RAPORT ROCZNY

2019

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

RAPORT ROCZNY

2019

Szanowni Państwo,

bezpieczeństwo ruchu drogowego w dużym stopniu zależy od infrastruktury. Dlatego konsekwentnie realizujemy nasze plany związane z remontami i modernizacjami ulic, a także poprawą komfortu wszystkich uczestników ruchu.

Właśnie te cele przyświecały nam, gdy projektowaliśmy Nowe Centrum Warszawy. Wkrótce rozpoczynamy realizację tej koncepcji. Znaczące zmiany czekają al. Jana Pawła II. Śródmiejska arteria zyska drogę rowerową, nowe chodniki i szpalery drzew. Inwestycja, która obejmie kompleksową modernizację ulicy między rondem ONZ a ul. Nowogrodzką wiązać się będzie również z budową naziemnych przejść dla pieszych na rondzie Czterdziestolatka. Trwają już poszukiwania wykonawcy tych prac. Tegorocznym zadaniem będzie też remont wiaduktu na węźle al. Stanów Zjednoczonych z ulicami Ostrobramską i Kinową. Konstrukcja z lat 70. przejdzie kompleksową modernizację. Dzięki temu wiadukt oraz przystanki autobusowe na tym węźle przesiadkowym będą spełniały standardy dostępności.

Podobnie jak w latach minionych, nie zabraknie weekendowych frezowań, czyli błyskawicznych, trwających 54 godziny, remontów nawierzchni jezdni. Takie prace zaplanowaliśmy m.in. na ulicach: Kobylańskiej, Pięknej, Potockiej, a także na rondach gen. Ch. de Gaulle'a, J. Szczepańskiego „Ziutka". Wyremontujemy również skrzyżowanie ulic Marszałkowskiej i Królewskiej.

Oprócz nawierzchni dróg będziemy remontować również chodniki. Nowe trotuary pojawią się m.in. na ul. L. Idzikowskiego, Ludnej, Odyńca, Pięknej i Skierniewickiej.

W naszych planach nie zapomnieliśmy o rowerzystach. Warszawianki i warszawiacy zyskają w tym roku kolejne fragmenty dróg dla jednośladów. Nowe ścieżki powstaną m.in. na ul. Marszałkowskiej, wzdłuż ul. Powstańców

Śląskich, a także Doliny Służewieckiej. Wybudujemy także brakujący fragment drogi na al. Stanów Zjednoczonych, a ścieżka na ul. Wołoskiej zostanie wyremontowana.

Wywiązując się z naszych zobowiązań przystępujemy do realizacji programu budowy rond. Powstaną one m.in. na ul. Kadetów u zbiegu z ul. Poprawną i H. Łasaka. Przygotowywana jest również przebudowa ul. Sokratesa, na której po zmianach ma być znacznie bezpieczniej. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo pieszych są planowane również na ul. W.H. Roentgena.

Kontynuowany będzie także audyt bezpieczeństwa na zebrach. W tym roku badanie zostanie przeprowadzone w ostatnich pięciu dzielnicach: Białołęka, Wesoła, Rembertów, Wilanów, Ursus i Wola. W oparciu o dotychczasowe wyniki przystąpimy do budowy kilkunastu sygnalizacji świetlnych w miejscach zidentyfikowanych jako potencjalnie niebezpieczne. Nowe sygnalizatory pojawią się na ul. Kijowskiej, al. Krakowskiej, ul. M. Kajki i ul. KOR. W blisko 150 lokalizacjach istniejące oświetlenie przejść dla pieszych zastąpimy nowym – wyposażonym w oprawy LED.

Spełniamy obietnice i wprowadzamy w życie hasło „Warszawa dla wszystkich". Dbamy o to, by stolica była przyjazna i bezpieczna dla każdego: pieszych, rowerzystów i kierowców.

Rafał Trzaskowski
prezydent m.st. Warszawy

Szanowni Państwo,

z warszawskiej infrastruktury na co dzień korzystają miliony osób – piesi, rowerzyści, kierowcy, osoby niepełnosprawne, seniorzy czy opiekunowie z dziećmi.

Każda z nich ma prawo czuć się bezpiecznie na drodze. Temat ten stał się szczególnie ważny po październikowym tragicznym wypadku na ul. Sokratesa, który wstrząsnął opinią publiczną.

Dla nas bezpieczeństwo drogowe jest priorytetem od lat. Dlatego już w 2016 r. podjęliśmy decyzję o wykonaniu kompleksowego audytu wszystkich przejść dla pieszych. Ta decyzja od kilku lat wpływa na priorytety działań ZDM.

Dzięki audytowi, wykonywanemu przez wybitnych specjalistów, znamy zagrożenia i możemy im zapobiegać. Przebudowujemy niebezpieczne skrzyżowania, budujemy sygnalizacje świetlne, zmieniamy geometrię jezdni, wyposażamy przejścia w azyle czy montujemy oświetlenie. Czasem wymaga to niepopularnych decyzji, ale liczy się efekt.

2019 r. pod względem finansowym nie był już tak optymistyczny jak poprzedni. Nie ograniczyliśmy jednak nakładów na poprawę bezpieczeństwa.

Liczba ofiar śmiertelnych spada w rekordowo szybkim tempie – aż o prawie 20 proc. w ciągu roku. W 2019 r. na warszawskich drogach zginęło 35 osób. To najniższy wynik w historii – ale też wciąż o 35 osób za dużo. Dołożymy wszelkich starań, aby takich wypadków było jak najmniej: dążymy do tego, by na drogach nie ginął nikt.

Chcemy, aby przestrzeń miejska była nie tylko bezpieczna, ale też wygodna i dostępna dla wszystkich. Wprowadzamy ułatwienia dla osób z ograniczeniami ruchowymi, wyznaczamy nowe zebry, remontujemy jezdnie i chodniki.

Przebudowy takich arterii jak ul. Górczewska czy al. Jana Pawła II pokazują kierunek, w jakim powinny się zmieniać najważniejsze ulice Warszawy.

Zależy nam na tym, aby zmiany te wprowadzać wspólnie z mieszkańcami. Dlatego konsultujemy z nimi najważniejsze inwestycje. Realizujemy też dziesiątki projektów, jakie zgłaszają warszawiacy w budżecie obywatelskim. Dziękuję wszystkim, którzy aktywnie angażują się w życie miasta.

Podziękowania kieruję również do wszystkich pracowników ZDM i wykonawców, których rękoma są realizowane wszystkie działania ZDM. Dziękuję również za nieustające wsparcie ze strony radnych i zarządu miasta.

W 2019 r. udało się zrobić naprawdę wiele, ale mamy świadomość, że przed nami kolejne lata wyzwań i ciężkiej pracy. Wśród nich przede wszystkim zmiany dotyczące płatnego parkowania w centrum. Wierzę, że będą one miały ogromny wpływ na jakość życia mieszkańców Warszawy.

Mam zaszczyt zaprezentować kolejną odsłonę raportu rocznego Zarządu Dróg Miejskich. Ekologia i środowisko mają dla nas szczególne znaczenie, dlatego tegoroczny raport został wykonany w całości z recyklingowego papieru.

Łukasz Puchalski
dyrektor Zarządu Dróg Miejskich

Spis treści

6 Wstęp

8 2019 r. w liczbach

11 Priorytet: bezpieczeństwo

12 Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych
13 Pomiary prędkości
14 Oświetlenie
16 Doświetlenia przejść
18 Sygnalizacja świetlna
20 Zintegrowany System Zarządzania Ruchem
22 Zmiany w organizacji ruchu

25 Rozwój i projekty

26 E-kontrola
28 Rozwój SPPN
29 E-parkowanie
30 Veturilo
34 Iluminacja zimowa

37 Remontujemy i przebudowujemy infrastrukturę drogową

38 al. Niepodległości i Batorego
40 al. Solidarności i Szwedzka
42 „Obwodnica" Targówka
44 al. Zjednoczenia
46 Górczewska
48 Słowackiego
50 Remonty jezdni i chodników
52 Poprawiamy dostępność
54 Nowe drogi dla rowerów

57 Bieżące utrzymanie

58 Pogotowie drogowe
60 Obiekty mostowe
62 Pas drogowy
64 Usuwamy nielegalne reklamy
66 Parkowanie
68 Miejski System Informacji

71 Plany na przyszłość

72 Poprawa bezpieczeństwa
74 al. Jana Pawła II
76 pl. Pięciu Rogów
78 Modernizacja oświetlenia

81 Jesteśmy dla Was

82 Kampanie społeczne
88 Budżet obywatelski
90 Konsultacje i spotkania z mieszkańcami
94 Sprawna obsługa zgłoszeń mieszkańców
96 ZDM od kuchni

Raport roczny ZDM 2019

Czy wiesz, że... Zarząd Dróg Miejskich to

ponad 800 km dróg, którymi zarządzamy. Ważne: to nie wszystkie drogi w mieście. Duża ich cześć to ulice gminne, które są w gestii urzędów dzielnic. Z kolei drogami ekspresowymi zarządza Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

798
skrzyżowań i przejść z sygnalizacją świetlną

30 tys.
miejsc w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego

94 tys.
drogowskazów, tablic i map Miejskiego Systemu Informacji

113 662
latarni ulicznych

119 393
opraw oświetleniowych

4,5 mln
energooszczędnych diod eko-LED w świątecznej iluminacji

644
km tras rowerowych

625
obiektów mostowych

546
pracowników

2019 r. w liczbach

16,8 tys.
kontroli pasa drogowego

8,5 tys.
usuniętych reklam

14
nowych lub wyremontowanych sygnalizacji świetlnych

41
skrzyżowań włączonych do Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem

1085
przejść sprawdzonych pod kątem bezpieczeństwa

386
doświetlonych przejść

2450
nowych opraw oświetleniowych

882
nowe latarnie uliczne

81,9 tys.
m^2 wyremontowanych chodników

86,8 tys.
m^2 wyremontowanych jezdni

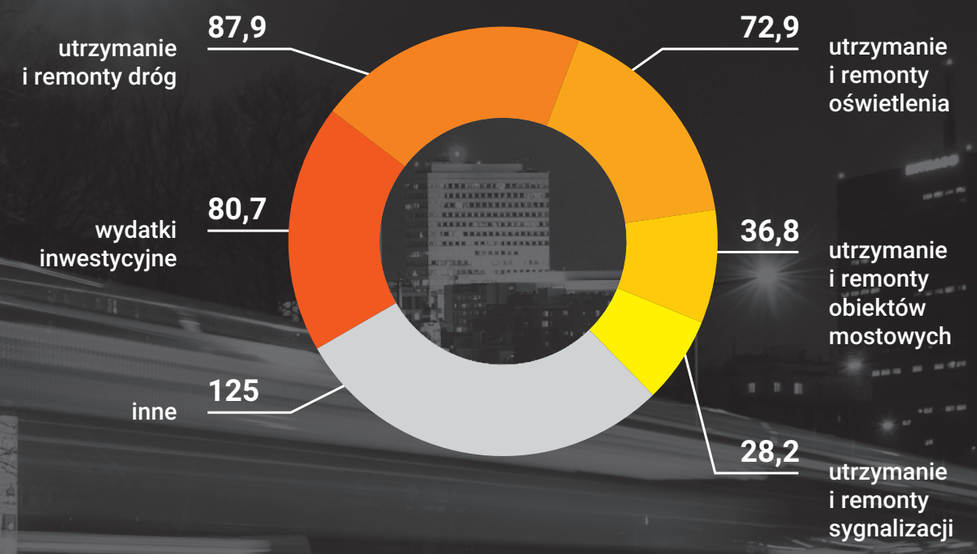
60
km wybudowanych i wyremontowanych tras rowerowych

5,9 mln
wypożyczeń roweru miejskiego Veturilo

Łączne wydatki w 2019 r.

431,5 mln zł

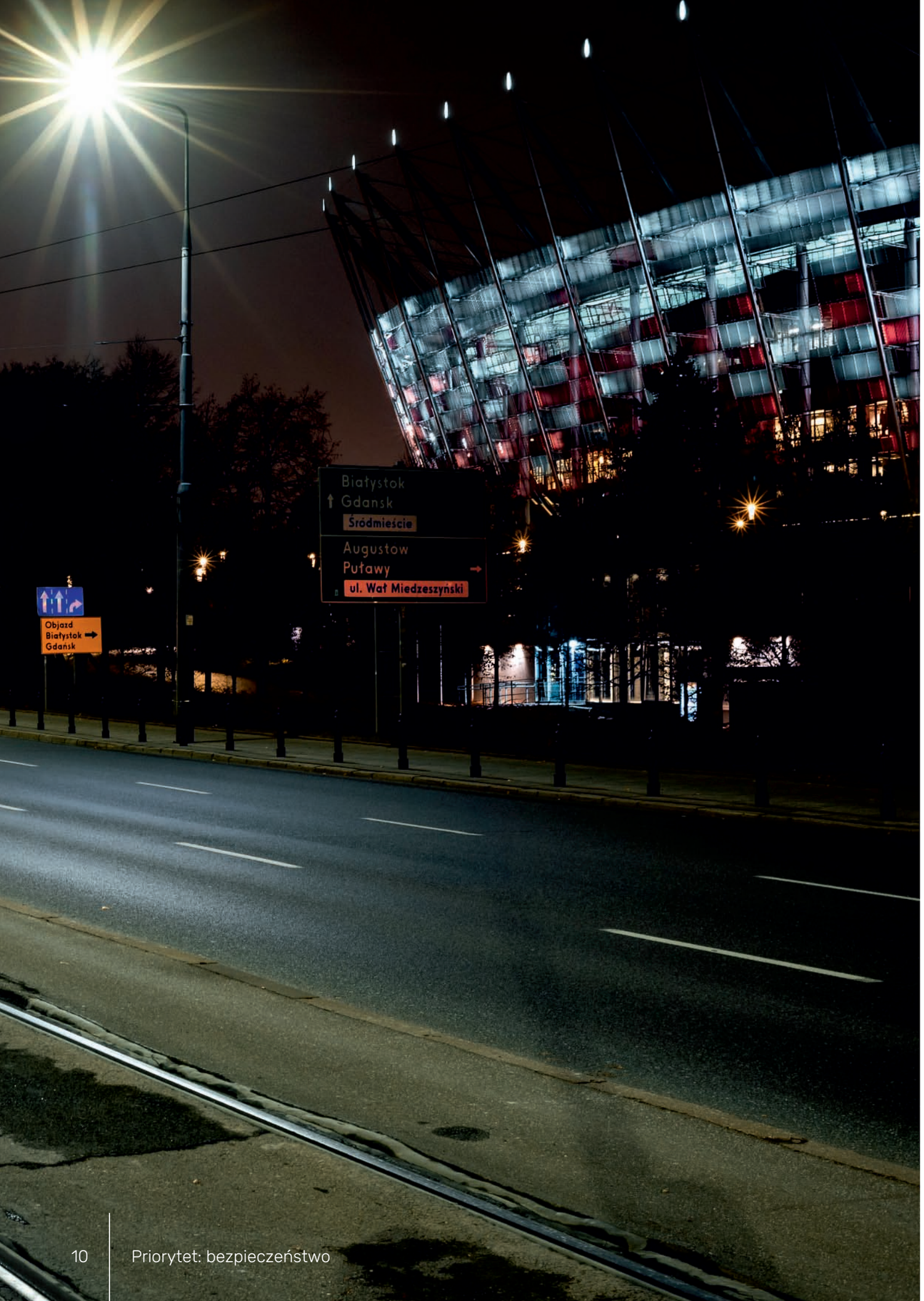
w tym między innymi:



Łączne dochody w 2018 r.

183,9 mln zł

w tym między innymi:



Priorytet: bezpieczeństwo

Naszym obowiązkiem i głównym zadaniem jest dbanie o bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Wprowadzane przez nas zmiany to skutek konsekwentnie prowadzonej i wdrażanej polityki poprawy bezpieczeństwa na warszawskich drogach.

Jest to możliwe m.in. dzięki audytom bezpieczeństwa, które pozwalają zdefiniować najważniejsze problemy.

Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych

Pomiary prędkości

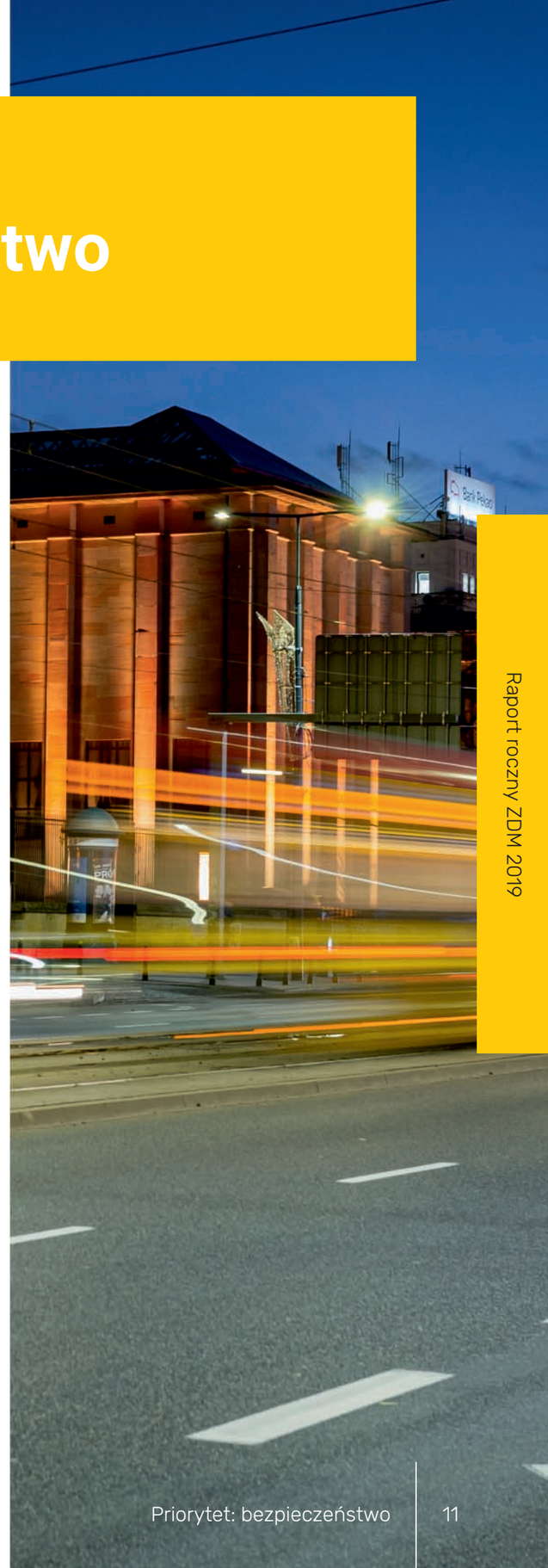
Oświetlenie

Doświetlenia przejść

Sygnalizacja świetlna

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Zmiany w organizacji ruchu



Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych

Warszawiacy i turyści używają różnych środków transportu: poruszają się komunikacją miejską, samochodem, rowerem. Każdy z nich jest jednak pieszym. Naszym obowiązkiem jest zadbać o ich komfort i bezpieczeństwo.

Aby zdefiniować zagrożenia i problemy, od 2016 r. prowadzimy kompleksowy audyt bezpieczeństwa wszystkich przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej.

W 2019 r. zakończyliśmy audyt 1085 przejść w 5 kolejnych dzielnicach. W Wawrze zbadaliśmy 348 przejść, we Włochach – 229 przejść, na Pradze Północ – 155 przejść, na Bemowie – 171 przejść, a na Żoliborzu 182 przejścia. Oznacza to 3084 sprawdzone przejścia od początku 2016 r. W 2020 r. audyt obejmie kolejne 6 dzielnic. W ten sposób liczba skontrolowanych przejść sięgnie 4179, czyli wszystkie zebry na drogach w gestii ZDM.

Tak kompleksowego i nowatorskiego podejścia do identyfikowania problemów na przejściach dla pieszych nie było jeszcze na całym świecie. Według przepisów audyt może przeprowadzić jedna osoba, która posiada odpowiedni certyfikat. My jednak zdecydowaliśmy się na stworzenie trzy-, czteroosobowych zespołów złożonych z osób o różnych kompetencjach i doświadczeniach, aby na problemy spojrzeć z każdej możliwej perspektywy. Zdarzały się nawet sytuacje, że w całym zespole audytowym było prawie 50 osób, a w jego skład wchodzili audytorzy, ich asystenci, oświetleniowcy, zaplecze biura, informatycy oraz osoby mierzące natężenie ruchu pieszego.

Skłoniliśmy też ekspertów z tytułami naukowymi do oceniania sytuacji w terenie. Jest to przypadek bez precedensu, ponieważ zwyczajowo najlepsi specjaliści swą wiedzą i prestiżem firmują projekty. Podczas audytu warszawskich zebr wszyscy, bez wyjątku, pracowali także w terenie.

Ograniczyliśmy również ryzyko pomyłki. Audytor po przeprowadzeniu badań przyznawał oceny, określał zagrożenia, a następnie wskazywał zalecenia. Po tym etapie następowało sprawdzenie krzyżowe. Drugi audytor otrzymywał szczegółowe wyniki i na tej podstawie oceniał pracę pierwszego audytora. W przypadku rozbieżności wprowadzany był trzeci audytor – rozjemca. Taka metodyka pozwoliła na wypracowanie najlepszych rozwiązań.

Audytorzy badają bezpieczeństwo przejść pod kątem ok. 30 kryteriów. Wśród nich są kwestie związane z geometrią jezdni, organizacją ruchu oraz oświetleniem ulicznym. Do audytu dodatkowo wykorzystywane są m.in. dalmierze, kółka pomiarowe czy specjalne urządzenia badające natężenie światła na przejściu dla pieszych oraz w jego okolicy. Ocena nie opiera się tylko na wytycznych wynikających z przepisów prawa – wprowadziliśmy np. pojęcie widoczności „w tył", tj. gdy pojazd skręca w prawo z jezdni głównej na przejście dla pieszych. Oceniamy również widoczność pieszego w odległości 1 m od krawędzi jezdni – tak aby kierowca mógł dostrzec przechodnia zamierzającego przejść przez jezdnię.

Badamy prędkość

Przekraczanie dozwolonej prędkości przez kierowców jest przyczyną większości niebezpiecznych sytuacji na drogach. Skalę problemu pokazują prowadzone przez nas badania prędkości na warszawskich ulicach. W 2019 r. kolejny raz podjęliśmy się tego zadania. Wyniki przekazane zostały do odpowiednich służb, których zadaniem jest egzekwowanie przestrzegania przepisów. Dane pozwalają nam również na identyfikację problemów i dalsze prace nad poprawą bezpieczeństwa.

Badania prędkości chwilowej pojazdów i natężenia ruchu przeprowadziliśmy w okresie od 6 marca do 27 listopada 2019 r. w 102 lokalizacjach na terenie wszystkich dzielnic Warszawy. Łączny czas realizacji badań obejmował 125 dni pomiarowych. Badaniem objętych zostało ponad 2,4 mln pojazdów zarejestrowanych na 317 analizowanych pasach ruchu.

Jako „najszybszy" punkt zidentyfikowano ul. Wybrzeże Gdyńskie; średnia prędkość pojazdów w tym miejscu wyniosła 94,8 km/h.

„Najwolniejszym" punktem była ul. Ks. Ziemowita; średnia prędkość chwilowa dla obu kierunków wyniosła 29,9 km/h.

Podczas badań zarejestrowaliśmy ponad 1,3 mln przekroczeń prędkości dopuszczalnej stanowiących ponad 56 proc. wszystkich zarejestrowanych pojazdów, z czego blisko 440 tys. dotyczyło przekroczenia o ponad 10 km/h (ponad 18 proc. wszystkich pojazdów). W czasie badań zidentyfikowano 11,5 tys. kierujących zagrożonych utratą prawa jazdy, którzy przekroczyli dopuszczalną prędkość o ponad 50 km/h.

Wyniki pomiarów zostały przekazane Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego, które mają uprawnienia do kontroli wykroczeń i egzekwowania odpowiednich kar. Aktywnie współpracujemy ze służbami w tym zakresie. Wychodząc doraźnie naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, miasto finansuje dodatkowe patrole, m.in. na moście Poniatowskiego. Planujemy też zakup fotoradarów i ich ustawienie na moście Poniatowskiego. Jest to możliwe dzięki zgodzie GITD, która będzie obsługiwać urządzenia.

Oświetlenie

Dobra widoczność ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Potwierdzają to m.in. wykonywane przez nas audyty oraz poprawiające się statystyki. Od wielu lat systematycznie modernizujemy stare oświetlenie oraz montujemy nowe, tam gdzie najbardziej go brakuje.

2019 r. był bardzo pracowity. Wymieniliśmy 882 latarnie. Większość prac ma kompleksowy zakres – układamy nowe okablowanie, instalujemy nowe urządzenia sterujące, słupy oraz nowoczesne i energooszczędne oprawy ledowe. W tym roku zamontowaliśmy 2450 takich opraw (w tym 288 w tunelach). Jest to najlepszy wynik odkąd stosujemy tę technologię. Dla porównania – w 2018 r. zamontowaliśmy 2400 opraw ledowych. W ten sposób poprawia się widoczność oraz spada zużycie energii i emisja szkodliwych substancji.

Oszczędności mogą robić wrażenie. W sumie dzięki wymianie starych opraw średnioroczne zużycie energii spadnie z 4 024 do 935 MWh, jej koszt obniży się z 2 mln do 650 tys. zł. Oznacza to, że szacowane obniżenie zużycia energii wyniesie ok. 77 proc. Na modernizację oświetlenie przeznaczyliśmy prawie 14,5 mln zł. Dzięki znacznie lepszym parametrom świetlnym, możliwe jest zastosowanie mniejszej liczby opraw.

Nowe energooszczędne oprawy ledowe pojawiły się m.in. na ul. Modlińskiej (304 zamiast 485 szt.), w al. Waszyngtona (195 zamiast 198 szt.) czy w tunelu trasy W-Z (56 zamiast 202 szt.). Jednymi z ważniejszych kompleksowych modernizacji były prace na ul. Zatylnej, gdzie wymieniliśmy betonowe słupy i jedne z ostatnich opraw rtęciowych czy montaż latarni typu pastorał warszawski w al. Szucha czy na ul. Podczaszyńskiego. Decyzje o montażu stylizowanych na zabytkowe słupów i opraw podejmujemy we współpracy z konserwatorem zabytków.

W 2020 r. przystąpimy do modernizacji oświetlenia na 13 ulicach w ramach programu „SOWA". Budżet całego projektu to 12,5 mln zł. Większość tej kwoty (10,8 mln zł) pokryje długoterminowa pożyczka z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, na którą zgodziła się Rada m.st. Warszawy. Pożyczka zostanie wypłacona w dwóch transzach w 2020 r. i w 2021 r., a jej spłata ma nastąpić w latach 2021-2026. W ciągu dwóch lat na 13 warszawskich ulicach chcemy wymienić kable, szafy zasilające, słupy i niemal 1000 opraw oświetleniowych.

W 2019 r. wymieniliśmy

882

latarnie uliczne

i zamontowaliśmy

2450

nowych opraw

Te prace przyniosą

77%

oszczędności w zużyciu energii
o wartości prawie

1,4 mln zł

Inwestycje w oświetlenie 2019 r.

	liczba słupów	liczba opraw
ul. Szaserów odcinek od ul. Wiatracznej do ul. Chłopickiego	68	163
ul. Leszno południowa strona, na całej długości	12	24
ul. Obrazkowa odcinek od ul. Myśliborskiego do ul. Modlińskiej	12	12
al. Szucha na całej długości	44	66
ul. Waryńskiego odcinek od ronda Jazdy Polskiej do skrzyżowania z ul. Batorego	31	31
ul. Zatylna na całej długości	45	45
ul. Kruczkowskiego na całej długości	52	72

Doświetlenia przejść w całym mieście:

554

nowe słupy

Doświetlenia przejść

Doświetlanie przejść dla pieszych to jeden z naszych sztandarowych projektów. Od kilku lat konsekwentnie poprawiamy w ten sposób bezpieczeństwo na nieosygnalizowanych zebrach. W tym roku udało się utrzymać wysokie tempo prac i doświetlić 386 przejść. Dla porównania w 2018 r. doświetlonych zostało 435 przejść, w 2017 – 337, a w 2016 – 78.

Oznacza to, że przez 4 lata doświetliliśmy 1236 zebr. Docelowo chcemy doświetlić wszystkie nieosygnalizowane przejścia dla pieszych w Warszawie. Lokalizacje, które wymagają pilnej interwencji wskazywane są przez wykonywany przez nas audyt bezpieczeństwa.

Przejścia doświetlamy na dwa sposoby. Najskuteczniejszą metodą jest tzw. metoda dedykowana. Oznacza to montaż niższych słupów bezpośrednio przy przejściu. Na słupach montujemy asymetryczne soczewki, które doświetlają pieszego od boku, co bardzo ułatwia dostrzeżenie go przez kierowców. W ten sposób w 2019 r. doświetliliśmy 254 przejścia. Drugą, prostszą metodą jest montaż dodatkowych opraw na istniejącym słupie. Tego typu rozwiązanie zastosowaliśmy na 132 przejściach. Jest ono tańsze i nie wymaga wykonania czasochłonnej dokumentacji projektowej.

Sygnalizacja świetlna

Sygnalizacja świetlna to jeden ze sposobów na uspokojenie i uporządkowanie ruchu. Ze względu na wysokie koszty wykonania jej montaż poprzedzony jest dokładną analizą, co skutkuje budową na najbardziej ruchliwych i niebezpiecznych przejściach oraz skrzyżowaniach.

W 2019 r. wybudowaliśmy lub wyremontowaliśmy sygnalizacje na 14 skrzyżowaniach w całej Warszawie.

Zupełnie nowe sygnalizatory wybudowaliśmy w miejscach, gdzie konieczne było uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa. Stało się tak m.in. na skrzyżowaniach ulic Koszykowej i Raszyńskiej, Stryjeńskich i Przy Bażantarni, Drewny i Przyczółkowej oraz na sześciu przejściach wzdłuż al. KEN.

W miejscach, gdzie sygnalizacja była stara i wyeksploatowana przeprowadziliśmy remonty. Tak stało się m.in. na skrzyżowaniach ulic Marynarskiej, Wołoskiej i Rzymowskiego, al. Niepodległości i Batorego czy al. Solidarności i Szwedzkiej.

Sygnalizacje budują też inne miejskie jednostki oraz prywatni inwestorzy – w 2019 r. Tramwaje Warszawskie wyposażyły w sygnalizacje ul. Grochowską, zaś deweloper zgodnie z naszymi wymogami poprawił bezpieczeństwo na skrzyżowaniu al. Krakowskiej i Instalatorów.

W 2019 r. rozpoczęła się również przebudowa skrzyżowań ul. św. Wincentego z Borzymowską oraz Niwa, za które również odpowiedzialny jest wykonawca pobliskich inwestycji mieszkaniowych.

Łączna kwota, którą przeznaczyliśmy w 2019 r. na budowę, przebudowę, dostosowanie do nowej organizacji ruchu oraz konserwację wyniosła ponad 28 mln zł. Wszystkie zmiany miały na celu poprawę bezpieczeństwa oraz komfortu mieszkańców Warszawy.

Nowe lub wyremontowane sygnalizatory na

14

skrzyżowaniach

Raport roczny ZDM 2019

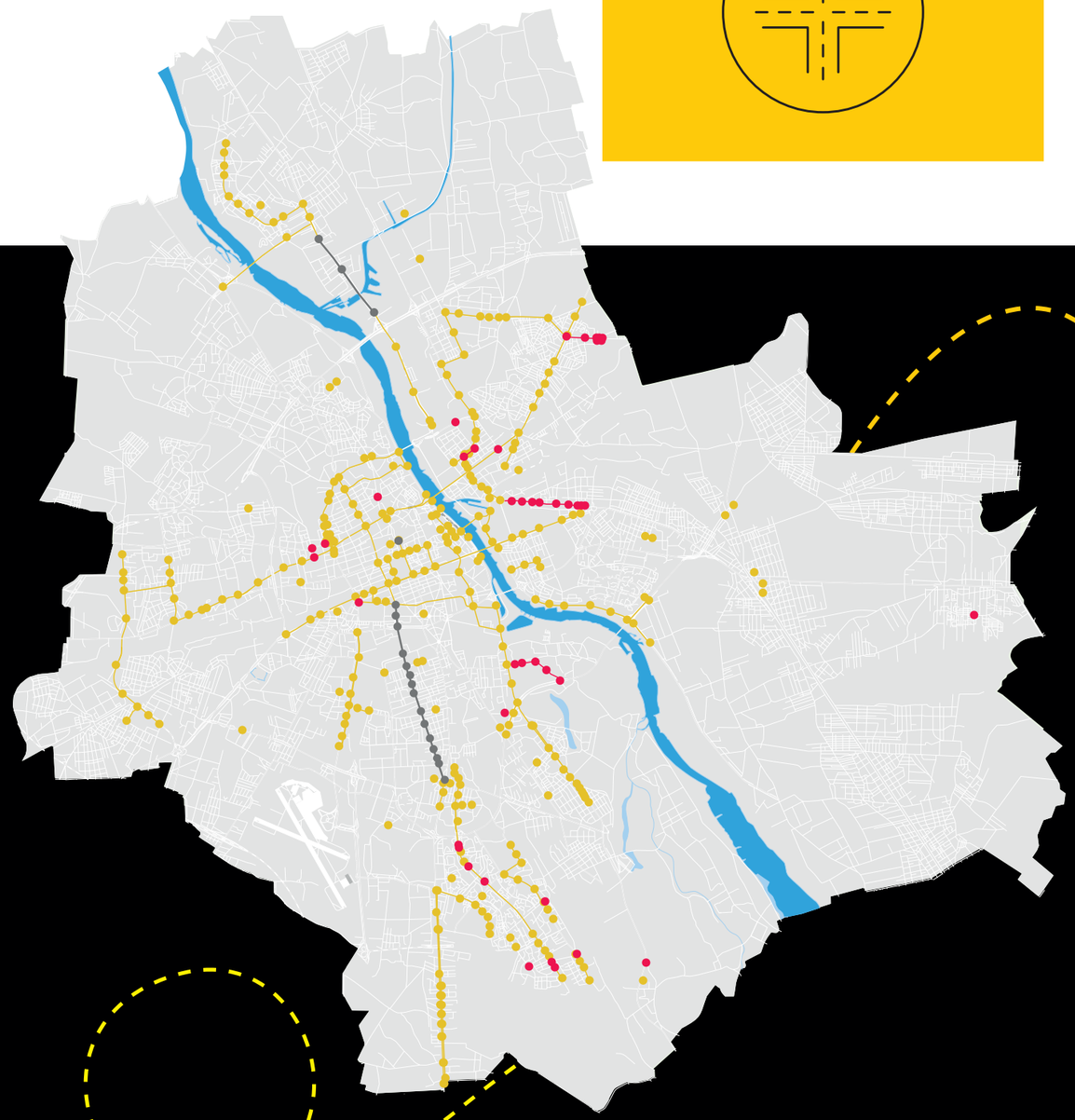
Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Trudno dziś wyobrazić sobie ruch w Warszawie bez Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem. Dzięki tej zaawansowanej technologii od 2008 r. udaje się poprawić płynność i bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ponad 10 lat temu system obejmował zaledwie 37 skrzyżowań. Dziś jest ich łącznie 363. W 2019 r. do systemu włączonych zostało kolejnych 41 skrzyżowań, m.in. na ul. Grochowskiej, Łodygowej, Czerniakowskiej czy w al. KEN.

