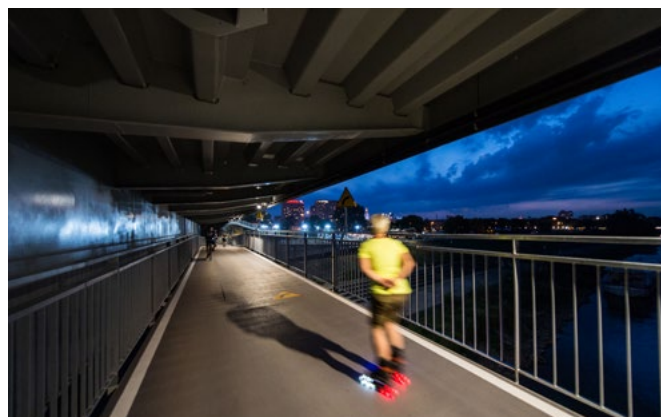
To był jeden z największych projektów ZDM w 2017 roku. Otwarta 9 sierpnia kładka dla pieszych i rowerów, podwieszona pod mostem Łazienkowskim, szybko stała się wizytówką Warszawy i jedną z atrakcji turystycznych.

Budowa trwała 8 miesięcy. Powstały dwie kładki – po północnej i południowej stronie mostu. Północna kładka jest przeznaczona dla pieszych i rowerzystów, południowa – tylko dla rowerzystów. Na lewym brzegu Wisły kładki łączą się z drogami rowerowymi na Cyplu Czerniakowskim, a na praskim – z drogą rowerową wzdłuż Wału Miedzeszyńskiego. Wybudowana została także dodatkowa kładka nad Wałem Miedzeszyńskim (po północnej stronie węzła Trasy Łazienkowskiej), która łączy się z drogą dla rowerów i chodnikiem wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych. Jest również rampa pozwalająca do-

stać się na plażę i ścieżkę rekreacyjną na praskim brzegu Wisły. Cała trasa ma własne oświetlenie. Aby nie pogubić się na obu brzegach, ustawiono odpowiednie drogowskazy.

Most Łazienkowski jest szóstym mostem nad Wisłą z infrastrukturą rowerową. Kładka jest częścią jednej z najdłuższych tras rowerowych w Warszawie. Dzięki zakończonej w tym samym czasie budowie drogi dla rowerów na ul. Marsa liczy ona już 9 km. Mieszkańcy Rembertowa i Pragi-Południe zyskali połączenie ze Śródmieściem i Mokotowem. W planach są już kolejne odcinki – w ramach remontu estakad Trasy „Ł” nad Agrykolą powstaną drogi dla rowerów prowadzące do pl. na Rozdrożu.

Budowa kładki pod mostem Łazienkowskim (a także szlaków rowerowych w al. Stanów Zjednoczonych, ul. Ostrobramskiej i ul. Marsa) została zrealizowana przy wsparciu środków unijnych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Koszt inwestycji to 13,5 mln zł.



Cała konstrukcja ma kilkaset metrów długości i składa się ze **104 stalowych elementów**, podwieszonych do konstrukcji mostu.

Do jej budowy zużyto **1500 m sześciennych betonu** a do zbrojenia wykorzystano **250 ton stali**.

Wszystkie elementy stalowe, z których składa się kładka ważą **500 ton**



Iluminacja zimowa

Świąteczna iluminacja rozświetla Warszawę już od kilku lat. Dzięki umowie podpisanej w 2016 roku dekoracja została znacznie rozbudowana i objęła 20 kilometrów ulic, w najbardziej reprezentacyjnych miejscach stolicy.

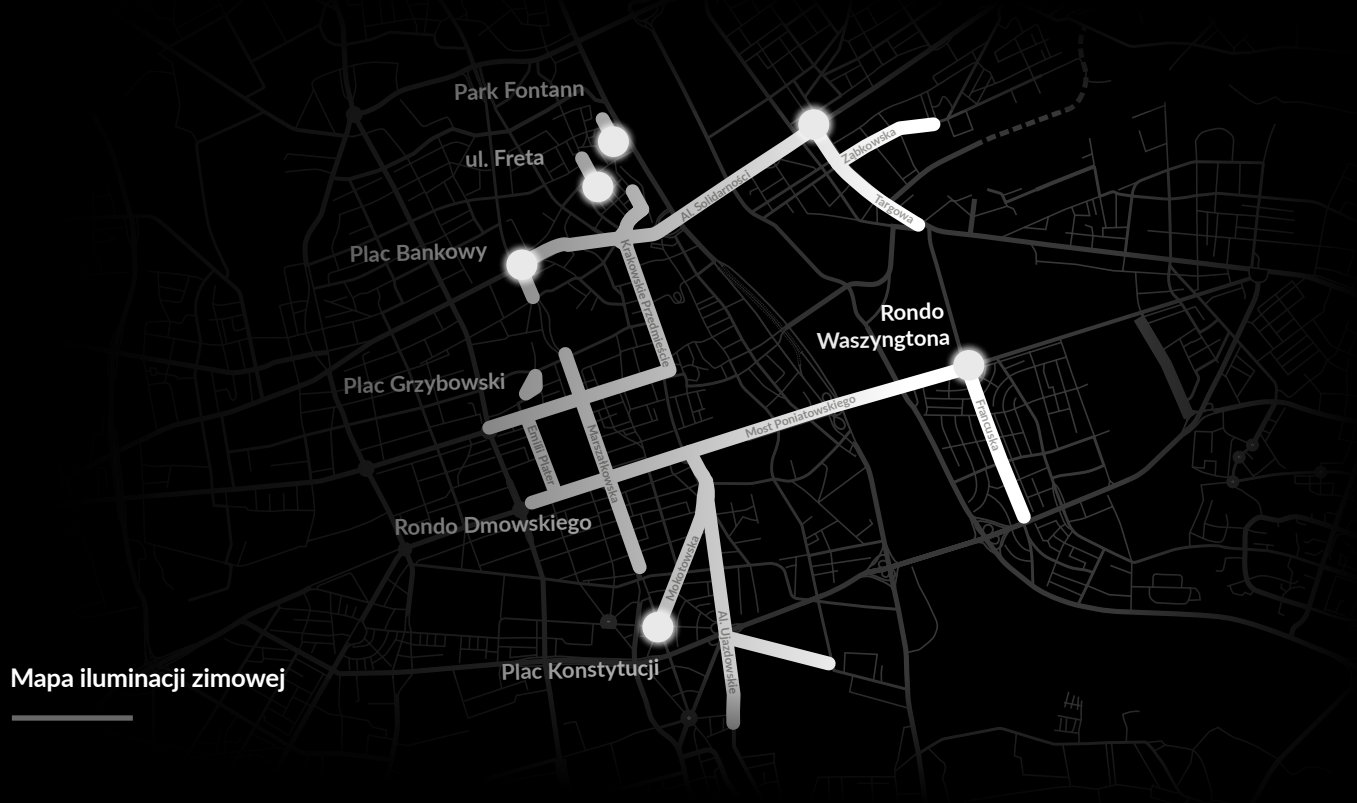
Dekoracje składają się z blisko 4,5 mln energooszczędnych diod eko-LED i prawie 1300 elementów dekoracyjnych – iluminacji latarniowych, przewieszek, girland, kurtyn świetlnych, sopli i dekoracji wolnostojących.