System jest stale rozbudowywany. Aktualnie pracujemy nad wykonaniem projektów organizacji ruchu, remontem i dostosowaniem do pracy w akomodacji i koordynacji sygnalizacji świetlnych na 14 skrzyżowaniach w ciągu al. Niepodległości. Projekty powinny być gotowe w drugiej połowie 2020 r. Po tym etapie będziemy chcieli przystąpić do pracy w terenie. Podobna modernizacja czeka ul. Modlińską. Chcemy, aby kolejne skrzyżowania tej ważnej arterii zostały włączone do systemu.

- skrzyżowania objęte systemem
- skrzyżowania włączone do systemu w 2019 r.
- prace projektowe

363
skrzyżowania objęte systemem



Zmiany w organizacji ruchu

Głównym założeniem zmian w organizacji ruchu jest poprawa bezpieczeństwa. Projekty, które wdrażamy każdego roku polegają m.in. na wyznaczaniu nowych przejść naziemnych, budowie azylów między pasami ruchu, montażu progów zwalniających, stawianiu słupków blokujących oraz zmianie w geometrii jezdni, chodników i dróg dla rowerów.

Naziemne przejścia poprawiają wygodę i bezpieczeństwo pieszych. Ich dostępność jest szczególnie ważna dla osób starszych, z niepełnosprawnościami czy opiekunów z dziećmi w wózkach. Schody czy kładki nie są dla nich alternatywą, lecz bardzo często barierą nie do pokonania. Dlatego od lat konsekwentnie wyznaczamy nowe zebry. Przez ostatnie 7 lat powstało ich w sumie 24. W 2019 r, wyznaczyliśmy nowe zebry m.in. na skrzyżowaniach Raszyńskiej i Koszykowej, al. Solidarności i Szwedzkiej, al. Niepodległości i Batorego, Drewny i Przyczółkowej czy na ul. Słowackiego w okolicach urzędu dzielnicy.

W planach jest wyznaczanie kolejnych naziemnych przejść. Pojawią się one m.in. na ul. Słowackiego czy rondzie Czterdziestolatka.

W miejscach gdzie przejścia już istnieją budujemy azyle oraz tzw. przejścia wyniesione. Nowe azyle pojawiły się m.in. na ul. Szwedzkiej, ul. Myśliwieckiej na wysokości alei Radiowej Trójki czy na ul. Sierakowskiego przy pl. Weteranów i ul. Jasińskiego. 11 przejść zostało przebudowanych na wyniesione do poziomu chodnika (m.in. na ul. Kaliskiego, ul. Powstańców Śląskich i „obwodnicy" Targówka). Żeby uspokoić i uporządkować ruch montowaliśmy też progi zwalniające. Tego typu rozwiązania zastosowaliśmy na ul. Sokratesa czy Sosnkowskiego. Ostateczna decyzja o montażu progów poprzedzona jest szczegółową analizą, a potrzebę uspokojenia ruchu bardzo często zgłaszają mieszkańcy w ramach projektów z budżetu obywatelskiego. Aby zabezpieczyć chodniki i przejścia dla pieszych często konieczne są słupki blokujące. Staramy się jednak zastępować je zielenią. W 2019 r. tego typu projekt zrealizowaliśmy w al. Szucha, gdzie zamiast słupków posadziliśmy 3 tys. sadzonek krzewów.

7

nowych przejść dla pieszych w 2019 r.

naziemne przejścia dla pieszych

wyniesione przejścia dla pieszych

azyle dla pieszych

progi zwalniające

słupki blokujące

zmiany w geometrii jezdni

Raport roczny ZDM 2019

Rozwój i projekty

Utrzymanie infrastruktury w dobrym stanie jest naszym głównym zadaniem.

Realizujemy jednak też większe projekty, dzięki którym poprawia się bezpieczeństwo, wygoda i estetyka przestrzeni miejskiej.

E-kontrola

E-parkowanie

Rozwój SPPN

Veturilo

Iluminacja zimowa

E-kontrola

Od początku 2020 r. samochody wyposażone w kamery i zaawansowany system informatyczny pomagają kontrolować Strefę Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Miniony rok był pod tym względem przełomowy – udało się dopracować techniczne szczegóły systemu i rozstrzygnąć przetarg.

Dokładny kształt systemu został określony w dialogu technicznym z potencjalnymi wykonawcami. Do przetargu zgłosiły się cztery firmy. Po wstępnej weryfikacji, dwie z nich wzięły udział w testach, aby potwierdzić czy oferowane przez nie rozwiązania spełnią wyśrubowane oczekiwania dotyczące niezawodności kontroli. W czasie testów sprawdzana była m.in. skuteczność odczytu tablic rejestracyjnych czy dokładność systemu GPS. Przetarg udało się rozstrzygnąć w lipcu 2019 r. Auta dotarły do nas w grudniu 2019 r. i przez kilka tygodni były intensywnie testowane na ulicach Warszawy. Po okresie testowym, od początku 2020 r. rozpoczęły służbę patrolową.

Do obsługi systemu wykorzystywane są dwa samochody o napędzie elektrycznym, które na dachu posiadają specjalny system e-kontroli. Pojazdy poruszają się w wyznaczonej strefie, zaś kamery umieszczone na dachu robią zdjęcia tablic rejestracyjnych zaparkowanych samochodów. System automatycznie porównuje lokalizacje wykonanych zdjęć z bazą płatnych miejsc postojowych, a następnie weryfikuje, czy dany pojazd ma opłacone parkowanie. Kierowcy, którzy akurat byli w drodze do parkomatu nie muszą martwić się o mandat. Aby uniknąć pomyłki przejazd wykonywany jest dwukrotnie w ciągu kilku minut.

System jest niezwykle wydajny. Jeden samochód ma skuteczność 10 pieszych patroli. Dzięki temu liczba kierowców unikających opłaty i zajmujących miejsca postojowe w centrum powinna znacznie spaść. W ten sposób wzrośnie rotacja miejsc – celem opłaty parkingowej jest bowiem wymuszenie, by postój auta był jak najkrótszy, bo wówczas znacznie łatwiej znaleźć wolne miejsce parkingowe.

Drugą zaletą automatycznej kontroli jest usprawnienie obsługi mieszkańców. E-kontrola pozwoli wysyłać wezwanie do zapłaty jedynie do tych kierowców, którzy nie zapłacili za postój, a nie także do tych, którzy np. nie włożyli biletu za szybę lub nie umieścili tam informacji o opłacie mobilnej. To znacznie zmniejszy liczbę reklamacji.

E-parkowanie

Rozwiązania smart city usprawniają transport w mieście. Jednym z nich jest planowane przez nas e-parkowanie – czyli aplikacja wskazująca wolne miejsca w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

W systemie ma znaleźć się mapa wolnych miejsc parkingowych w SPPN. Specjalne czujniki i kamery będą w czasie rzeczywistym sprawdzać, czy dane miejsce jest zajęte. Informacje będą przekazywane do aplikacji mobilnej, za pomocą której kierowcy szybko sprawdzą najlepszą trasę do celu oraz opłacą parkowanie.

Działanie systemu wydaje się być bardzo proste. Wyzwaniem będzie jednak zapewnienie bieżącej aktualizacji danych przekazywanych mieszkańcom. W ciągu roku w samym centrum organizacja ruchu zmienia się kilkaset razy, czasowo bądź na stałe, dlatego wraz z systemem powstanie cyfrowa baza danych, aktualizowana w czasie rzeczywistym. W aplikacji uwzględnione zostaną remonty i czasowo zamknięte ulice.

Informacja o wolnych miejscach pozwolą zaoszczędzić czas i paliwo. Dzięki temu spadnie też emisja szkodliwych substancji. E-parkowanie ma również poprawić sytuację komunikacyjną w centrum. Kierowcy, zamiast jeździć wokół budynku tracąc minuty na poszukiwanie miejsca postojowego, mogą skorzystać np. z sąsiedniej ulicy. Pozwoli to na równomierne wykorzystanie miejsc w SPPN i ograniczenie liczby samochodów. Dziś auta krążące stanowią nawet 20-30 proc. ruchu w centrum stolicy.

Projekt będzie realizowany dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej w ramach Wirtualnego Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego. Do systemu dołączy też Legionowo, Marki, Pruszków, Radzymin, Ząbki. Stolica dostała 17 mln zł dotacji unijnej na uruchomienie i obsługę systemu w latach 2020-2026.

Choć dofinansowanie zakłada ok. 10 tys. miejsc w systemie, decyzją Rady m.st. Warszawy projekt ma objąć łącznie 30 tys. punktów postojowych (pozostałe środki są uwzględnione w budżecie miasta na kolejne lata).

W 2019 r. zakończyła się pierwsza runda dialogu technicznego, w którym udział wzięło 6 wykonawców. W tym czasie ustalane były aspekty techniczne. Dane, które zebraliśmy podczas dialogu pozwolą wprowadzić poprawki i sugestie do ostatecznego kształtu planowanego postępowania. W 2020 r. ruszy druga runda dialogu, która będzie dotyczyć zagadnień prawnych.

Konsultujemy powiększenie strefy płatnego parkowania

Warszawska strefa płatnego parkowania funkcjonuje w obecnych granicach od 2013 r. W związku z budową kolejnych odcinków II linii metra, analizujemy rozszerzenie strefy o część Woli i Pragi-Północ. Jesienią 2019 r. rozmawialiśmy o tym pomyśle z mieszkańcami.

Wprowadzenie strefy płatnego parkowania może być rozwiązaniem chroniącym okolice sąsiadujące z II linią metra przed nadmierną liczbą parkujących samochodów. Nasze doświadczenia potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców do długiego pozostawiania pojazdów w strefie. Przekłada się to na zwiększenie rotacji i tym samym ułatwia znalezienie wolnego miejsca. Naturalnie, mieszkańcy strefy mogą skorzystać z abonamentu, który uprawnia ich do postoju bez wnoszenia dodatkowych opłat.

Aby przygotować się do rozszerzenia strefy, w 2019 r. przeprowadziliśmy analizę wykorzystania miejsc postojowych i rotacji pojazdów, mierząc m.in., ile samochodów parkuje na poszczególnych ulicach o różnych porach dnia.

Objęła ona tereny Nowej Pragi (między al. Solidarności a ul. 11 Listopada i Ratuszową) oraz Starej Pragi i Szmulek (od Targowej do al. Tysiąclecia i ul. Radzymińskiej), a także ulice w bezpośrednim sąsiedztwie ZOO oraz obszar pomiędzy al. Prymasa Tysiąclecia a ul. Okopową i Towarową na Woli.

Wyniki analiz i propozycje zmian w organizacji ruchu prezentowaliśmy na spotkaniach z mieszkańcami. Dyskutowaliśmy o tym, z czym wiąże się wprowadzenie opłat i jak wpłynie to na sytuację parkingową. Wśród kilkuset uczestników konsultacji przeważały pozytywne głosy na temat rozszerzenia strefy. Ostateczna decyzja w tej sprawie należy do Rady m.st. Warszawy.

Veturilo

Za nami ósmy sezon Veturilo. W 2019 r. 5,7 tys. rowerów miejskich wypożyczonych było blisko 6 mln razy.

W 2019 r. zarejestrowano
prawie
6 mln
wypożyczeń

Warszawskie Veturilo ciągle się rozwija i pozostaje największym tego typu systemem w całej Europie Środkowo-Wschodniej. W 2019 r. do dyspozycji mieszkańców i turystów było 5485 rowerów standardowych, 110 elektrycznych, 60 rowerków dziecięcych oraz 45 tandemów.

W ósmym sezonie mieszkańcy stolicy i turyści wypożyczyli rowery dokładnie 5 953 802 razy. Najaktywniejsi byli w czerwcu i kwietniu, kiedy liczba wypożyczeń przekroczyła 900 tys., co oznacza że rowery były używane ponad 30 tys. razy dziennie, a na każdym rowerze odbyło się 168 i 158 przejazdów miesięcznie. Łącznie od inauguracji systemu Veturilo odnotowaliśmy 25,6 mln wypożyczeń, co daje średnio 21,7 tys. wypożyczeń dziennie.

Średni czas wypożyczenia w 2019 r. wyniósł 3 min. Około 77 proc. wypożyczeń nie przekracza darmowego czasu 20 minut. Kolejne 18 proc. wypożyczeń zamyka się w przedziale od 20 min do 1 godz., co kosztuje symboliczną złotówkę.

Najaktywniejszy użytkownik Veturilo skorzystał z jednośladów aż 363 razy w ciągu całego sezonu. Najpopularniejszy rower nosi numer 29005. Był wypożyczany aż 2012 razy w ciągu roku, czyli średnio ponad 7 razy dziennie.

Mieszkańcy stolicy najchętniej korzystali z systemu w godzinach 16-18, kiedy dochodziło do 20 proc. wypożyczeń z całego dnia. W skali tygodnia podział rozkłada się bardzo równomiernie, jednak statystycznie najwięcej wypożyczeń odnotowywano w niedziele – 15 proc. Zdecydowana większość wypożyczeń, bo aż 89 proc., została dokonana za pomocą aplikacji mobilnej. Ze stojących przy każdej stacji terminali mieszkańcy korzystają średnio przy co dziesiątym wypożyczeniu.

Zaletą warszawskiego Veturilo jest również pełna kompatybilność z systemami w Konstancinie-Jeziornie, Markach, Michałowicach, Piasecznie oraz w Pruszkowie. Oznacza to, że wypożyczone w tych miastach rowery można zwracać w Warszawie i odwrotnie.

W obecnym kształcie Warszawski Rower Publiczny będzie działał do grudnia 2020 r. Dlatego przygotowujemy się już wyboru dostawcy usługi w kolejnych latach. Przygotowana została koncepcja funkcjonowania systemu Veturilo po 2020 r. We wrześniu i październiku odbyły się szerokie konsultacje społeczne. Zebrano ponad 5 000 ankiet, a ponad 700 uwag nadesłanych zostało drogą mailową. Łącznie na spotkania z mieszkańcami przeznaczyliśmy 40 godz.

Najpopularniejsze trasy w 2019 r.

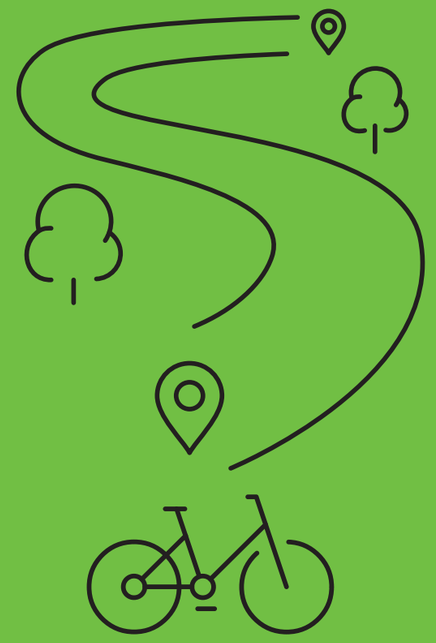
al. Niepodległości-Batorego – Banacha-UW

Marymoncka-Dewajtis – Dewajtis-UKSW

Metro Ursynów 1 – Jastrzębowskiego-SGGW 1

Pileckiego-Alternatywy – Metro Imielin

Metro Młociny – Książąt Mazowieckich-Heroldów



Najpopularniejsze stacje w 2019 r.

Centrum Nauki Kopernik
112 547
49 205 wypożyczeń
i 63 342 zwroty

CH Arkadia
100 835
49 897 wypożyczeń
i 50 938 zwrotów

al. Niepodległości - Batorego
98 177
49 680 wypożyczeń
i 48 488 zwrotów

plac Wileński
91 301
45 041 wypożyczeń
i 46 260 zwrotów

rondo ONZ
74 763
38 944 wypożyczenia
i 35 819 zwrotów

rondo Jazdy Polskiej
72 513
38 188 wypożyczeń
i 34 323 zwroty

Liczba rowerów dostępna na stacjach wypożyczeń Veturilo w 2019 r.

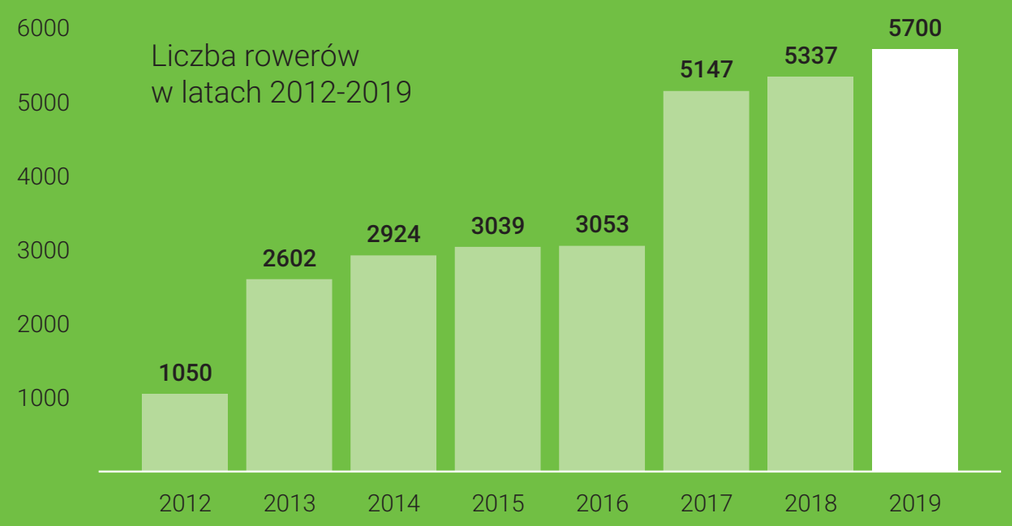
5485
standardowych

45
tandemów

110
elektrycznych

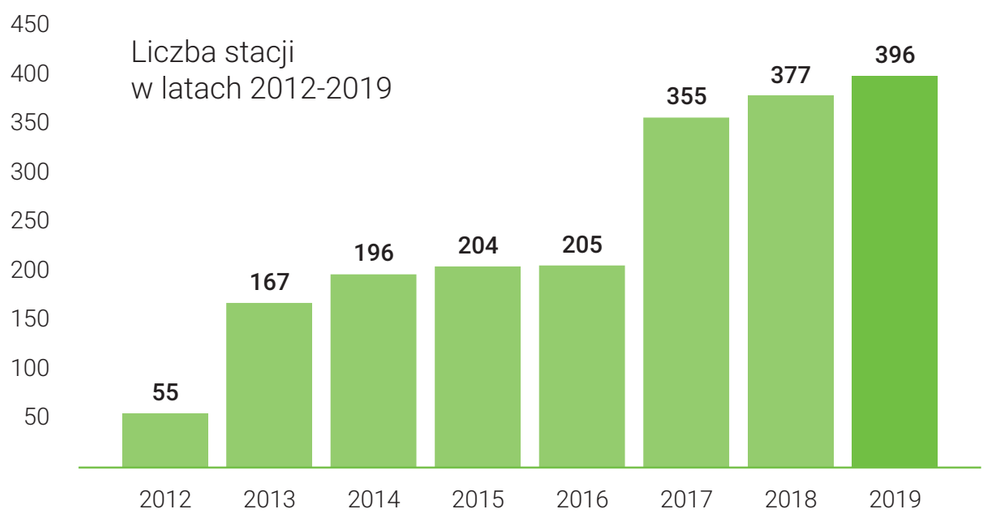
60
rowerków dziecięcych

Liczba rowerów w 2019 r.:
5700



Liczba stacji Veturilo w 2019 r.

Liczba stacji w 2019 r.:
396



Raport roczny ZDM 2019

Iluminacja zimowa

Świąteczna iluminacja stała się zimową wizytówką stolicy. Nasze świetlne ozdoby od kilku lat są doceniane w całej Polsce i za granicą rozświetlając najbardziej reprezentacyjne miejsca Warszawy.

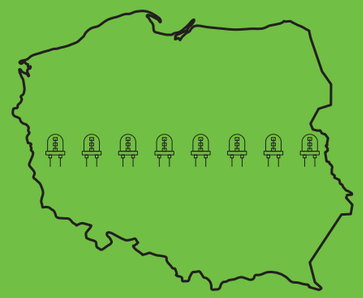
Jak co roku dekoracje świąteczne objęły ponad 20 km warszawskich ulic. Gdyby iluminacja miała postać pojedynczego świetlnego łańcucha, to można by rozciągnąć go od wschodniej do zachodniej granicy Polski.

Główną osią iluminacji jest Trakt Królewski od placu Zamkowego, przez Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat, plac Trzech Krzyży i Aleje Ujazdowskie aż do Belwederu. Iluminowane były także mosty i inne ulice oraz place zarówno po lewej, jak i prawej stronie miasta. Poza klasycznymi świetlnymi ozdobami zamontowaliśmy też elementy interaktywne, siedziska oraz foto ramki.

Nowością w 2019 r. była iluminacja Starówki, za którą odpowiedzialny był Zarząd Terenów Publicznych. Nad lodowiskiem na Rynku zawisł okazały świetlny baldachim o powierzchni ponad 1 700 m kw. Wejścia wyznaczane były przez bramy z napisem „Wesołych Świąt". Przy każdym stanęły wysokie na 6 m drzewa. Ich pnie, które były domem dla leśnych ptaków, ocieplone zostały świerkowymi girlandami i ozdobione kolorowymi bombkami.

690 km

Gdyby iluminacja była pojedynczym łańcuchem połączyłaby wschodnią i zachodnią granicę Polski.



Na Starym Mieście stanęła także świetlna karuzela, a plac Zamkowy tradycyjnie ozdabiała 27-metrowa choinka ze świetlną dekoracją.

Warszawska iluminacja od lat plasuje się w czołówce europejskich zimowych dekoracji. Ozdoby świetlne na Trakcie Królewskim znalazły się na pierwszym miejscu wśród najładniej rozświetlonych alei Europy w rankingu Deutsche Welle. Francuski dziennik Le Figaro umieścił Warszawę wśród 10 najpiękniej udekorowanych miast na świecie.

Cała warszawska dekoracja to ponad 1 300 różnych elementów, na które składa się ponad 4,5 mln energooszczędnych diod eko-LED, które pobierają 10 raz mniej prądu niż tradycyjne oświetlenie i są wykonane z najwyższej jakości materiałów.

W 2019 r. kończy się obowiązująca umowa na iluminacje w znanym do tej pory kształcie. W 2020 r. zamierzamy ogłosić nowy przetarg, który zdecyduje o zakresie i wyglądzie świetlnych ozdób na kolejne lata.

Raport roczny ZDM 2019

Remontujemy i przebudowujemy infrastrukturę drogową

Utrzymanie infrastruktury drogowej to jedno z głównych zadań Zarządu Dróg Miejskich. Weekendowe frezowania, drobne naprawy czy zmiany w organizacji ruchu poprawiają komfort i bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury drogowej. W 2019 r. udało się przeprowadzić również kilka większych modernizacji, które zmieniły oblicze przebudowywanych ulic i skrzyżowań.

- al. Niepodległości i Batorego
- al. Solidarności i Szwedzka
- „Obwodnica" Targówka
- al. Zjednoczenia
- Górczewska
- Słowackiego
- Remonty jezdni i chodników
- Poprawa dostępności
- Nowe drogi rowerowe

al. Niepodległości i Batorego

Przebudowa tego skrzyżowania była jedną z najbardziej wyczekiwanych inwestycji ostatnich lat. Dzięki niej to miejsce stało się bardziej dostępne dla osób starszych, opiekunów z dziećmi, pieszych czy rowerzystów. Na remoncie skorzystali również kierowcy.

Dzięki przebudowie skrzyżowanie zmieniło się nie do poznania. Jest teraz bezpieczne, komfortowe i dostępne. Po północnej stronie ul. Batorego wyznaczone zostało nowe przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów. Piesi i rowerzyści nie muszą już okrążać całego skrzyżowania, czekając na zielone światło aż trzy razy. Osoby starsze, z niepełnosprawnościami czy opiekunowie z dziećmi zyskali naziemne dojścia do przystanków tramwajowych znajdujących się nad stacją metra Pole Mokotowskie. Do tej pory przystanek był dostępny wyłącznie za pomocą schodów, co dla wielu osób było barierą nie do pokonania.

Również kierowcy zyskali na przebudowie. Dzięki wydzieleniu fazy do skrętu w lewo z w obu kierunkach, mogą oni bezpiecznie i komfortowo pokonać skrzyżowanie. Sygnalizacja została skoordynowana i wyposażona w automatyczną detekcję, dzięki czemu może dopasować się do ruchu.

Nie jest to koniec zmian w al. Niepodległości. Zarząd Dróg Miejskich przygotowuje modernizację aż 14 sygnalizacji świetlnych wzdłuż alei, na całym odcinku od ul. Koszykowej do Domaniewskiej. Sygnalizacje będą ze sobą skoordynowane w celu uzyskania efektu tzw. „zielonej fali" na kolejnych skrzyżowaniach.

Bezpieczne

lewoskręty

Raport roczny ZDM 2019

al. Solidarności i Szwedzka

Przebudowa skrzyżowania al. Solidarności i Szwedzkiej to jedna z ważniejszych inwestycji na Pradze-Północ. Projekt przebudowy zakładał uproszczenie skrzyżowania, dzięki czemu stało się wygodniejsze dla pieszych, rowerzystów i kierowców.

Przed przebudową był to skomplikowany węzeł drogowy. Dzięki przebudowie udało się wyznaczyć nowe przejście dla pieszych i przejazd rowerowy. W ten sposób ciągłość zyskała ważna droga dla rowerów prowadząca na Targówek i dalej aż do granicy z Ząbkami. Piesi nie muszą już nadkładać drogi i dwa razy czekać na zielone światło, aby przejść na wprost. Ponadto, wydłużyliśmy lewoskręt w ul. Szwedzką, zaś sam wylot został poszerzony.

Ważną zmianą było zaślepienie ul. Wileńskiej, co uniemożliwiło wlewanie się ruchu tranzytowego samochodów i autokarów w wąskie praskie uliczki. Taki zabieg pozwolił również na wydłużenie zielonego światła dla pozostałych relacji, co upłynniło przejazd przez skrzyżowanie.

Zmiany objęły też skrzyżowanie ulic Szwedzkiej i Równej. Przez te jednopasmowe ulice zostały wyznaczone dwa przejścia dla pieszych, które zostały doświetlone oraz wyposażone w azyle.

Dwa nowe

przejścia dla pieszych

Raport roczny ZDM 2019

„Obwodnica” Targówka

Projekt przebudowy „obwodnicy” Targówka, czyli ciągu ulic Gorzykowskiej, Handlowej i Ossowskiego, to wspólna inicjatywa ZDM oraz dzielnicy Targówek. Powstawał przy aktywnym zaangażowaniu mieszkańców, radnych dzielnicy oraz m.st. Warszawy.

Inwestycja obejmowała kompleksowe zmiany na kilku ulicach, liczących łącznie niemal 3 kilometry. Skrzyżowania ul. Handlowej z ul. Gorzykowską, ul. Pratulińską i Kołową oraz ul. Ossowskiego z Witebską zmieniły się w ronda, co uspokoiło ruch i poprawiło bezpieczeństwo. Pojawiły się również nowe chodniki, których łączna powierzchnia to ponad 20 tys. m kw. Powstała też droga dla rowerów i pierwsza po tej stronie Wisły pętla biegowa o nieutwardzonej nawierzchni.

Dzięki zmianom w organizacji ruchu udało się wyznaczyć 140 miejsc postojowych oraz nowe przejścia dla pieszych przez ul. Handlową (między ul. Lusińską a ul. Kołową, przy ul. Lusińskiej, ul. Mokrej i ul. Szczepanika) i przez ul. Myszkowską (przy ul. Hodowlanej). Wszystkie przejścia zostały wyposażone w azyle.

Zmodernizowane zostało oświetlenie ulicy, którą teraz oświetla ponad 400 energooszczędnych opraw LED. Zwieńczeniem inwestycji jest nowa zieleń (ponad 200 nowych drzew i 28 tys. krzewów) oraz ławki i stojaki dla rowerów.

Bezpieczne

ronda

al. Zjednoczenia

Modernizacja al. Zjednoczenia rozpoczęła się na początku września 2019 r. Była to długo wyczekiwana przez mieszkańców Bielan inwestycja. Zmiany poprawią estetykę, a także wygodę i bezpieczeństwo.

Do końca 2019 r. udało się wyremontować chodnik, drogę dla rowerów i miejsca parkingowe po zachodniej stronie alei na odcinku od ul. Żeromskiego do Kasprowicza. Na tym odcinku od podstaw wybudowana została również jezdnia.

W 2020 r. zakończymy prace na pozostałym fragmencie al. Zjednoczenia. W sumie na całym, niemal kilometrowym odcinku alei jezdnia zyska ponad 9,5 tys. m kw. nowej nawierzchni wraz z podbudową. Wyeksploatowane chodniki będą miały nową, równą nawierzchnię z płyt betonowych o łącznej powierzchni ponad 8 tys. m kw., powstanie nowa droga dla rowerów. Rowerzyści zyskają również 32 stojaki. Po przebudowie z al. Zjednoczenia oraz ulic poprzecznych znikną bariery architektoniczne co sprawi, że ulica będzie łatwo dostępna dla osób starszych, z niepełnosprawnościami czy opiekunów z dziećmi. Na chodnikach i przy przejściach pojawią się płyty prowadzące oraz ostrzegawcze dla osób niedowidzących i niewidomych.

Wygodniej będzie również pasażerom komunikacji miejskiej. Przystanki autobusowe przeniesione zostaną na wyloty skrzyżowania z ul. Żeromskiego. Wyposażone one będą w podwyższone krawężniki, które ułatwią wejście do autobusu.

Jednym z naszych priorytetów jest poprawa widoczności na ulicach, dlatego w al. Zjednoczenia będzie również zupełnie nowe oświetlenie jezdni, chodników i przejść dla pieszych.

9,5 tys.
m kw. nowej
nawierzchni jezdni

Górczewska

Powstające trzy stacje wolskiego metra zmieniają rzeczywistość komunikacyjną tej okolicy. Chcemy, aby mieszkańcy mogli korzystać z bezpiecznej i wygodnej Górczewskiej, dlatego w 2019 r. rozpoczęliśmy przebudowę ulicy na odcinku od ul. Syreny do Młynarskiej.

Roboty na ul. Górczewskiej wystartowały w końcówce 2019 r. Zmiany rozpoczęły się od przebudowy odwodnienia, podczas których pracowaliśmy nawet 6 metrów pod ziemią. Ruszyły też pierwsze prace drogowe związane m.in. z wymianą krawężników.

Po przebudowie, która zakończy się w drugiej połowie 2020 r., ulica Górczewska zmieni się w elegancką, wygodną i bezpieczną miejską ulicę. Piesi będą mogli korzystać z nowych, równych chodników, które spełniają wszelkie standardy dostępności. W trosce o środowisko trotuary wykonane będą z płyt antysmogowych. Osoby z niepełnosprawnościami będą mogły również korzystać z ramp najazdowych przy miejscach parkingowych oraz pochylni prowadzących do przystanków komunikacji miejskiej. Wygodniej i bezpieczniej będzie również dla rowerzystów, którzy po północnej stronie zyskają szeroką asfaltową drogę dla rowerów.

W ramach przebudowy z Górczewskiej zniknie buspas (zastąpiony przez bardziej wydajne metro), a w jego miejsce po obu stronach wybudujemy zatoki parkingowe o nawierzchni z kostki granitowej. Takie rozwiązanie było postulowane przez okolicznych mieszkańców.

Przy ul. Tyszkiewicza wytyczymy dodatkowe przejście i przejazd rowerowy z sygnalizacją oraz przebudujemy sygnalizację przy ul. Płockiej. Nowa sygnalizacja będzie wyposażona w automatyczną detekcję oraz zsynchronizowana z pozostałymi skrzyżowaniami, co spowoduje upłynnienie ruchu. Wzdłuż remontowanego przez nas odcinka pojawi się nowe, energooszczędne oświetlenie i zieleń.

Nowe miejsca parkingowe, oświetlenie i nowe przejścia dla pieszych

Słowackiego

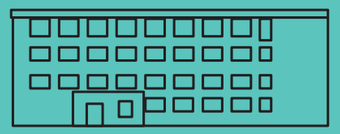
„Bezpieczna i przyjazna przestrzeń ulicy Słowackiego" to tytuł projektu wybranego przez mieszkańców w budżecie obywatelskim. Postanowiliśmy rozszerzyć zakres prac, aby zwiększyć komfort i bezpieczeństwo mieszkańców.

Ulica Słowackiego jest jedną z najważniejszych przestrzeni Żoliborza. W odpowiedzi na liczne głosy mieszkańców dostosowujemy tę ulicę do najwyższych standardów. Najważniejszą zmianą było wyznaczenie nowego, naziemnego przejścia dla pieszych na wysokości urzędu dzielnicy. W 2020 r. wyznaczymy również nową zebrę przy ul. Szczepanowskiego. Oba nowe przejścia, podobnie jak istniejąca zebra na wysokości ul. Czaki, zostaną wyposażone w kamienny azyl po środku jezdni.

Na całej długości ulicy powstała spójna i wygodna droga dla rowerów. Rowerzyści zyskali też stojaki, przy których mogą zaparkować.

Staramy się, aby na przebudowach korzystali wszyscy uczestnicy ruchu. Dlatego wzdłuż ulicy wyznaczyliśmy ok. 60 miejsc postojowych, co oznacza, że ich liczba zwiększy się dwukrotnie. Jest to możliwe dzięki rezygnacji z jednego pasa jezdni pomiędzy skrzyżowaniami.