W tym sezonie nowością były ozdobne „pocztówkowe” ramki, ustawione przy najpopularniejszych miejscach w centrum. Pamiątkowe zdjęcia w takiej ramce można było zrobić w Parku Fontann, na pl. Zamkowym, przed Pałacem Staszica, przy rondzie de Gaulle’a, na pl. Na Rozdrożu, na ul. Marszałkowskiej, ulicy Żąbkowskiej, na placu Szembeka czy przed Pałacem Kultury. Nie zabrakło 27-metrowej choinki na pl. Zamkowym i mniejszego drzewka na pl. Powstańców Warszawy. Poza nimi pojawiło się 13 rozświetlonych kolorowych stacji z akcentami stolicy. Na Krakow-

skim Przedmieściu na zwiedzających czekało Śnieżne Planetarium i Album Zimowej Warszawy. Skwer Hoovera rozświetliły stacje Z Wizytą u św. Mikołaja i Zaczarowana Ciuchcia, a na ul. Świętokrzyskiej stanęły świetliste bramy. Kolejne dekoracje znalazły się na pl. Wileńskim, pl. Grzybowskim, Rynku Starego i Nowego Miasta. Czerwony Autobus czekał na mieszkańców i turystów na pl. Na Rozdrożu, a Królewski Paw w Al. Ujazdowskich.

Iluminacja świąteczna to nie tylko dekoracja. Dodatkowe oświetlenie wpływa również na poprawę bezpieczeństwa. W porze najkrótszych dni w roku, przy pogorszonej widoczności, główne ulice miasta są dodatkowo oświetlone. Dekoracje dodają także miastu niezwykłego uroku, zachęcając mieszkańców i turystów do spacerów, nawet mimo niesprzyjającej aury.





Mapa iluminacji zimowej



Zielona Świętokrzyska i plac Powstańców Warszawy

Szpalery drzew, eleganckie żywopłoty, łąki kwietne, ławki, kąciki do siedzenia wśród zieleni – tak dziś wygląda ulica Świętokrzyska. Projekt „zielonych” zmian, jakie zaszły na tej ulicy, został zainspirowany inicjatywą mieszkańców.

Pomysł uzupełnienia nasadzeń o drzewa, krzewy i rabaty kwiatowe zgłoszony w budżecie partycypacyjnym poparło ponad 2,2 tys. mieszkańców. Przygotowanie projektu obejmowało m.in. uzgodnienia z właścicielami sieci podziemnych, których w miejskiej zabudowie jest bardzo dużo, oraz konsultacje społeczne. W efekcie projekt z budżetu partycypacyjnego udało się powiększyć dziesięciokrotnie – wzdłuż ulicy znalazło się miejsce dla aż 191 drzew (platanów). Efekt jest jednak znakomity – ulica zmieniła się nie do poznania. Platany posadzone na całej długości ul. Świętokrzyskiej dorównują wysokością rosnącym tam wcześniej drzewom – sadzonki miały 8-9 metrów wysokości i obwód pnia 30-35 cm. Oprócz nich, posadzono 17 rozłożystych wiśni różowych o wysokości 2,5-3 m. Wzdłuż całej ulicy pojawiły się niskie żywopłoty z irgi (40 tys. sadzonek) oraz łąki kwietne obsadzone kilkunastoma tysiącami bylin i kwiatów. Aby chronić instalacje podziemne przed korzeniami drzew, zastosowano ekrany przeciwkorzenne i rury

osłonowe. Ta nowatorska technologia, a także konieczność zminimalizowania ingerencji w przestrzeń ulicy, sprawiły że prace trwały przez kilka miesięcy.

W kilku miejscach zaaranżowane zostały kąciki do siedzenia wśród zieleni, tzw. parklety. Przybyło kilkadziesiąt dodatkowych ławek, część z nich jest wyposażona w wygodne podłokietniki i oparcia. Pojawiło się też więcej koszy na śmieci i stojaków dla rowerów. Dla mieszkańców, którzy mają swój udział w powstaniu projektu i wzięli udział w konsultacjach społecznych, jest niespodzianka – pamiątkowe tabliczki przy posadzonych drzewach.

Plac Powstańców Warszawy

Gruntowną zmianę przeszedł też pl. Powstańców Warszawy. Ponad 1000 m kw. nawierzchni zmieniło się w zieloną łąkę kwietną, obsadzoną tysiącami kwiatów i bylin. Na placu pojawiło się też ponad tysiąc krzewów (wierzby purpurowej i wierzby rokity). Posadziliśmy 25 lip srebrzystych, wysokich na 6,5-7 m.

Drzewa zostały zasadzone w stalowych misach, dzięki czemu będzie je można przesadzić podczas planowanej w kolejnych latach budowy garażu podziemnego pod placem. Na placu pojawiły się także dodatkowe atrakcje: uliczne instrumenty muzyczne (bębny, dzwony, piszczałki) i dwie trampoliny. Powstał system zraszaczy, rozpylających wodną mgiełkę podczas upałów. Koszt wszystkich prac – na Świętokrzyskiej i placu – to 6,2 mln zł.



Posadziliśmy
191 drzew



Modernizujemy Strefę Płatnego Parkowania Niestrzeżonego

Pracujemy nad rozwojem i modernizacją Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Chcemy maksymalnie usprawnić parkowanie w strefie, jednocześnie dbając o komfort mieszkańców. W 2017 roku kontynuowaliśmy przygotowania do wdrożenia dwóch nowoczesnych narzędzi – e-parkowania i e-kontroli.

E-parkowanie to system kontrolujący poziom zapętnienia miejsc postojowych za pomocą kamer lub czujników i przekazujący taką informację kierowcom. W 2017 roku przeprowadziliśmy dialog techniczny z podmiotami oferującymi tego typu rozwiązania. Przygotowujemy się do ogłoszenia przetargu na tę usługę. System był testowany w 2016 roku. Wówczas sprawdziliśmy dwa rozwiązania. Pierwsze – na pl. Konstytucji – wykorzystujące bezprzewodowe czujniki montowane w nawierzchni miejsc postojowych. Drugie – na parkingu przed Dworcem Centralnym – sprawdzające zajętość miejsc za pomocą kamer. W ramach testów uruchomiona została strona internetowa i aplikacja mobilna.