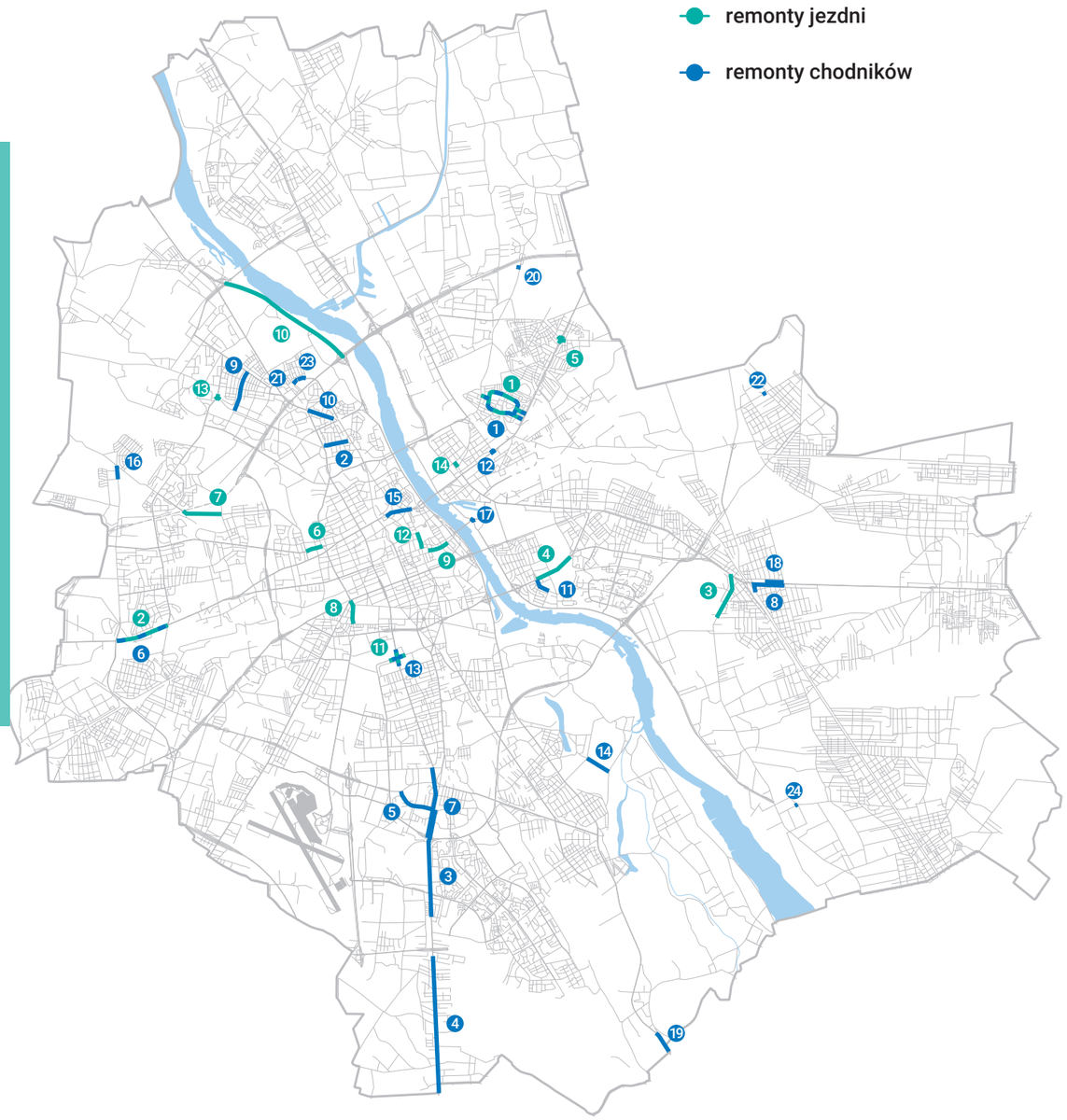
Ostateczne zakończenie prac na ul. Słowackiego przewidujemy w 2020 r.



Nowe przejście
przy Urzędzie Dzielnicy

Remonty jezdni i chodników

Utrzymanie infrastruktury drogowej w dobrym stanie to jedno z naszych głównych zadań. Dlatego co roku remontujemy tysiące metrów kwadratowych nawierzchni jezdni i chodników.



Remonty jezdni:

1. „Obwodnica" Targówka – ulice Barkocińska, Gorzykowska, Ossowskiego, Myszkowska Handlowa, Kołowa – 17229 m kw.
2. ul. Połczyńska (jezdnia południowa) na odcinku Szeligowska – Powstańców Śląskich – 10602 m kw.
3. ul. Trakt Lubelski na odcinku Płowiecka – Klimontowska – 8206 m kw.
4. Buspas w al. Stanów Zjednoczonych na odcinku Saska – Ostrobramska –7231 m kw.
5. Skrzyżowanie Radzymińskiej, Łodygowej i Młodzieńczej – 7164 m kw.
6. ul. Leszno na odcinku Okopowa – Marynarska - 6765 m kw.
7. ul. Dywizjonu 303 na odcinku od wiaduktu nad al. Obrońców Grodna (trasą S8) do ul. Księcia Janusza – 6388 m kw.
8. ul. Raszyńska (jezdnia wschodnia) na odcinku Filtrowa – Al. Jerozolimskie – 6273 m kw.
9. ul. Tamka na odcinku Dobra – Kopernika – 5391 m kw.
10. ul. Wybrzeże Gdyńskie na odcinku Trasa S8 – Trasa Mostu im. Marii Skłodowskiej-Curie – 4217 m kw.
11. Skrzyżowanie al. Niepodległości i Batorego – 3384 m kw.
12. ul. Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat na odcinku Pałac Staszica – Królewska – 3336 m kw.
13. Skrzyżowanie ul. Broniewskiego i al. Reymonta – 2554 m kw.
14. ul. Targowa na odcinku 11 Listopada – Ratuszowa – 808 m kw.

Razem: **86 818 m kw. nowego asfaltu.**

Remonty chodników:

1. „Obwodnica" Targówka – ulice Barkocińska, Gorzykowska, Ossowskiego, Handlowa, Kołowa – 17865 m kw.
2. al. Wojska Polskiego na odcinku Popiełuszki – pl. Inwalidów – 8741 m kw.
3. ul. Puławska na odcinku Wałbrzyska – Mysikrólika – 8700 m kw.
4. ul. Puławska na odcinku Gawota – granica miasta (str. zachodnia) – 7609 m kw.
5. al. Lotników na odcinku al. Wilanowska – Puławska – 7533 m kw.
6. ul. Połczyńska na odcinku Dźwigowa – al. 4 Czerwca – 7079 m kw.
7. ul. Puławska na odcinku Domaniewska – Służewiecka – 4500 m kw.
8. ul. Czecha i Sejmikowa na odcinku Kajki – Wydawnicza – 2854 m kw.
9. al. Zjednoczenia na odcinku Broniewskiego - Kasprowicza – 2330 m kw.
10. ul. Słowackiego na odcinku Popiełuszki – Toeplitza – 2005 m kw.
11. ul. Saska na odcinku Ateńska – al. Stanów Zjednoczonych – 1853 m kw.
12. Skrzyżowanie al. „Solidarności" i Szwedzkiej – 1840 m kw.
13. Skrzyżowanie al. Niepodległości i Batorego – 1656 m kw.
14. ul. Zawodzie na odcinku Augustówka – Kobylańska – 1604 m kw.
15. al. Solidarności na odcinku Bielańska – Nowy Zjazd – 1174 m kw.
16. ul. Kaliskiego na odcinku Radiowa – Archimedesa – 1011 m kw.
17. Zejścia z Mostu Świętokrzyskiego na ul. Wybrzeże Szczecińskie – 939 m kw.
18. ul. Czecha na odcinku Kościuszkowców-Potockich – 718 m kw.
19. ul. Drewny na odcinku Waflowa – granica miasta – 515 m kw.
20. ul. Głębocka przy CH Targówek – 503 m kw.
21. ul. Rudzka na odcinku Łomiańska – Kolektorska – 280 m kw.
22. ul. Czwartaków na odcinku Kadrowa – Szyszaków – 278 m kw.
23. ul. Rudzka na odcinku Trasa AK – Klaudyny – 170 m kw.
24. ul. Przewodowa na odcinku od nr 32 do Mrągowskiej – 153 m kw.

Razem: **81 910 m kw. nowych lub wyremontowanych chodników.**

Raport roczny ZDM 2019

Poprawiamy dostępność

Chcemy, aby przestrzeń miejska była dostępna dla wszystkich jej użytkowników, dlatego każdego roku likwidujemy bariery architektoniczne. Często dobre efekty można uzyskać przy pomocy stosunkowo drobnych inwestycji, jednak bariery usuwamy również podczas kompleksowych remontów.

Obniżanie krawężników, montaż specjalnych płyt prowadzących i ostrzegawczych, to jedne z elementów infrastruktury, dzięki którym osoby nie w pełni sprawne mogą bez kłopotów poruszać się po mieście. W 2019 r. przeznaczyliśmy 1,8 mln zł na likwidacje barier architektonicznych. Często prace te nie wyglądały spektakularnie, jednak miały ogromny wpływ na poprawę bezpieczeństwa i komfortu.

Pracowaliśmy m.in. na ul. Bonifraterskiej, Kruczej, Konwiktorskiej czy Bitwy Warszawskiej 1920 r., gdzie obniżaliśmy krawężniki, montowaliśmy nowe pasy ostrzegawcze dla osób niewidomych i niedowidzących oraz wymienialiśmy zniszczone elementy infrastruktury drogowej. W ramach prac na ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. zlikwidowaliśmy również niewygodne schody, które prowadziły do siedziby fundacji zajmującej się osobami niewidomymi i niedowidzącymi. Zastąpiliśmy je łagodnie pochylonym chodnikiem ze wszelkimi udogodnieniami.

Bariery architektoniczne likwidowane są również podczas kompleksowych przebudów i remontów ulic. Dobrym przykładem jest przebudowa skrzyżowania al. Niepodległości i ul. Batorego, gdzie wyznaczyliśmy dodatkowe dojście do przystanków komunikacji miejskiej, tak aby osoby nie w pełni sprawne nie musiały korzystać ze schodów.

1,8 mln zł
na likwidacje barier

Raport roczny ZDM 2019

Nowe drogi dla rowerów

Ponad 60 km tras rowerowych udało się zrealizować w 2019 r. Wśród nich były zarówno najdłuższa nowa trasa w Warszawie, jak i krótkie, ale kluczowe dla spójności sieci przejazdy przez al. Niepodległości, Raszyńską i Szwedzką.

Ubiegły rok był kolejnym, w którym utrzymuje się rekordowe tempo rozwoju sieci rowerowej w Warszawie. Przez 7 ostatnich lat zostało wybudowanych lub wyremontowanych blisko 400 km nowych tras a długość sieci podwoiła się, sięgając ponad 635 km. W ubiegłym roku oddano do użytku ponad 60 km nowej i wyremontowanej infrastruktury rowerowej, w tym 38 km dróg dla rowerów. Przybyło ponad 12 km ulic jednokierunkowych z kontraruchem, czyli dopuszczonym ruchem rowerowym „pod prąd". Dziś w stolicy jest już 200 takich ulic, o łącznej długości blisko 41 km.

Zakończyliśmy realizację szeroko zakrojonego programu budowy tras rowerowych z dofinansowaniem unijnym w ramach projektu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego. W minionym roku oddano do użytku ostatnie odcinki wzdłuż ulic Drewny, Połczyńskiej oraz Puławskiej. Ta ostatnia to największa w historii pojedyncza stołeczna inwestycja rowerowa – na odcinku od ul. Domaniewskiej do granicy Warszawy powstało łącznie 16 km trasy rowerowej.

Standardem jest budowa infrastruktury rowerowej w ramach dużych inwestycji drogowych. Zazwyczaj są to zadania realizowane przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. W 2019 r. przy okazji kompleksowej przebudowy ulic powstały w ten sposób trasy m.in. wzdłuż ulic Łodygowej, Głębockiej, Żołnierskiej i Leszno. Oprócz tego rowerzyści zyskali nowy lepszy układ ścieżek na kolejnym odcinku bulwarów wiślanych. To inwestycja Zarządu Zieleni, który przebudował skwer Kahla, czyli rejon przy moście Świętokrzyskim i stacji metra Centrum Nauki Kopernik.

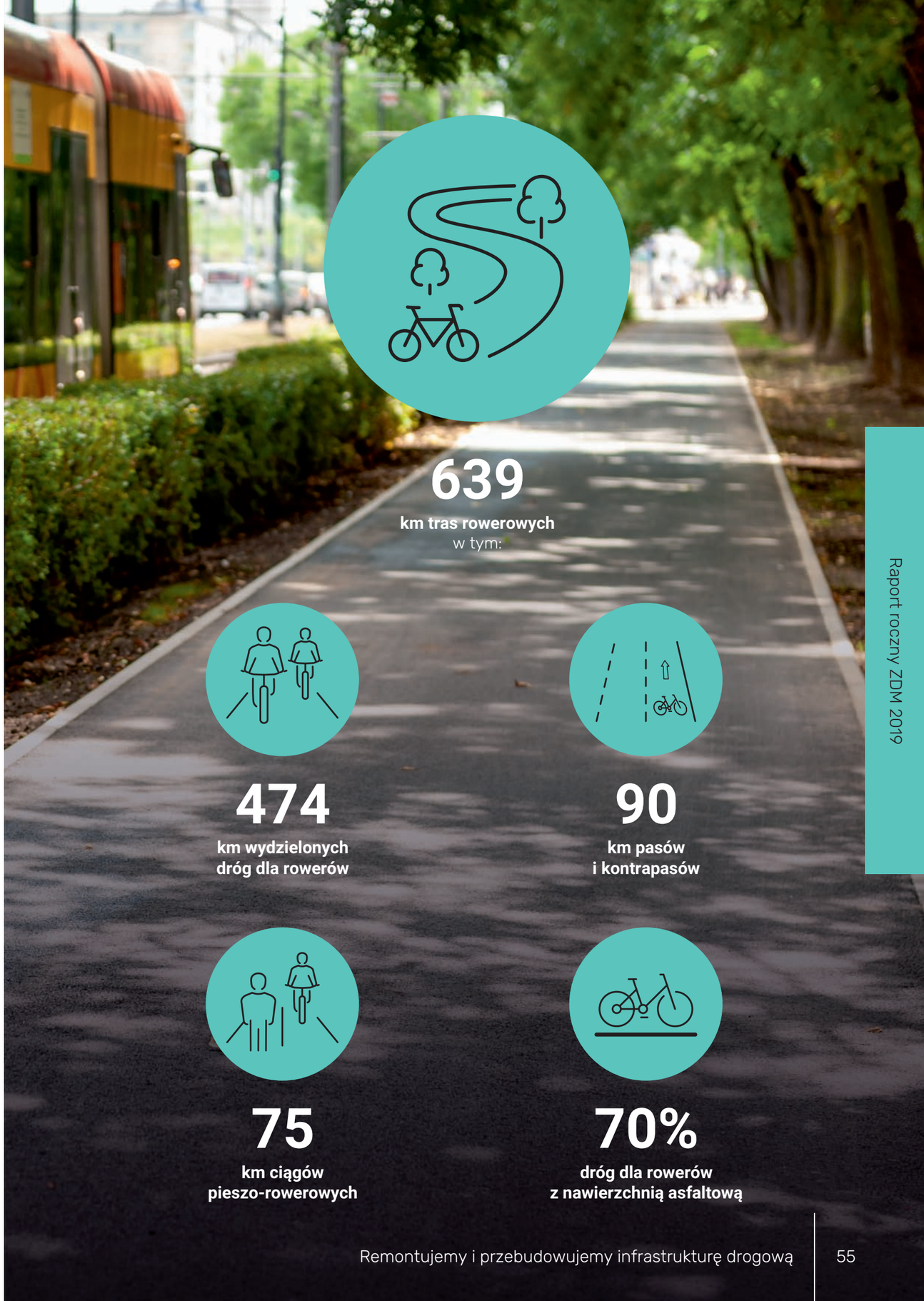
Dbamy też o standard istniejących tras. 7 km najstarszych odcinków przeszło remont. Dzięki temu już ponad 70 proc. sieci posiada nawierzchnię asfaltową.

Sukcesywnie likwidujemy kolejne „białe plamy" na rowerowej mapie Warszawy - czyli miejsca, gdzie droga rowerowa niespodziewanie urywała się lub jej przebieg zmuszał do znacznego nadkładania drogi. W tym roku wybudowane zostały nowe przejazdy dla rowerów przez al. Niepodległości (przy ul. Batorego), ul. Szwedzką (przy al. Solidarności) czy ul. Namysłowską (przy Starzyńskiego).

O infrastrukturze rowerowej pamiętamy również projektując nowe sygnalizacje. Dobrym przykładem jest skrzyżowanie ulic Drewny i Przyczółkowej w Wilanowie. Na niebezpiecznym dotychczas skrzyżowaniu zostały postawione światła. Przy okazji powstał brakujący przejazd rowerowy, który połączył popularne ścieżki na obu ulicach.

Nowe przejazdy powstają na przedłużeniu logicznych i naturalnych ciągów komunikacyjnych. Nie zawsze oznacza to uzupełnienie braku wzdłuż istniejącej drogi dla rowerów. Przeprowadzona w zeszłym roku przebudowa skrzyżowania Koszykowa–Raszyńska–Nowogrodzka, w ramach której wykonany został komplet przejazdów, otworzyła przed rowerzystami zupełnie nowe możliwości jazdy.

Jest to kolejny etap wyznaczania w centrum korytarza rowerowego wzdłuż ulicy Nowogrodzkiej, który docelowo ma stanowić atrakcyjną alternatywę dla jazdy Al. Jerozolimskimi.



Bieżące utrzymanie

W naszym zarządzie jest ponad 800 km dróg i setki tysięcy elementów infrastruktury drogowej.

Ich konserwacja trwa przez cały rok i niemal całą dobę.

Pogotowie drogowe

Obiekty mostowe

Pas drogowy

Usuwamy nielegalne reklamy

Parkowanie

Miejski System Informacji

Pogotowie drogowe

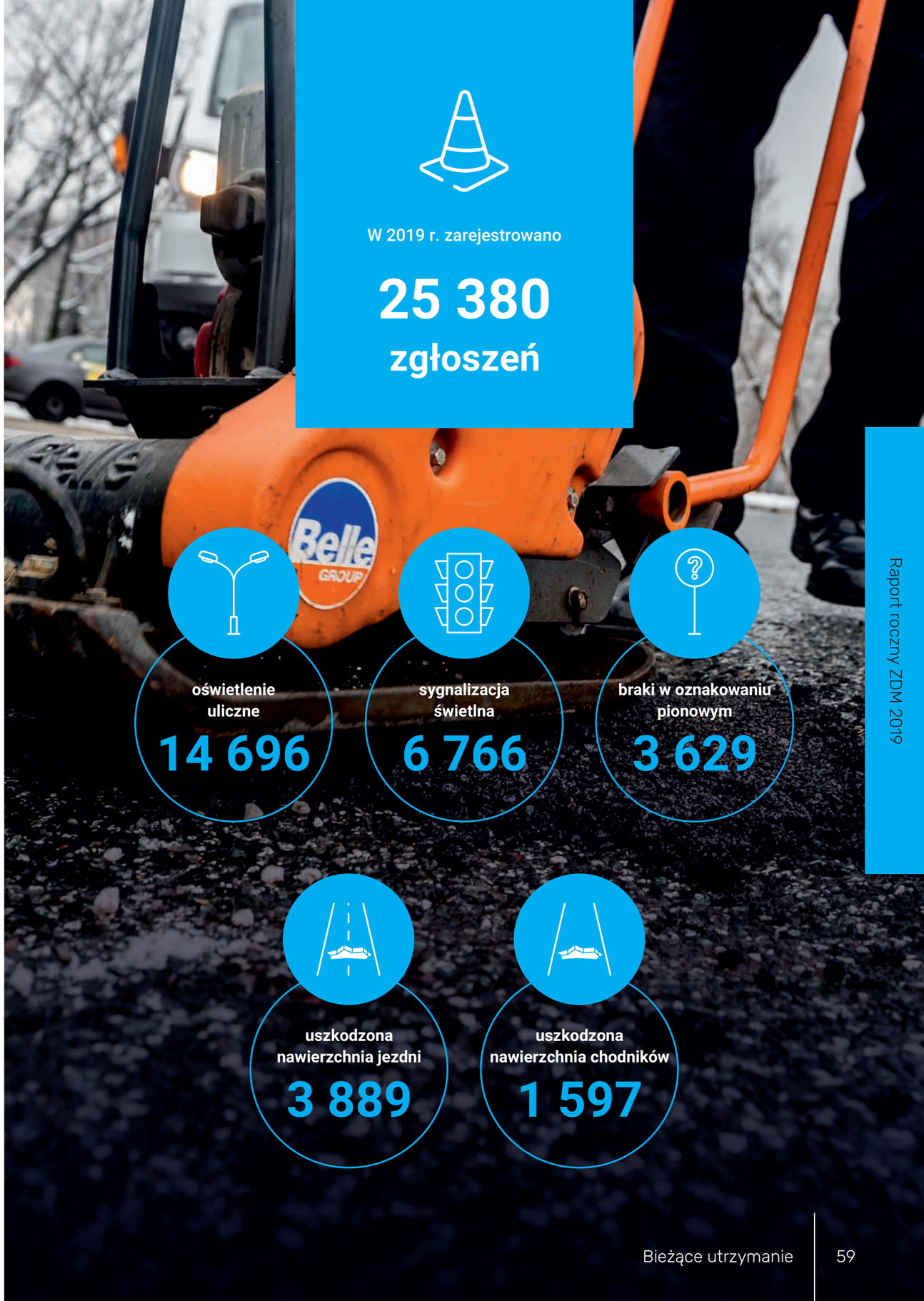
Trudno wyobrazić sobie dobrze funkcjonującą Warszawę bez Pogotowia Drogowego ZDM. Nasi pracownicy przez cały rok i całą dobę dbają o stan infrastruktury drogowej. W 2019 r. zabezpieczyliśmy ponad 900 awarii, które bezpośrednio zagrażały bezpieczeństwu ruchu.

Podejmowane interwencje to skutek codziennych patroli i zgłoszeń, które przekazywane są przez mieszkańców i inne jednostki. Tak jak w poprzednich latach najczęściej awarii ulegało oświetlenie, sygnalizacja świetlna i nawierzchnia jezdni.

Do zabezpieczenia wykruszeń zużyliśmy w sumie 7813 kg masy asfaltowej na zimno. Jest to doraźny sposób na zabezpieczenie infrastruktury. Docelowo zlecamy naszym wykonawcom trwałą naprawę. W 2019 r. podjęliśmy 901 interwencji, które bezpośrednio zagrażały bezpieczeństwu ruchu.

Nie wszystkie zgłoszenia dotyczą dróg, które są w zarządzie ZDM – w takim przypadku niezwłocznie zabezpieczamy miejsce awarii i przekazujemy informacje do właściwej jednostki.

Najpopularniejszą metodą zgłaszania usterek jest Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115. 63 proc. zgłoszeń dotarło do nas właśnie tym kanałem. W sumie w różnych sprawach otrzymaliśmy aż 25 380 zgłoszeń.



W 2019 r. zarejestrowano

25 380

zgłoszeń

oświetlenie uliczne

14 696

sygnalizacja świetlna

6 766

braki w oznakowaniu pionowym

3 629

uszkodzona nawierzchnia jezdni

3 889

uszkodzona nawierzchnia chodników

1 597

Obiekty mostowe

Obiekty mostowe to wiadukty, kładki, windy przejścia podziemne czy tunele. Codziennie korzystają z nich miliony warszawiaków i przyjezdnych. Naszym zadaniem jest dbanie o ich dobry stan techniczny i poprawę dostępności.

Ponad 500 obiektów mostowych jest pod naszą stałą kontrolą. Bieżąca kontrola, miejscowe naprawy i generalne remonty sprawiają, że warszawiacy w bezpieczny sposób mogą z nich korzystać od wielu lat. Konserwacja to m.in. naprawa nawierzchni bitumicznych, wymiana belek prefabrykowanych, naprawa powierzchni betonowych przęseł czy barier energochłonnych. Bardzo ważne ze względów bezpieczeństwa są również zabezpieczenia antykorozyjne. Dbamy też o estetykę myjąc rocznie tysiące metrów kwadratowych ekranów akustycznych, gzymsów, balustrad czy fasad mostów.

W 2019 r. przeznaczyliśmy ponad 8,5 mln zł na konserwację urządzeń dźwigowych. Na tę kwotę składa się m.in. wymiana wyeksploatowanych elementów schodów ruchomych przy trasie W-Z, remont i naprawa dwóch platform dźwigowych przy kładce dla pieszych nad ul. Ostrobramską przy ul. Motorowej oraz kompleksowe usługi konserwacji i napraw pozostałych urządzeń dźwigowych dla osób niepełnosprawnych.

Komfort mieszkańcom zapewniają również ekrany akustyczne, które pochłaniają dźwięki najbardziej ruchliwych ulic. W 2019 r. przeprowadziliśmy remont ekranów wzdłuż ul. Poleczki. Prace te kosztowały ponad 3,2 mln zł.

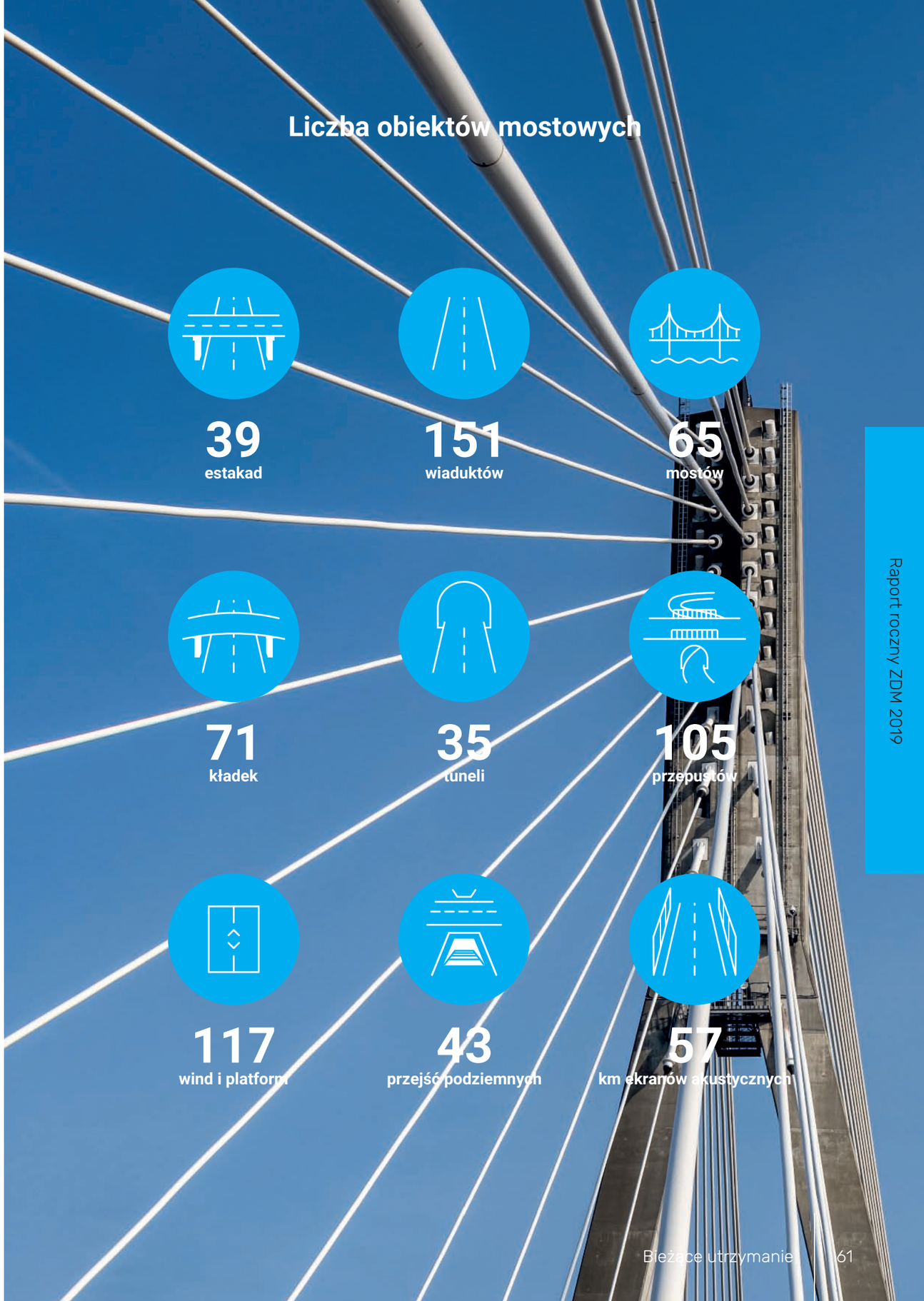
W 2019 r. rozpoczęliśmy kompleksowy remont północno-zachodniego ceglanego wiaduktu przy moście im. Józefa Poniatowskiego, który zakończy się w 2020 r. Stare, zużyte spoiny i elementy kamienne zostaną wykute, a następnie zastąpione nowymi. Skrzydła wiaduktu zostaną odkopane i naprawione. Zniszczone fragmenty balustrad przejdą kompletną renowację, a elementy stalowe zyskają specjalne zabezpieczenie antykorozyjne. Zupełnie nowa będzie również nawierzchnia jezdni, która otrzyma solidną podbudowę. Planujemy też budowę systemu odwodnienia, którego brak powoduje rozluźnienie gruntu i powstawanie odkształceń. W ramach prac planujemy również wymienić oświetlenie i posadzić nową zieleń.

Również w 2019 r. wykonaliśmy kompleksowy remont mostu w ciągu ul. Puławskiej nad potokiem Służewieckim. W trakcie remontu pomost zyskał zupełnie nową płytę wraz z przyczółkami. Ułożona została również nowa nawierzchnia jezdni.

Czyszczenie obiektów inżynierskich

692,5 tys.

m kw. powierzchni



Pas drogowy

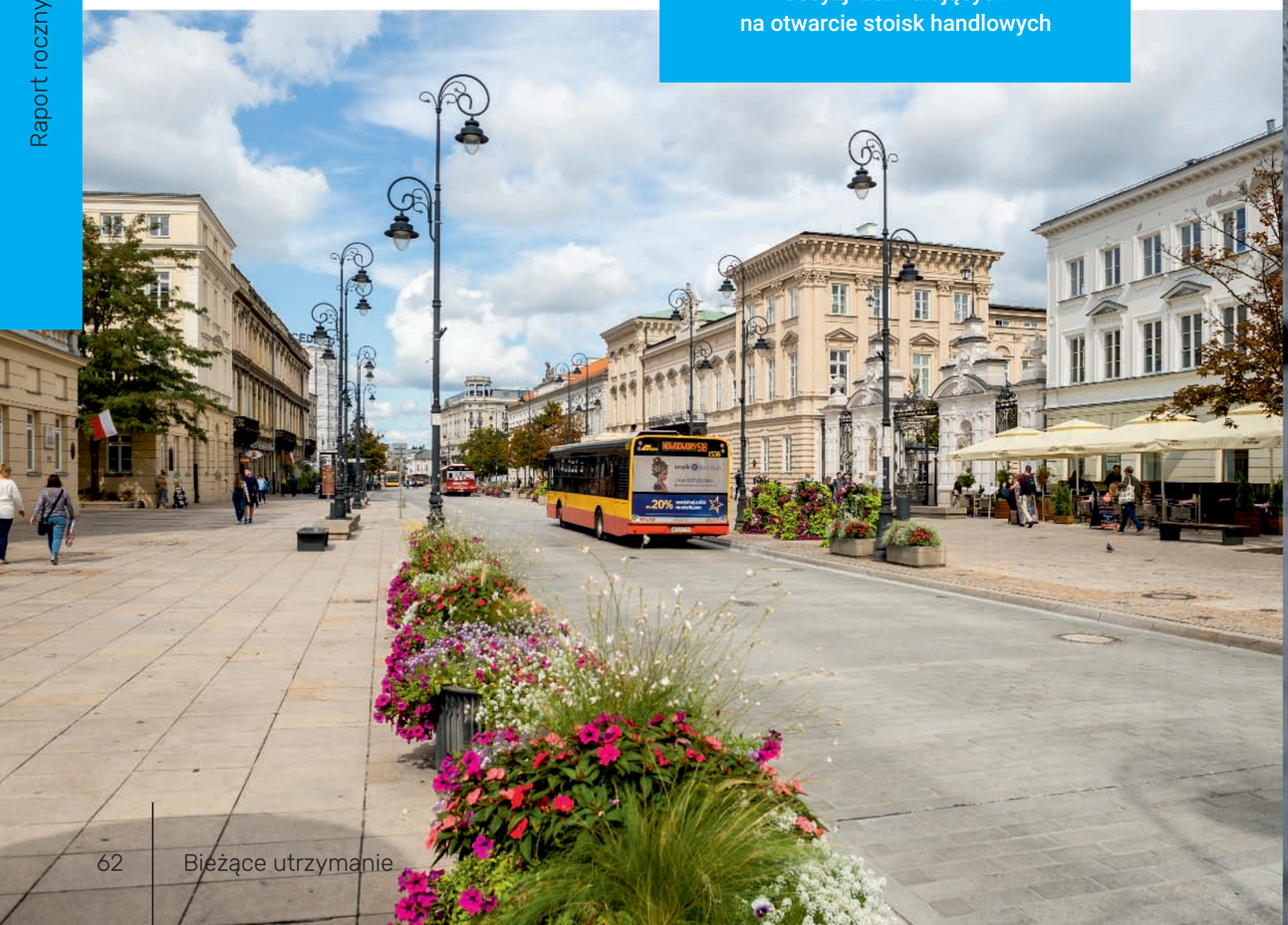
Na drogach zarządzanych przez ZDM funkcjonuje wiele obiektów niezwiązanych z ich funkcjami. To np. stoiska handlowe, kioski czy reklamy. Zasady udzielania zgody na zajęcie pasa drogowego są jasno określone i jednakowe dla wszystkich. Chcemy, aby przestrzeń miejska była bezpieczna i estetyczna, dlatego dbamy o porządek w pasie drogowym.

Dbamy o to, żeby dodatkowe elementy infrastruktury drogowej nie zagrażały bezpieczeństwu, wygodzie i estetyce. Aby otrzymać zgodę na zajęcia pasa drogowego należy spełnić niezbędne warunki.

W 2019 r. 770 decyzji zezwalających na otwarcie stoisk handlowych, 486 na kioski, 578 na nośniki reklamowe, 576 na ogródki gastronomiczne oraz 30 na targowiska.