Z kolei e-kontrola to rozwiązanie, które pozwoli zdalnie (za pomocą kamer umieszczonych na pojazdach) sprawdzać czy kierowca zapłacił za parkowanie samochodu. Kamery zeskanują numery rejestracyjne pojazdów zaparkowanych w SPPN i przekażą te dane do systemu, który zweryfikuje wniesienie opłaty za dany pojazd. Podstawowym celem e-kontroli jest zwiększenie efektywności działań kontrolnych (uzupełnienie pracy patroli pieszych). Dzięki temu wzrośnie rotacja miejsc postojowych, a tym samym znacznie łatwiej będzie znaleźć wolne miejsce parkingowe. Testy takiego systemu wypadły optymistycznie, zaś w grudniu 2017 roku „zielone światło” dla systemu dała Rada Warszawy. Przetarg na usługę e-kontroli chcemy poprzedzić dialogiem technicznym z potencjalnymi wykonawcami.

Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego to dziś 30 tys. miejsc postojowych. Do naszych zadań należy nie tylko rozwój i modernizacja SPPN, ale przede wszystkim pobór i kontrola opłat. Na co dzień strefę kontroluje 49 pracowników. W 2017 roku było 247 dni płatnego postoj. Zwiększamy efektywność poboru opłat za parkowanie. Łączne wpływy z parkowania wyniosły 95,9 mln zł i były o ponad 4 proc. większe niż w 2016 roku. Rosnącą popularnością cieszy się możliwość wnoszenia opłat za pomocą karty płatniczej i płatności mobilne. Tu wzrost wpływów wyniósł ponad 20 proc. w porównaniu do 2016 roku. Za brak opłaty wystawiamy tzw. Dokument Opłaty Dodatkowej (w 2017 roku ponad 351 tys. opłat). Wpływy z kar wyniosły blisko 14 mln zł.

Wspieramy straż miejską w obowiązkach dotyczących odholowywania źle zaparkowanych i porzuconych pojazdów. Realizujemy wydane przez strażników dyspozycje usunięcia pojazdów. W ciągu roku było ich 21 413, z czego 1483 dotyczyło wraków porzuconych przez właścicieli. Wpływy z tego tytułu w 2017 r. to niemal 9 mln zł.





Opłaty gotówką w parkomatach: **32,6 mln zł**

Opłaty za pomocą karty płatniczej: **32,4 mln zł**

Opłaty mobilne: **14,2 mln zł**

Abonamenty mieszkańca: **0,9 mln zł**

Parkingi podziemne: **1 mln zł**

Koperty komercyjne: **0,9 mln zł**

Opłaty dodatkowe za brak
opłaconego parkowania:
13,9 mln zł

95,9 mln zł

Łączne wpływy
z parkowania



Średnia wartość
jednego biletu
parkingowego

5,16 zł



247 dni
płatnego postoj
w 2017 roku



Średnia wartość
jednej opłaty
mobilnej

6,35 zł



Miejski System Informacji

Trudno byłoby wyobrazić sobie współczesne duże miasto bez zwarte-
go systemu miejskiej informacji. W Warszawie taki oryginalny, autorski
system został wprowadzony już w 1996 roku. Miejski System informa-
cji to zestaw charakterystycznych oznaczeń widocznych na każdej ulicy
i budynku w mieście. W ramach MSI funkcjonują także tablice, informu-
jące o patronach ulic czy historii okolicy, a także płatne drogowskazy
reklamowe.

System zdobył uznanie wśród warszawiaków, ale też poza stolicą. Cały czas jest sukcesywnie roz-
wijany. Dziś MSI to 91,5 tys. elementów. W skład
systemu wchodzi tablice adresowe, tablice uli-
cowe, słupki informacyjne, tabliczki SPPN, pik-
togramy, tablice rozprowadzające do dzielnic,
dworców itp., dwustronne tablice informacyjne,
naścienne moduły informacyjne oraz Punkty In-
formacji Płatnej.

W 2017 roku przeprowadziliśmy prace związane
z naprawą, konserwacją, wymianą oraz aktualiza-
cją około 5 tys. elementów MSI. Oznakowaliśmy
36 przejść podziemnych, w których pojawiło się
214 nowoczesnych, podświetlanych kasetonów.
Zamontowaliśmy je w wszystkich przejściach,
w tym tych największych i najbardziej skompli-
kowanych – pod rondem Dmowskiego i rondem
Czterdziestolatka. Kasetony mają wysokość 18
cm i długość od 1 do 3 m. Wskazują drogę na
przystanki komunikacji miejskiej, stacje metra,
SKM i WKD, wraz z informacją o kierunku jazdy.
Środki komunikacji są oznaczone piktogramami –
takimi samymi jak te znane m.in. z wiat przystan-
kowych.

Strzałki wskazują również, na jaką ulicę prowa-
dzą poszczególne wyjścia z podziemi i kierują do

ważnych obiektów (np. do Pałacu Kultury czy na
miejską plażę). Na kasetonach znajdziemy też in-
formację o tym, gdzie szukać toalety, windy lub
pochylni dla osób niepełnosprawnych.





RESOLVE. Ulice handlowe

Za nami kolejny rok projektu RESOLVE, którego głównym celem są działania w zakresie zrównoważonej mobilności związanej z handlem detalicznym. To pierwszy tego typu projekt realizowany przez ZDM.

Warszawa, podobnie jak inne miasta i regiony europejskie, staje przed trudnym wyborem pomiędzy koniecznością zmniejszania emisji zanieczyszczeń i hałasu, a potrzebą ożywienia sektora handlowego. Europejski projekt „RESOLVE – Zrównoważona mobilność i przejście na niskoemisyjną gospodarkę w zakresie handlu detalicznego”, ma na celu wymianę najlepszych praktyk dotyczących polityki mobilności i działań w kierunku ograniczenia emisji dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń generowanych przez handel detaliczny.

W kwietniu 2017 roku w Warszawie odbyło się spotkanie poświęcone wzmocnieniu potencjału ulic handlowych w centrum miasta, poprzez działania związane ze zrównoważoną mobilnością. Wzięli w nim udział przedstawiciele Warszawy oraz eksperci z Holandii, Włoch i Portugalii. Dyskusja dotyczyła m.in. transportu w ścisłym Śródmieściu, logistyki dostaw do sklepów znajdujących się w tym obszarze oraz problemu ograniczonej liczby miejsc parkingowych. Zagraniczni goście zwracali uwagę na konieczność nawiązywania i podtrzymywania dialogu z mieszkańcami, przedsiębiorcami i innymi użytkownikami przestrzeni, na której planowane będą działania związane z projektem RESOLVE. Przedstawiciele Warszawy brali również udział w spotkaniach eksperckich i wizytach studyjnych u partnerów RESOLVE w Szwecji, Wielkiej Brytanii, Włoszech i Portugalii.