770

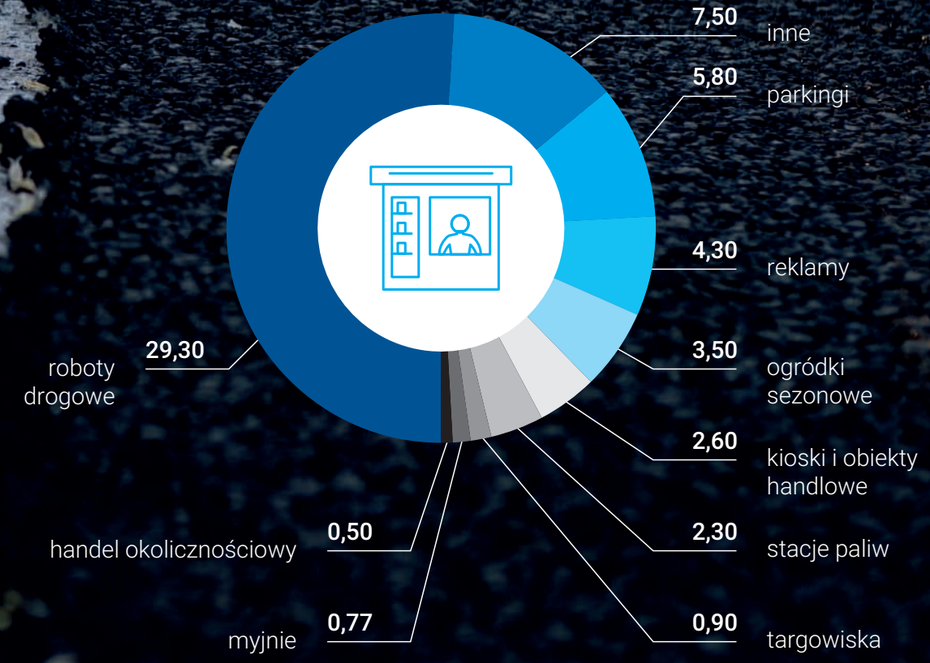
decyzji zezwalających na otwarcie stoisk handlowych



Wpływy w wysokości

57,5 mln zł

z zajęcia pasa drogowego



Raport roczny ZDM 2019

Usuwamy nielegalne reklamy

Wykorzystanie pasa drogowego jest przez nas stale kontrolowane pod kątem działalności niezwiązanej z funkcją drogi. W 2019 r. przeprowadziliśmy łącznie 16 856 kontroli.

Skontrolowane zostały 8572 reklamy, z których 1080 zostało usuniętych.

Dodatkowo dzięki naszym działaniom udało się usunąć 739 innych obiektów w prasie drogowym (m.in. stoiska handlowe, kioski i kontenery). Zajęcia pasa drogowego bez naszej zgody wiążę się z karą. W ciągu roku wydaliśmy 2417 decyzji administracyjnych naliczających kary. Wpływy z kar wyniosły 4,3 mln zł.

Wpływy w wysokości

4,3 mln zł

z kar za zajęcia pasa drogowego

Usunięto:

1 080

nielegalnych reklam

739

obiektów w prasie drogowym np.: stoiska handlowe, kioski i kontenery

Raport roczny ZDM 2019

Parkowanie

Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego ma już ponad 20 lat. Jej głównym założeniem jest zwiększenie rotacji na miejscach parkingowych. Każdy rok to nowe wyzwania i coraz większa liczba użytkowników. Do naszych zadań należy rozwój strefy, czyli wdrażanie nowoczesnych rozwiązań, kontrola, pobór opłat, ale również odholowywanie źle zaparkowanych i porzuconych samochodów.

W Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego jest ok. 30 tys. miejsc parkingowych. Kierowcy korzystali z nich przez 248 dni w roku. Jej głównym celem jest zniechęcenie części kierowców do parkowania w centrum miasta oraz zwiększenie rotacji miejsc, tak aby ci, którzy potrzebują zaparkować, mogli znaleźć wolne miejsce. W 2019 r. za kontrolę strefy odpowiadało 49 naszych pracowników. W sumie dochody z opłat za postój w strefie, na parkingach podziemnych i kopertach komercyjnych wyniosły ponad 87 mln zł, a opłaty dodatkowe za brak opłaconego parkowania to kolejne 12 mln zł. Łączny dochód w 2019 r. to prawie 101 mln zł, czyli o 1,5 mln zł więcej niż w 2018.

Bardzo cieszy nas fakt, że dokumentów opłaty dodatkowej było o 46 tys. mniej niż w 2018 r. Kierowcy coraz chętniej korzystają też z możliwości opłacania postoju poprzez aplikację mobilną. W 2019 r. liczba wpływów z aplikacji mobilnej była ponad 2 mln zł wyższa.

W 2020 r. strefa płatnego parkowania przejdzie kilka istotnych zmian. Kontrolerów pieszych wesprze system e-kontroli, w postaci samochodów wyposażonych w kamery i GPS. Po raz pierwszy za obsługę płatności mobilnych będzie odpowiedzialny więcej niż jeden operator. Przygotowujemy się także do rozszerzenia strefy o kolejne dzielnice i zmiany zasad jej funkcjonowania.

średnia wartość
jednego biletu parkingowego

5,63 zł

średnia wartość
opłaty mobilnej

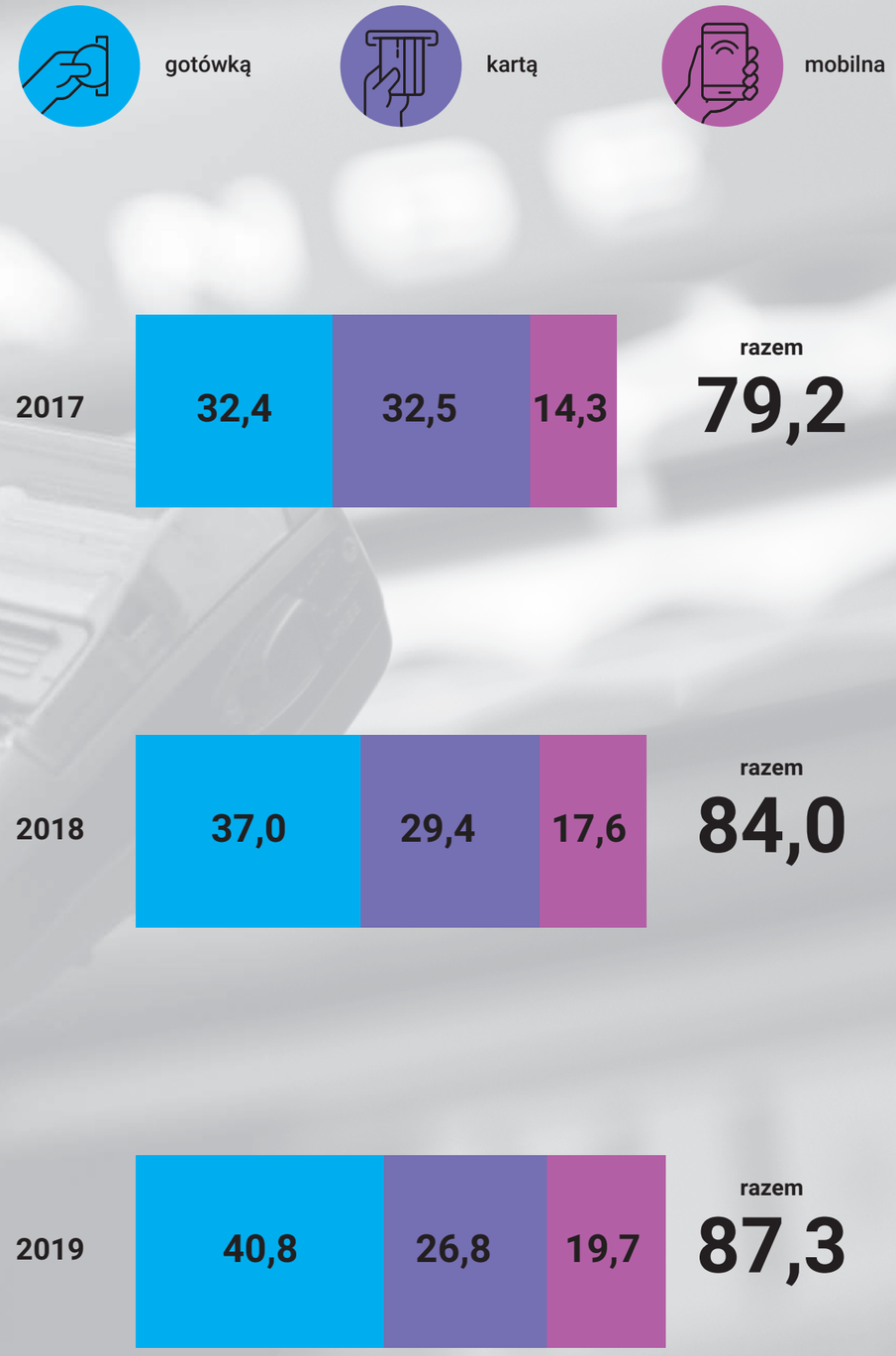
6,62 zł

2019

248 dni

obowiązywania
płatnej strefy w 2019 r.

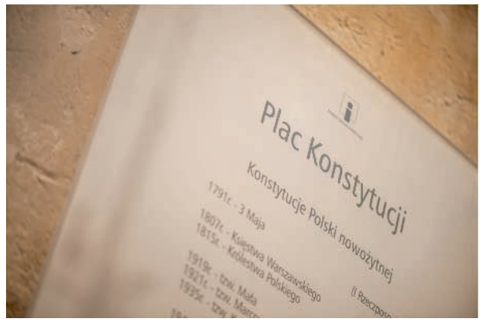
Formy płatności w SPPN (mln zł)



Miejski System Informacji

Miejski System Informacji składa się z prawie 94 tys. spójnych elementów i oznaczeń, które na co dzień pomagają mieszkańcom i turystom poruszać się po mieście. W jego skład wchodzą m.in. tablice adresowe, mapy, drogowskazy czy informacje o ważnych punktach Warszawy.

Trudno wyobrazić sobie poruszanie się po Warszawie bez Miejskiego Systemu Informacji. W jego skład wchodzą tablice adresowe, tablice uliczne, słupki informacyjne, tabliczki SPPN, piktogramy, tablice rozprowadzające do dzielnic, dworców itp., dwustronne tablice informacyjne, naścienne moduły informacyjne oraz Punkty Informacji Płatnej. W sumie jest ich 93 700. W 2019 r. przeprowadziliśmy prace związane z naprawą, konserwacją, wymianą oraz aktualizacją prawie 8 tys. elementów MSI, zaopiniowaliśmy 278 projektów organizacji ruchu (w odniesieniu do elementów MSI), a łączna liczba spraw w wydziale zajmującym się MSI przekroczyła 2 tys.



Naprawa, konserwacja, wymiana, aktualizacja

7 965

oznaczeń

w tym:

5 942

tablic ulicowych i rozprowadzających ruch pieszy

1 151

tablic rozprowadzających ruch pieszy

Plany na przyszłość

Ważne jest, aby zmiany postępowały konsekwentnie i zgodnie z obraną strategią.

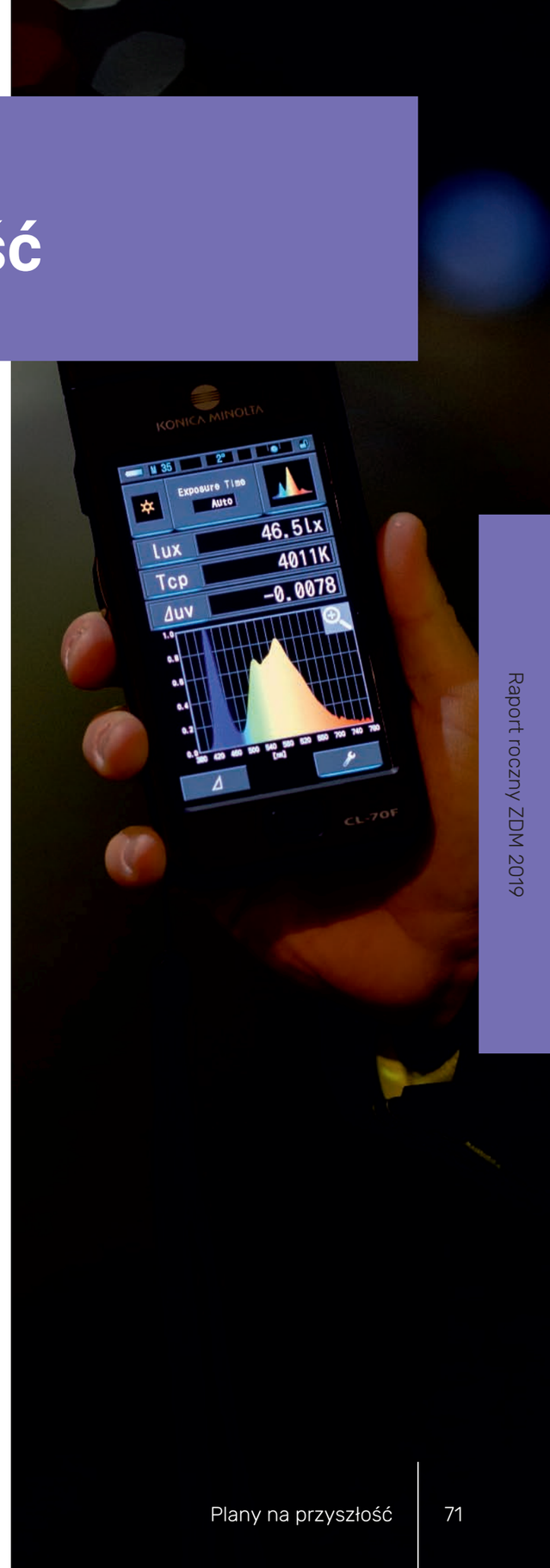
Naszym priorytetem jest poprawa bezpieczeństwa na drogach, dostępności i stanu technicznego infrastruktury drogowej.

Poprawa bezpieczeństwa

al. Jana Pawła II

pl. Pięciu Rogów

Modernizacja oświetlenia



Poprawa bezpieczeństwa

Nadchodzące lata będą kolejnymi, w których położymy duży nacisk na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Od 2016 r. prowadzimy audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych. Jego rekomendacje służą do ułożenia listy najpilniejszych inwestycji. Po czterech intensywnych latach zbliżamy się do jego końca. W sumie sprawdzonych będzie ponad 4 tys. nieosygnalizowanych przejść we wszystkich dzielnicach Warszawy.

Jednym ze skutecznych sposobów na poprawę bezpieczeństwa jest budowa nowych sygnalizacji świetlnych. Mają one stanąć m.in. na ul. Kijowskiej, al. Krakowskiej, ul. Kajki i ul. KOR. Realizowany będzie również program budowy rond. Powstaną one m.in. na ul. Kadetów u zbiegu z ul. Poprawną i Łasaka. Pracujemy nad innymi zmianami uspokajającymi ruch – w tym na ul. Sokratesa czy ul. Roentgena.

Poprawiamy jakość oświetlenia ulic w całym mieście. 13 ulic zyska nowe latarnie w ramach programu „SOWA – oświetlenie zewnętrzne", planujemy również doświetlenie kolejnych kilkuset przejść dla pieszych.

Raport roczny ZDM 2019

al. Jana Pawła II

Inwestycja obejmuje kompleksową modernizację alei Jana Pawła II, między rondem ONZ a ul. Nowogrodzką, wraz z rondem Czterdziestolatka. Po jej zakończeniu ulica ta stanie się reprezentacyjną przestrzenią, której wygląd będzie przystawał do lokalizacji w ścisłym centrum stolicy. Istniejące jezdnie zostaną wyremontowane i przebudowane, tak aby zachować jednolity przekrój całego ciągu komunikacyjnego. Dziś w pobliżu Dworca Centralnego jezdnia rozszerza się do pięciu pasów ruchu, podczas gdy na dalszym odcinku kierowcy mają do dyspozycji trzy pasy.

Dzięki ujednoliceniu szerokości jezdni uda się wygospodarować miejsce dla pieszych, rowerzystów, parkujących samochodów (w tym dla dostawców) oraz zieleni miejskiej. Po obu stronach ulicy powstaną drogi dla rowerów i chodniki, zostaną wybudowane zatoki postojowe oraz posadzone szpalery drzew. Zmiany podniosą funkcjonalność i bezpieczeństwo ulicy, która jest jedną z głównych arterii miasta. Jednocześnie, dzięki ujednoliceniu szerokości jezdni, zostanie zachowana dotychczasowa przepustowość ulicy.

Wyznaczone zostaną nowe naziemne przejścia dla pieszych po północnej stronie ronda (przy przystankach tramwajowych) oraz po stronie zachodniej (wraz z przejazdem rowerowym). Ułatwi to pieszym, w tym osobom starszym, i o ograniczonej mobilności oraz podróżnym z bagażami, wygodne przedostanie się na Dworzec Centralny i do przystanków tramwajowych. Przejście dla pieszych i przejazd rowerowy powstaną również w osi ul. Nowogrodzkiej. Połączą dwie części tej ulicy rozcięte dotychczas ruchliwą arterią.

W ramach prac projektowych szczegółowo zinwentaryzowane zostały wszystkie drzewa wzdłuż alei — obecnie jest ich 42. Po zakończeniu inwestycji będzie blisko dwa razy więcej. Szpalery drzew zostaną posadzone wzdłuż niemal całego odcinka objętego inwestycją. Oprócz tego pojawi się ponad 5 tys. nowych krzewów, żywopłotów oraz bylin. Zasianych zostanie także blisko 1 300 m kw. nowych trawników. Zieleń umili warszawiakom codzienne podróże, ale też da możliwość odpoczynku. Po wschodniej stronie alei przy skrzyżowaniu z ul. Złotą powstanie skwer. W tym oraz innych miejscach łącznie ustawionych zostanie 35 nowych ławek.

pl. Pięciu Rogów

Miejsce, w którym spotykają się ulice Bracka, Chmielna, Zgoda i Szpitalna, to jedna z najważniejszych przestrzeni publicznych Śródmieścia. Obecny sposób zagospodarowania placu daleki jest od pełnego wykorzystania jego walorów. Większość powierzchni zajmują jezdnie i powierzchnie niezagospodarowane. Zdominowany przez samochody, pełniący rolę skrzyżowania plac pełni przede wszystkim funkcję komunikacyjną. Chcemy to zmienić.