Wiosną przeprowadzono pilotażowe badania ruchu oraz ankiety wśród przechodniów na ul. Senatorskiej. Wynika z nich, że pod względem ruchu drogowego jest to ulica tranzytowa, szczególnie

w kierunku od pl. Bankowego do Starego Miasta. Badania ruchu pieszego wskazały że najwięcej osób przechodzących ul. Senatorską dotarła tam transportem publicznym (44 proc.), większość (66 proc.) planowała zrobić zakupy lub skorzystać z kawiarni lub restauracji, zaś ul. Senatorską do tych celów wybrała głównie ze względu na jej atmosferę i wygląd otoczenia (42 proc.).

Drugim pilotażowym projektem związanym z działaniami RESOLVE było wyznaczenie granic sezonowych ogródków restauracyjnych i kawiarnianych na ul. Francuskiej. Symboliczne oznaczenia granic zostały wykonane na podstawie decyzji wydanych przez ZDM właścicielom lokali. Inicjatywa zyskała przychylność mieszkańców, restauratorów, mediów, a także Stołecznego Konserwatora Zabytków, który ma pod opieką ul. Francuską. Rozważamy powtórzenie akcji w wybranych lokalizacjach w 2018 roku, w którym projekt RESOLVE wkroczy w kluczową fazę przygotowań. Ma ona zaowocować stworzeniem „lokalnego planu działania”.





Porównaliśmy ulicę Świętokrzyską i Aleje Jerozolimskie

Ulice służą nie tylko celom transportowym. Aby zbadać wpływ zagospodarowania ulicy na jakość życia, wykonaliśmy analizę porównawczą Al. Jerozolimskich i ul. Świętokrzyskiej, na odcinku pomiędzy al. Jana Pawła II a Nowym Światem. To drugie, po badaniach prowadzonych w Krakowie na ul. Grodzkiej, tak duże badanie porównawcze w Polsce – podobne opracowania powstały dotąd w innych krajach, głównie Europy Zachodniej. To nie tylko inwentaryzacja przestrzeni publicznej i sprawdzenie faktycznego jej wykorzystania, ale też przedstawienie oceny i postrzegania jakości życia przez mieszkańców, przedsiębiorców i użytkowników badanych ulic. Celem było sprawdzenie wpływu zmian na Świętokrzyskiej i w Al. Jerozolimskich na jakość życia w tym miejscu w krótkiej perspektywie czasowej. Analiza była wykonywana na podstawie danych zebranych przed realizacją projektu „Zielona Świętokrzyska” oraz przed wyznaczeniem przejść naziemnych na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich i ul. E. Plater.

Autorzy analizy ocenili przestrzeń ulicy Świętokrzyskiej jako bardziej przyjazną użytkownikom. Przyczynia się do tego m.in. bardzo dobry stan techniczny

chodników oraz jezdni, przez co komfort podróżowania tym ciągiem wzrasta. Raport nieco gorzej ocenia w tym zakresie Al. Jerozolimskie. Do słabszej oceny przyczynił się stan infrastruktury, który – zdaniem audytorów – „nie stanowi zachęty do przemieszczania się tym ciągiem”. Raport zwraca uwagę na niewystarczającą liczbę drzew i zieleńców. Pomiary liczby samochodów poruszających się oboma ulicami wykazały, że na ul. Świętokrzyskiej aut jest ponad dwukrotnie mniej. Rośnie za to ruch pieszy.



Zawsze w kontakcie

Pracujemy dla mieszkańców. Prowadzimy konsultacje społeczne i realizujemy projekty zgłaszane w ramach budżetu partycypacyjnego. Stawiamy na dobry kontakt z mieszkańcami, nie tylko osobisty, ale też za pośrednictwem mediów społecznościowych i Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

ZARZĄD



Zmieniamy się dla mieszkańców

Dobry kontakt z mieszkańcami to dla nas priorytet. Usprawniamy obsługę spraw, dostosowując ją zarówno do potrzeb rynku, jak i oczekiwań mieszkańców Warszawy. Stale podnosimy jakość świadczonych przez nas usług. Nasze działania dostosowujemy do najnowszych międzynarodowych norm jakości. Potwierdzają to kolejne przyznane nam certyfikaty.

Od kilku lat prowadzimy politykę usprawniania obsługi w naszym urzędzie. Działamy zgodnie z prawem i etyką, chcielibyśmy, aby każdy mieszkaniec mógł jak najszybciej załatwić swoją sprawę w urzędzie. Zależy nam na podnoszeniu kwalifikacji naszych pracowników po to, aby każdy mógł być sprawnie obsłużony, a każda zawitość prawna jak najszybciej rozwiązana i wytłumaczona. Dążymy do stworzenia urzędu przyjaznego dla mieszkańca, w którym sprawy są załatwiane bez problemów, a jeśli takie się pojawiają, mieszkaniec może liczyć na naszą pomoc. Usprawniamy system wydawania abonamentów, identyfikatorów i innych decyzji. Wprowadzamy nowe rozwiązania poprawiające obsługę – np.

opłatomaty. Zastąpiły one tradycyjną kasę, znacznie usprawniając dokonywanie opłat.

Dyrektorzy ZDM spotykają się z zainteresowanymi osobami na specjalnie wyznaczonych dyżurach. W 2017 roku odbyło się 361 takich spotkań, w których wzięło udział 514 mieszkańców. Przez cały rok do ZDM wpłynęły łącznie 155 423 pisma. To w dużej mierze wnioski mieszkańców, postulujących np. zmiany w organizacji ruchu.

Uruchomiliśmy specjalną usługę powiadomień za pośrednictwem wiadomości sms. Każdemu mieszkańcowi, który składa u nas wniosek o wydanie abonamentu parkingowego lub identyfikatora (i udostępni nam numer telefonu), wysyłamy smsa informującego o zbliżającym się terminie ważności abonamentu lub o możliwości odebrania identyfikatora. Sprawy związane z parkowaniem mieszkańcy mogą załatwiać w 21 Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, zlokalizowanych w różnych punktach miastach i czynnych w dogodnych godzinach.

Jakość świadczonych przez nas usług jest na bieżąco kontrolowana przez zewnętrznych audytorów. Potwierdza to certyfikat przyznany nam przez Polskie Centrum Badań i Certyfikacji. To obiektywna weryfikacja, dzięki której każdy mieszkaniec ma pewność, że działania urzędu są zgodne z prawem i międzynarodowymi standardami.





Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115

Tą drogą do ZDM każdego dnia wpływa średnio 58 spraw. W ubiegłym roku było to 21,2 tys. zgłoszeń, a od początku istnienia systemu ponad 56 tysięcy. Co roku liczba zgłaszanych spraw rośnie o ponad 40 proc.

Najwięcej zgłoszeń dotyczy oświetlenia, sygnalizacji świetlnej oraz stanu nawierzchni chodników, dróg rowerowych i jezdni. Otrzymywaliśmy również wnioski o wytyczenie nowych chodników, przejść dla pieszych, sygnalizacji świetlnej, montaż stojaków rowerowych, postawienie słupków ograniczających parkowanie czy w sprawie remontów dróg.

To dzięki zgłoszeniom mieszkańców za pośrednictwem 19115 powstało nowe przejście dla pieszych na ul. Przewodowej, zaś na ul. Krasieńskiego pojawiły się słupki eliminujące nielegalne parkowanie. Po zgłoszeniu na 19115 poprawiliśmy widoczność przejścia dla pieszych na ul. Marsa. Została zlikwidowana bariera architektoniczna przy ul. Wrocławskiej (zaniżenie chodnika), poszerzymy też chodnik poprzez zabrukowanie misy po drzewie w al. Waszyngtona. Na wniosek pracowników Akademii Sztuk Pięknych wyznaczmy przejście dla pieszych przez ul. Hoene-Wrońskiego, u zbiegu z ul. Myśliwiecką, w pobliżu terenu Akademii.

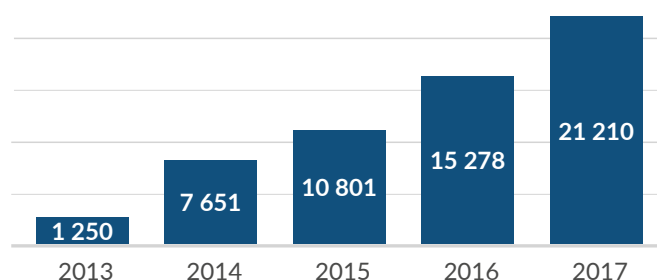
Od 1 stycznia 2018 roku przestał funkcjonować osobny numer telefonu do Pogotowia Drogowego ZDM. Dotychczas mieszkańcy zgłaszali awarię pod jednym z dwóch numerów – 19115 oraz Pogotowia Drogowego. Zmiana ta uprości i usprawni proces obsługi mieszkańców. Zgłoszenia mieszkańców są dla nas jednym ze źródeł informacji o awariach i usterkach w infrastrukturze drogowej, a Pogotowie Drogowe może szybciej reagować, ograniczając zagrożenia w ruchu drogowym. Każdego dnia, przez całą dobę

nasi pracownicy wysyłają w miejsce interwencji konserwatorów, by jak najszybciej naprawili usterkę.

Coraz więcej zgłoszeń otrzymujemy za pośrednictwem aplikacji na smartfony Warszawa 19115. Aplikacja na telefony z systemem iOS, Android i Windows Phone działa w oparciu o nawigację GPS. W aplikacji dostępne są mapy z zaznaczonymi zgłoszeniami, dzięki czemu można sprawdzić, czy ktoś wcześniej nie zgłosił podobnego zdarzenia. Można także przeglądać historię swoich zgłoszeń oraz – w przypadku reklamacji – połączyć się bezpośrednio z numerem 19115.

Zgłoszenia można kierować do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115 nie tylko za pośrednictwem aplikacji na smartfony, ale także pod numerem telefonu 19115 (opłata standardowa wg stawki operatora), za pośrednictwem portalu warszawa19115.pl, adresu mailowego kontakt@um.warszawa.pl lub czatu warszawa19115.pl/web/portal/chat. Dzięki kilku kanałom komunikacji system jest dostępny dla każdego. Miejska usługa jest dostępna w trybie całodobowym, przez siedem dni w tygodniu.

Liczba zgłoszeń z 19115 w ZDM





Kampanie społeczne

Rowerowy Maj

W 2017 roku w Warszawie odbyła się druga edycja kampanii społeczno-edukacyjnej Rowerowy Maj, mającej na celu promowanie zdrowego trybu życia, zrównoważonej mobilności oraz roweru jako środka transportu wśród najmłodszych.

W Rowerowym Maju wzięły udział 83 szkoły ze wszystkich dzielnic Warszawy. To aż 1890 klas, czyli ponad 43 tys. uczniów. W marcu i kwietniu uczniowie uczestniczyli w poprzedzających kampanię warsztatach edukacyjnych, zachęcających do udziału w akcji. Zabawa i zdrowa rywalizacja trwały przez cały maj. Za aktywne przejazdy uczniowie otrzymywali naklejki – im więcej naklejek, tym lepsze nagrody indywidualne czekały na uczestników. Nad zbieraniem wyników w każdej placówce czuwał nauczyciel pełniący funkcję szkolnego koordynatora Rowerowego Maja.

O wygranej decydowała frekwencja rowerowa, czyli odsetek aktywnych podróży uczniów, względem wszystkich podróży do szkoły. Frekwencja rowerowa wyniosła blisko 37 proc., co oznacza, że ponad 1/3 wszystkich podróży do szkoły odbyła się w aktywny i ekologiczny sposób. 34 744 uczniów co najmniej raz przyjechało do szkoły na rowerze, hulaj-

nodze czy rolkach – to ponad 78 proc. wszystkich uczniów ze szkół, które wzięły udział w kampanii. Blisko 2,5 tys. uczniów (7 proc. wszystkich) dojeżdżało rowerem do szkoły codziennie.

Najlepszą szkołą w Warszawie okazała się Szkoła Podstawowa nr 352 z Bielan, gdzie było aż 95 proc. aktywnych uczniów. Kluczowa w klasyfikacji frekwencja wyniosła ponad 70 proc. Na podium uplasowały się również Szkoła Podstawowa nr 209 im. Hanki Ordonówny, także z Bielan oraz Szkoła Podstawowa nr 66 im. ks. Juliana Chrościckiego z dzielnicy Włochy. Zwycięzcy otrzymali nagrody, które pomogą im w podtrzymaniu rowerowego zapału uczniów. Dwie szkoły wzbogaciły się o mobilne miasteczka ruchu drogowego, a jedna o nową wiatę rowerową. Dla najaktywniejszych klas przewidzieliśmy nagrody w postaci wycieczek, które zorganizowali nasi partnerzy. Nagrody zapewnili: Legia Warszawa, Decathlon, Hulakula, LANG Team, Warszawski Klub Kolarski, Teatr Guliwer, Fundacja Cinemania, Polskie Radio, Fun Climb, Gazeta Wyborcza, Nasze Miasto, Niewidzialna Wystawa, Sante, Kino Atlantic, Aktywny Smyk, Fundacja WOŚP oraz Ratownicza Grupa Rowerowa. Patronat honorowy nad kampanią objęła Ambasada Królestwa Niderlandów.

Pomysłodawcą kampanii Rowerowy Maj jest Miasto Gdańsk, gdzie uczniowie dojeżdżają na dwóch kółkach do szkół od 2014 roku. Obecnie Rowerowy Maj jest już akcją o zasięgu ogólnopolskim i z roku na rok cieszy się coraz większą popularnością. W 2018 roku Warszawa ponownie przystąpi do akcji.





Blisko
2500 uczniów
codziennie dojeżdżało
rowerem do szkoły





Europejska Rywalizacja Rowerowa

W Europejskiej Rywalizacji Rowerowej 2017 wzięło udział ponad 1,5 tys. warszawskich rowerzystów.

Przez cały maj rowerzyści przejechali ponad 320 tys. kilometrów, dzięki którym Warszawa zajęła 4. miejsce wśród kilkudziesięciu uczestniczących miast.

Jest to dystans porównywalny do ośmiokrotnego objechania kuli ziemskiej. W tym roku jednak taki rezultat nie pozwolił Warszawie na znalezienie się na podium, ale pokazuje, jak duże jest zainteresowanie komunikacją rowerową wśród mieszkańców stolicy.

W trakcie rywalizacji odbyły się imprezy rowerowe, spotkania na uczelniach wyższych, śniadania dla rowerzystów. Udało się zaangażować do rywalizacji pracodawców, szkoły średnie oraz urzędy dzielnic. Rowerzyści, którzy przejechali ponad 200 kilometrów przez cały maj otrzymali nagrody ufundowane przez partnerów rywalizacji oraz ZDM.



Życzliwość na drodze

Do współtworzenia kampanii edukacyjnych zapraszamy również mieszkańców. W ten sposób powstały pomysły dla akcji „3S – Spójrz, Sygnalizuj, Skręć” oraz „Zapałka”.

Akcje „3S – Spójrz, Sygnalizuj, Skręć” oraz „Zapałka” wypracowano podczas warsztatów organizowanych wspólnie z platformą Otwarta Warszawa.

Kampania „3S” miała uwrażliwić rowerzystów na prawidłowe sygnalizowanie swoich manewrów podczas jazdy. W ramach kampanii rozdaliśmy rowerzystom ulotki, odbłaski na rękę oraz lusterka rowerowe. Ulice patrolował superbohater Super „S”, który edukował rowerzystów, jak prawidłowo poruszać się po drodze. Przygotowaliśmy też specjalny plac manewrowy, na którym rowerzyści mogli w bezpiecznych warunkach ćwiczyć jazdę. Zajęcia prowadzili instruktorzy, którzy pokazywali w jaki sposób poprawnie wykonać manewry.

Z kolei kampania „Zapałka” została skierowana do kierowców i poruszała temat zbyt bliskiego wyprzedzania

rowerzystów – na tzw. zapałkę. Odległość samochodu od wyprzedzanego rowerzysty powinna wynosić co najmniej 1 metr – jednak wielu kierowców ignoruje ten przepis i wyprzedza w odległości niewiele większej niż zapałka. Grafiki skierowane do kierowców umieściliśmy na nośnikach dobrze dla nich widocznych: na tyłach autobusów i skrzydełkach rowerów Veturilo.

Te działania to element kampanii „Życzliwość na drodze”, której wynikiem jest broszura „Dobre maniere”. Można w niej znaleźć rady dotyczące jazdy rowerem po mieście, podstawowe przepisy dla rowerzystów i zasady zdobywania karty rowerowej. Poradnik ten skierowany jest do osób, które zastanawiają się nad zmianą środka komunikacji na rower, bądź właśnie zaczynają w ten sposób poruszać się po mieście. W 2017 roku rozdaliśmy ponad 50 tys. broszur.

Budżet partycypacyjny

W 2017 roku Zarząd Dróg Miejskich realizował 80 projektów wybranych przez mieszkańców w głosowaniu w ramach budżetu partycypacyjnego. Łączna kwota na ten cel wyniosła 12,2 mln zł.

Weryfikowaliśmy także projekty zgłoszone w kolejnej edycji. Wśród pomysłów mieszkańców znalazły się głównie te dotyczące usprawnień rowerowych, wyznaczania przejść dla pieszych, budowy miejsc parkingowych, oświetlenia przejść dla pieszych, budowy i remontów chodników, ale także udogodnienia dla motocykli i skuterów. W trakcie weryfikacji wspólnie z autorami ustaliliśmy zakres niezbędnych zmian.

Często również proponowane rozwiązania były zbyt kosztowne lub z innych przyczyn niemożliwe do wykonania – wówczas staraliśmy się zaproponować tańsze lub bardziej realne rozwiązania zastępcze. Ostatecznie, w wyniku głosowania, w 2018 roku ZDM będzie realizował 64 pomysły mieszkańców. Warszawiacy wysoko ocenili projekty poprawiające bezpieczeństwo pieszych: doświetlenie przejść, budowę i remont chodników, tworzenie chodników w miejscu przebiegów czy montaż azyli i progów zwalniających. Będziemy także realizować budowę zatok parkingowych czy przebudowywać sygnalizację świetlną.

Najciekawsze projekty zrealizowane w 2017 roku:

- **Bezpieczne przejście przez Białołęcką** – oświetlenie przejścia dla pieszych wraz z doświetleniem na wysokości osiedla przy ul. Białołęckiej 269;
- **Oświetlenie chodnika i drogi dla rowerów na ul. Grójeckiej** (na odcinku od ul. Opaczewskiej do ul. Dickensa);
- **Tablice informacyjne o obiektach zabytkowych Pragi** – umocowanie 20 modułów Miejskiego Systemu Informacji, zawierających dane i ikonografie na temat obiektu (w języku polskim i angielskim). Tekst i ilustracja nadrukowane są na przezroczystej płycie poliwęglanowej mocowanej do ściany budynku;
- **Praska Galeria Sław** – przygotowanie i wmurowanie w chodnik na ul. Stalowej granitowych płyt upamiętniających osoby zasłużone dla prawobrzeżnej Warszawy, w tym w szczególności dla Pragi-Północ;
- **Krucza przyjazna dla pieszych** – w ramach projektu parkowanie na ul. Kruczej zostało przeniesione na jezdnię. Dzięki temu piesi mogą cieszyć się z szerszego chodnika;
- **Połączenie pasów rowerowych na Tamce z mostem Świętokrzyskim** – powstała spójna trasa przez centrum Warszawy;
- **KOŁO naprawię sam** – zakup i montaż trzech samoobsługowych stacji naprawy rowerów;
- **Bezpieczne przejście przez ul. Chrościckiego**, przy skrzyżowaniu z ul. Rybnicką – montaż dodatkowych latarni ze światłem o białej barwie, oświetlających przejście dla pieszych.



W 2018 roku
ZDM będzie realizował
64 pomysły
mieszkańców



Przykłady zrealizowanych projektów



Połączenie pasów rowerowych na Tamce z mostem Świętokrzyskim



Oświetlenie chodnika i drogi rowerowej na Grójeckiej



Tablice informacyjne o obiektach zabytkowych Pragi



Praska Galeria Sław

Konsultacje społeczne

Stawiamy na bezpośrednie spotkania z warszawiakami podczas konsultacji społecznych. Konsultacje to forma dialogu z mieszkańcami. Rozmawiamy o planowanych inwestycjach i remontach, informujemy o szczegółach prac, ale też pytamy o oczekiwania mieszkańców.

Czasami konsultacje przybierają także formę spotkań dyskusyjnych lub warsztatów, w trakcie których można nie tylko wyrazić swoją opinię, ale także poznać potrzeby innych oraz zadawać pytania urzędnikom i ekspertom. Jedną z form konsultacji są również spacer tematyczny, pokazujące jak dana droga czy chodnik wyglądają w rzeczywistości i co można wokół tego terenu zmienić. Każde konsultacje kończą się raportem, w którym podsumowujemy przebieg spotkań, zgłoszone uwagi i pomysły oraz końcowe ustalenia.

W minionym roku spotykaliśmy się z mieszkańcami m.in. podczas konsultacji:



1 Jaka będzie aleja Wojska Polskiego od Cytadeli do ulicy Boguckiego?

11 marca 2017-31 maja 2017

W trakcie konsultacji odbyły się dwa spotkania warsztatowe, w tym jedno połączone ze spacerem z przewodnikiem. Następnie na podstawie zebranych uwag została przygotowana koncepcja, którą przedstawiono mieszkańcom.

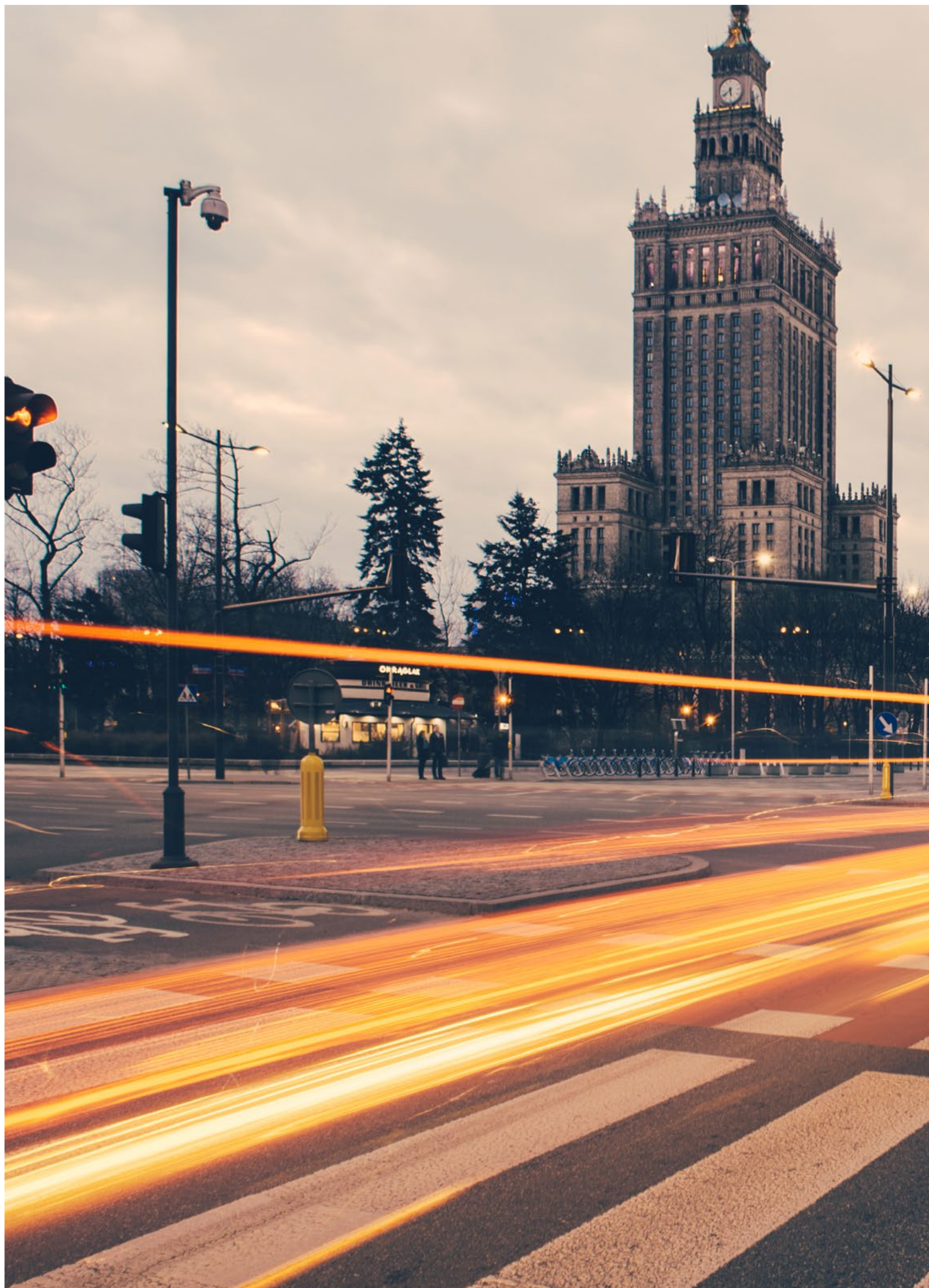
W dwóch pierwszych spotkaniach uczestniczyło prawie 60 osób. Przedstawiono kilkadziesiąt uwag, które podzielono tematycznie: charakter miejsca, zieleń, ścieżki, nowe elementy wyposażenia i infrastruktura, Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

2 Wygodnie i bezpiecznie wokół Targówka Mieszkaniowego

24 marca 2017-10 kwietnia 2017

W trakcie konsultacji odbyło się spotkanie, na którym zaprezentowano projekt i dyskutowano nad przyjętymi rozwiązaniami. Podczas konsultacji przekazano 58 uwag. W spotkaniu uczestniczyły 23 osoby, 30 osób odwiedziło namiot konsultacyjny.







Plany na 2018 rok

Przed nami kolejny rok pracy dla mieszkańców i kolejne wyzwania stojące przed Zarządem Dróg Miejskich. Oprócz bieżących remontów i prac utrzymaniowych w 2018 roku czekają nas też nowe wyzwania.

Plany na 2018 rok

Nowe rok to kolejne remonty jezdni i przebudowy ulic. Wyremontujemy chodniki, nie zapominając o usuwaniu barier architektonicznych. Przed nami także kolejne projekty poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zaplanowaliśmy prace nad dużymi inwestycjami i dalszą poprawą naszych usług.

W 2018 roku kolejne ulice otrzymają nową nawierzchnię jezdni. Wyremontujemy m.in. Trakt Brzeski, Powsińską, Krasińskiego, Podleśną, Dwerneckiego, Jagiellońską, Gniewkowską i kilkadziesiąt innych ulic. Najbardziej zniszczone drogi otrzymają nową podbudowę jezdni, która wydłuży ich trwałość. Remont przejdą też chodniki na kilkudziesięciu ulicach. Zaplanowaliśmy kolejną transzę robót związanych z usuwaniem barier architektonicznych i poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym audyt przejść dla pieszych w kolejnych dzielnicach. Powstaną kolejne aktywne przejścia, a ponad 300 „zebr” otrzyma dodatkowe doświetlenie. Planujemy przebudowę oświetlenia kilkunastu ulic, m.in. Cyrulików, Jagiellońskiej, Stawki, Przyczółkowej i Ratuszowej, a także budowę kilkunastu nowych sygnalizacji świetlnych.

W 2018 roku zakończy się gruntowna przebudowa ul. Miodowej i pl. Krasińskich. Kolejnym etapem zmian w Śródmieściu będzie przebudowa ul. Senatorskiej a także utworzenie placu Pięciu Rogów. Miejsce, w którym spotykają się ulice Bracka, Chmielna, Zgoda i Szpitalna, to jedna z najważniejszych przestrzeni publicznych Śródmieścia. Zdominowany przez samochody, pełniący rolę skrzyżowania plac pełni przede wszystkim funkcję komunikacyjną. Chcemy to zmienić.

Zmiany czekają również rejon objęty budową metra. Przebudowy doczeka się tzw. obwodnica Targówka Mieszkaniowego (ciąg ulic Ossowskiego, Handlowej i Myszkowskiej) oraz skrzyżowanie al. Solidarności z ul. Szwedzką. Planujemy również gruntowną przemianę ul. Kondratowicza. Po wybudowaniu w tym rejonie metra powstanie miejska aleja z dużą ilością zieleni, nowymi chodnikami i drogami dla rowerów. Docelowy projekt zmian ma być gotowy w połowie 2019 roku.

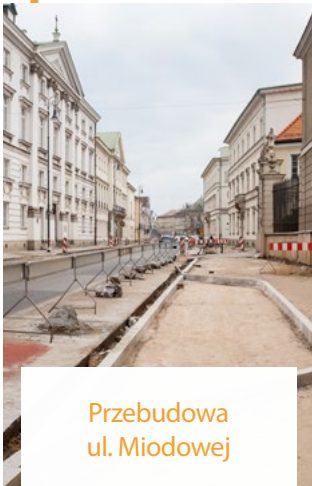
Rozpocznemy realizację dużego programu poprawiającego dostępność Trasy Łazienkowskiej na wszystkich 11 węzłach przesiadkowych. Pierwszym etapem jest przebudowa pl. Na Rozdrożu – powstaną windy na przystanki autobusowe, a także nowe przejścia dla pieszych na placu.

Pracujemy również nad usprawnieniem naszych usług. W ramach modernizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego planujemy stworzyć system e-kontroli i e-parkowania. Oba systemy pomogą kierowcom korzystać ze strefy i poprawią skuteczność jej działania. Chcemy również uruchomić miejski system carsharingu – aut wypożyczanych na krótki czas, stanowiących alternatywę dla prywatnych samochodów. Usługa powinna wystartować w II połowie 2018 r.

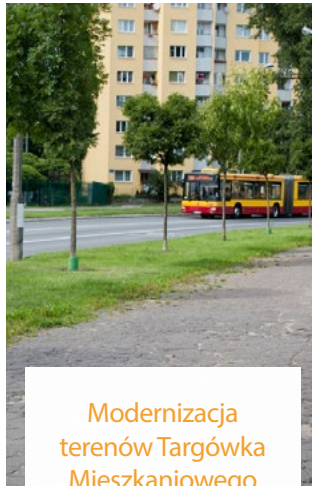
Najważniejsze wydatki planowane na 2018 rok

Wydatki inwestycyjne – 172 mln zł

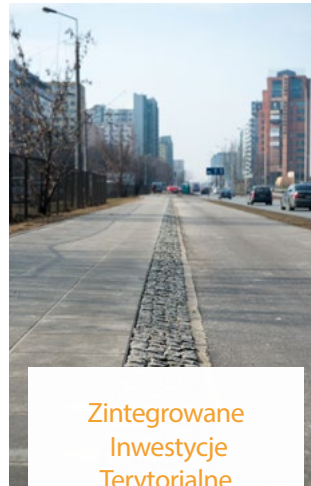
W tym na przykład:



Przebudowa
ul. Miodowej



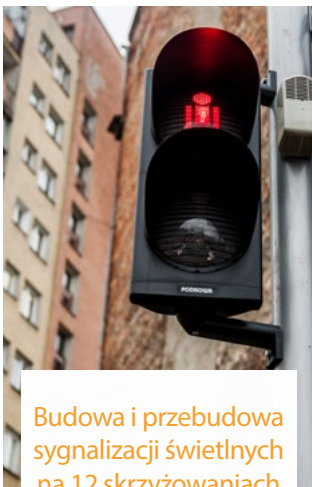
Modernizacja
terenów Targówka
Mieszkaniowego



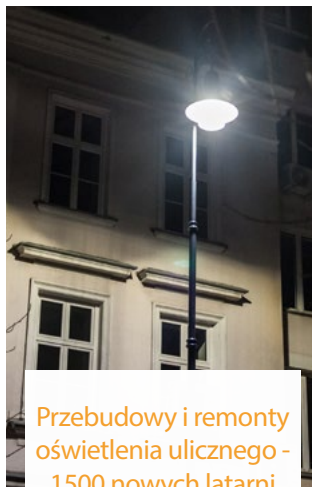
Zintegrowane
Inwestycje
Terytorialne



Rozwój sieci
tras rowerowych



Budowa i przebudowa
sygnalizacji świetlnych
na 12 skrzyżowaniach



Przebudowy i remonty
oświetlenia ulicznego -
1500 nowych latarni



Budowa kanalizacji
deszczowej
w ul. Chełmżyńskiej



Most pieszo-rowerowy
przez Wisłę
(projekt)

Wydatki bieżące – 381 mln zł

W tym na przykład:

Utrzymanie
i remonty
dróg

139 mln zł



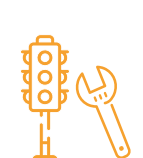
Utrzymanie
i remonty
obiektów mostowych

23 mln zł



Utrzymanie
i remonty sygnalizacji
świetlnej

34 mln zł



Utrzymanie
i remonty
oświetlenia ulic

59 mln zł







Opracowanie merytoryczne:
Wydział Komunikacji Społecznej ZDM

Projekt graficzny: **Kotowska Studio**
Wydruk: **Catalyst Sigma Print**

Zdjęcia: **Mirosław Kaźmierczak/ZDM**



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH



Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa

www.zdm.waw.pl