Plac Pięciu Rogów stanie się miejscem otwartym oraz dostępnym dla wszystkich użytkowników przestrzeni miejskiej, które z czasem stanie się obowiązkowym punktem spotkań i spędzania wolnego czasu. Punktem wyjścia było tutaj uporządkowanie przestrzenne placu.

Będzie on jedną przestrzenią, bez wydzielonych chodników i jezdni. Choć przejazd przez plac zostanie zachowany tylko dla autobusów i rowerów w ciągu ul. Kruczej i Szpitalnej, nadrzędną rolę otrzyma tu ruch pieszy. Na placu posadzimy drzewa liściaste o kształtowanej wysokości i koronie.

Uwzględnimy również spójną stylistycznie małą architekturę z licznym siedziskami. Plac stanie się dzięki temu przestrzenią bardziej zieloną i przyjazną do spędzania czasu. Zaprojektowana została także nowa iluminacja placu dostosowana do projektowanego charakteru prestiżowej przestrzeni publicznej.

Modernizacja oświetlenia

Do końca 2022 r. na wszystkich głównych ulicach Warszawy pojawi się nowe oświetlenie LED. Będzie jaśniej i bezpieczniej, a koszt energii i zanieczyszczenie środowiska zmniejszy się trzykrotnie.

Oświetlenie wielu warszawskich ulic było budowane kilkadziesiąt lat temu. Dziś jest już nieefektywne, energochłonne i wymaga częstych napraw. Tylko 15 proc. z ok. 55 tys. opraw świeci nowoczesnym światłem LED, zainstalowanym w ciągu ostatnich kilku lat. Wymiana starych opraw oświetleniowych na nowe w technologii LED przynosi liczne korzyści. Dlatego zdecydowaliśmy się kompleksowo wymienić wszystkie stare oprawy oświetleniowe na drogach zarządzanych przez Zarząd Dróg Miejskich.

Rada Warszawy zgodziła się przeznaczyć na ten cel 50 mln zł. Operację wymiany 43 tys. opraw oświetleniowych na latarniach planujemy na lata 2021-2022. Obejmie ona wszystkie ulice ZDM, czyli około połowy warszawskich latarni.

Co na tym zyskamy?

Po pierwsze, trzykrotnie niższe zużycie energii elektrycznej. W ciągu roku jest to oszczędność ok. 38 GWh, a to mniejsze koszty o 16 mln zł. To oznacza, że same tylko oszczędności energii pozwolą na zwrot kosztów inwestycji w ciągu trzech lat.

Po drugie, wymiana starych opraw pozwoli znacznie ograniczyć liczbę awarii oświetlenia. W 2019 r. otrzymaliśmy aż 12 tys. zgłoszeń dotyczących uszkodzonego oświetlenia. Koszty konserwacji i napraw na głównych ulicach Warszawy przekraczają 4 mln zł rocznie. Wymiana opraw pozwoli je znacznie ograniczyć.

Po trzecie, mniejsze zużycie energii oznacza także zmniejszenie emisji szkodliwych substancji. Wymiana opraw przełoży się globalnie na ograniczenie emisji dwutlenku węgla o 30 tys. ton rocznie, a także zmniejszenie ilości emitowanych tlenków siarki i azotu oraz pyłów. Dodatkową korzyścią jest możliwość uzyskania tzw. „białych certyfikatów" wydawanych przez Urząd Regulacji Energetyki na rzecz inwestora, który przeprowadzi modernizację instalacji znacznie zmniejszającą jej energochłonność. W przypadku kompleksowej wymiany ok. 43 tys. opraw oświetleniowych na nowe w technologii LED wartość „białych certyfikatów" na Towarowej Giełdzie Energii może wynieść kilka milionów złotych.

Po czwarte, wymiana opraw pozwoli dostosować parametry oświetlenia tak, aby oświetlało ono drogę w sposób optymalny. Stare oprawy po 30-40 latach pracy nie są w stanie zapewnić wystarczającego strumienia światła. Ich wymiana pozwala poprawić widoczność na drodze, a co za tym idzie bezpieczeństwo.

Po piąte, nowe oprawy pozwolą ograniczyć „zanieczyszczenie światłem". Oświetlenie będzie ukierunkowane tak, by oświetlać jezdnię i chodnik. Montaż nowych opraw poprzedzi projekt fotometryczny określający wszystkie parametry nowego oświetlenia, a inspektorzy ZDM będą je weryfikować przy pomocy specjalistycznego sprzętu. Dzięki temu natężenie światła i luminancja będzie odpowiadać wymaganiom, ulice nie będą zbyt mocno oświetlone, zminimalizujemy również oświetlenie pobliskich budynków, drzew i efekt olśnienia uczestników ruchu.

Po szóste, inwestycja poprawi estetykę oświetlenia. Wzór opraw będzie jednolity w całym mieście, z wyjątkiem ulic zabytkowych. Ustandaryzowana będzie również temperatura barwowa oświetlenia (3000K, zaś na masztach oświetleniowych – 4000K).

Jesteśmy dla Was

Chcemy być jak najbliżej mieszkańców.

Co roku prowadzimy kampanie społeczne, konsultacje, spotkania i realizujemy projekty z budżetu obywatelskiego.

Codziennie otrzymujemy również od Państwa setki zgłoszeń poprzez Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115, za pośrednictwem mediów społecznościowych oraz osobiście.

- Kampanie społeczne
- Budżet obywatelski
- Konsultacje i spotkania z mieszkańcami
- Sprawna obsługa zgłoszeń mieszkańców
- ZDM od kuchni

Kampanie społeczne

Obudź się! Uwaga=Życie

Kampania społeczna „Obudź się! Uwaga=życie" miała na celu poprawę bezpieczeństwa seniorów na warszawskich drogach. Statystyki pokazały, że osoby po 60. roku życia to grupa najbardziej narażona na wypadki.

>75% ofiar śmiertelnych
wśród pieszych w Warszawie
to seniorzy

Uważność na drodze – to jeden z fundamentalnych czynników, mających wpływ na bezpieczeństwo.

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych z udziałem pieszych-seniorów na warszawskich drogach są nieudzielenie pierwszeństwa na przejściu dla pieszych (60,3 proc.) i nieprawidłowe cofanie pojazdów (16,8 proc.). Seniorzy najczęściej przyczyniają się do wypadków przekraczając jezdnię w miejscu niedozwolonym (14 proc.).

Wszystkie te wykroczenia i złe nawyki stwarzają ryzyko utraty życia. W ramach kampanii prowadziliśmy działania, skierowane zarówno do kierowców i seniorów, które „obudzą" obydwie grupy. Uważność, wzajemne zrozumienie i odpowiedzialność wszystkich użytkowników drogi to stan do którego chcielibyśmy dążyć, a także nasze największe wyzwanie komunikacyjne. W ramach kampanii powstały dwa spoty promocyjne: „Gang seniorów" oraz „Niebo", w których udział wzięli tacy aktorzy jak Piotr Fronczewski, Krystyna Tkacz czy Kazimierz Mazur. Obydwa spoty emitowane były w telewizji (łączna liczba widzów to ponad 18,5 mln) i internecie (ponad 4,2 mln wyświetleń).

Nasze praca podczas kampanii nie polegała wyłącznie na działaniach medialnych. Spotykaliśmy się z seniorami na Uniwersytetach Trzeciego Wieku i w klubach seniora. Dużą rolę stanowił także Kościół: za pośrednictwem warszawskich parafii informowaliśmy seniorów o zagrożeniach na drodze.

Poza spotkaniami i działaniami medialnymi, grafiki przypominające o jej założeniach pojawiły się na miejskich autobusach, rowerach Veturilo oraz na ekranach w tramwajach. Zorganizowaliśmy również potańcówkę dla seniorów. Za oprawę muzyczną odpowiadała DJ Vika. Była to doskonała okazja do dobrej zabawy, ale również rozmów, prezentacji spotów i rozdania upominków, które przygotowaliśmy dla uczestników.

51
emisji spotów w telewizji

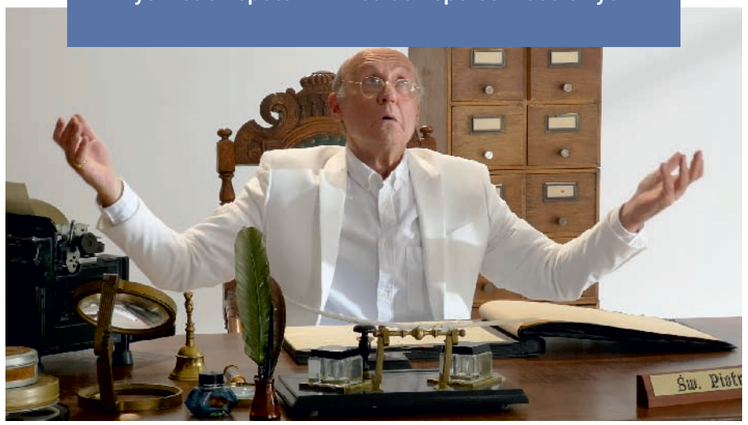
674
publikacje w mediach

4 205
udostępnień reklam

Kampania w liczbach

18,5 mln
łączna liczba oglądających spoty

4,2 mln
wyświetleń spotów w mediach społecznościowych



Raport roczny ZDM 2019

Rowerowy Maj

Kampania Rowerowy Maj na stałe wpisała się w wiosenny krajobraz Warszawy. W 2019 r. już po raz czwarty zachęcaliśmy dzieci do aktywnego dojeżdżania do placówek edukacyjnych – rowerem, hulajnogą lub na rolkach. Akcja promuje zdrowy styl życia, ma także na celu zmianę nawyków transportowych wśród dzieci i ich rodziców.

Rowerowy Maj to też działania edukacyjne. W 2019 r. uczestnicy kampanii mogli wziąć udział w warsztatach dotyczących wychowania komunikacyjnego, w szczególności mobilności aktywnej, a także warsztatów praktycznych z jazdy w ruchu ulicznym.

Do udziału w kampanii szkoły podstawowe zgłosiły się jak zawsze bardzo licznie. Po raz pierwszy natomiast zaprosiliśmy do akcji warszawskie przedszkola. Łącznie wszystkich placówek było 229 (128 szkół i 101 przedszkoli). Był to wyjątkowy rok pod względem liczby nowych uczestników, oprócz przedszkoli wśród debiutantów znalazło się również 37 szkół podstawowych. W sumie w akcji uczestniczyło prawie 80 tys. dzieci, które łącznie przyjechały aktywnie do swoich placówek aż 1 447 638 razy.

Rowerowy Maj oprócz niewątpliwych walorów edukacyjnych to także zabawa, w którą wplatamy elementy rywalizacji. Przez cały miesiąc sumujemy wszystkie przejazdy uczestników kampanii i na ich podstawie wyliczamy frekwencję rowerową. Mierzymy ją w każdej placówce oraz w skali dzielnic i całego miasta. Na jej podstawie przyznajemy nagrody indywidualne oraz grupowe. Niekwestionowanym liderem w Warszawie została Szkoła Podstawowa nr 66 (z frekwencją 91,98 proc.), która już po raz trzeci zajęła pierwsze miejsce. Na podium stanęła również SP nr 356 (z frekwencją 84,69 proc.) i Przedszkole nr 35 (z frekwencją 83,99 proc.).

W całej kampanii, której pomysłodawcą jest Gdańsk, wzięło udział 47 miast. Uczestnicy z Warszawy to 35 proc. wszystkich biorących udział w kampanii w Polsce. W 2020 stolica po raz kolejny zorganizuje Rowerowy Maj, skupiając się tym razem na jego aspekcie ekologicznym.

128
szkół

80 tys.
dzieci

101
przedszkoli

ze wszystkich 18 dzielnic Warszawy

100% aktywność
951 klas
w takiej klasie wszyscy uczniowie chociaż raz wzięli udział w akcji

100% aktywność
832 grup
w takiej grupie wszystkie przedszkolaki chociaż raz wzięły udział w akcji

Rowerowy Maj

69,16%
aktywnych uczestników, czyli **63 374** dzieci

1 447 638
dojazdów rowerem, na rolkach czy hulajnogach do szkół i przedszkoli

44,75%
wyniosła frekwencja „rowerowa" za cały Maj

100% frekwencja
7 271
dzieci przyjechało na rowerze każdego dnia szkolnego w maju!

Raport roczny ZDM 2019

Rower to pojazd

Odpowiedzią na coraz większy ruch rowerowy była kampania edukacyjna „Rower to pojazd". Postanowiliśmy zmierzyć się z sześcioma różnymi problematycznymi sytuacjami związanymi z poruszaniem się na rowerze po mieście. Były to: jazda po chodniku, niesygnalizowanie manewru skrętu, brak obowiązkowego oświetlenia roweru, nielegalna i niebezpieczna jazda pod prąd jednokierunkowymi pasami dla rowerów oraz szeroko pojęta życzliwość wobec pieszych. Hasłem przewodnim spinającym wszystkie tematy było właśnie „Rower to pojazd", przypominające rowerzystom, że na drodze mają nie tylko prawa, ale również obowiązki.

Kampania trwała od marca do października włącznie. Na ulice Warszawy wyjechało 300 rowerów Veturilo, wyposażonych w panele z hasłami, które promowały kampanię. Przygotowaliśmy też cykl sześciu krótkich filmów. Ważnym elementem były plenerowe akcje edukacyjne. W ciekawych i atrakcyjny sposób z wykorzystaniem stylizacji retro rozmawialiśmy z rowerzystami o przepisach oraz drogowym *savoir-vivre*. W akcję zaangażowani byli też stołeczni strażnicy miejscy. Uruchomione zostały poświęcone kampanii patrole. Zadaniami tworzących je funkcjonariuszy były przede wszystkim profilaktyka i edukacja.

Budżet obywatelski

Budżet obywatelski daje mieszkańcom realny wpływ na swoje otoczenie. W ciągu 6 lat warszawiacy zgłosili kilkanaście tysięcy pomysłów na to, na co należy ich zdaniem przeznaczyć środki z budżetu miasta. Dużą część projektów stanowią te związane z infrastrukturą drogową.

Do tej pory ZDM zrealizował 169 projektów z budżetu obywatelskiego. Staramy się, aby projekty zgłaszane przez mieszkańców wpisywać w nasze plany, tak aby kompleksowo zmieniać oblicze remontowanych ulic. Pomysły mieszkańców są dla nas często inspiracją do dalszych działań. Tak jest z ul. Słowackiego, na której prace rozpoczęliśmy w 2019 r. Do tej pory ulica zyskała bezpieczne przejście dla pieszych na wysokości ulicy Filareckiej. Wykonaliśmy remont chodnika i drogi dla rowerów, która została wydłużona w brakujący fragment w kierunku Marymontu. Prace na Żoliborzu będziemy kontynuować w 2020 r. Wyznaczymy nowe przejście na wysokości ul. Szczepanowskiego, a istniejącą zebrę przy ul. Czaki wyposażymy w azyl. Pojawią się również udogodnienia dla kierowców w postaci nowych miejsc postojowych.

Efekty połączonych działań miasta oraz inicjatywy mieszkańców można również zobaczyć w al. Wojska Polskiego. Z inicjatywy mieszkańców, którzy zgłosili projekt do budżetu obywatelskiego, zmieniła się przestrzeń pomiędzy jezdniami. Zaniedbany do tej pory pas zieleni zyskał nową, wygodną centralną aleję z nawierzchni mineralnej, wraz z ławkami i koszami na śmieci. Na przecięciu z poprzecznymi uliczkami powstały przejścia dla pieszych.

W 2019 r. ZDM wykonał 61 projektów wybranych przez mieszkańców w budżecie obywatelskim. Są wśród nich zarówno drobne projekty (montaż stojaków rowerowych czy luster drogowych), jak i większe (budowa dróg dla rowerów na Rudzkiej, Głębockiej, Drewny, al. Reymonta czy ul. Kaliskiego, remont chodników na Radiowej, Mehoffera, Przewodowej, Sosnkowskiego i Wale Miedzeszyńskim). Realizowane są również projekty poprawiające bezpieczeństwo na drogach – m.in. nowe przejścia dla pieszych i doświetlanie istniejących zebr. Nową nawierzchnię zyskał parking wzdłuż ul. Powstańców Śląskich. Wybudowaliśmy także nowe przejście dla pieszych na rondzie Unii Europejskiej.

ZDM ma przed sobą do zrealizowania jeszcze ponad 100 projektów wybranych dotychczas przez mieszkańców. Wśród nich są m.in. remonty lub budowa kilkunastu chodników, a także nowe trasy rowerowe (np. na Gocławiu czy w centrum).

9 801 588 zł

Koszt projektów zrealizowanych w 2019 r.

BUDŻET OBYWATELSKI
WARSZAWA 2019

32
Liczba zrealizowanych projektów z 2019 r.

29
Liczba zrealizowanych projektów z lat ubiegłych

11
Oświetlenie (w tym iluminacje)

12
Chodniki

12
Zmiany w organizacji ruchu

19
Infrastruktura rowerowa

Konsultacje i spotkania z mieszkańcami

Stawiamy na bezpośrednie spotkania z warszawiakami podczas konsultacji społecznych i spotkań informacyjnych. Rozmawiamy o dużych inwestycjach i wprowadzanych zmianach takich jak przebudowa ul. Jana Kazimierza czy rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

Rozszerzenie strefy płatnego parkowania

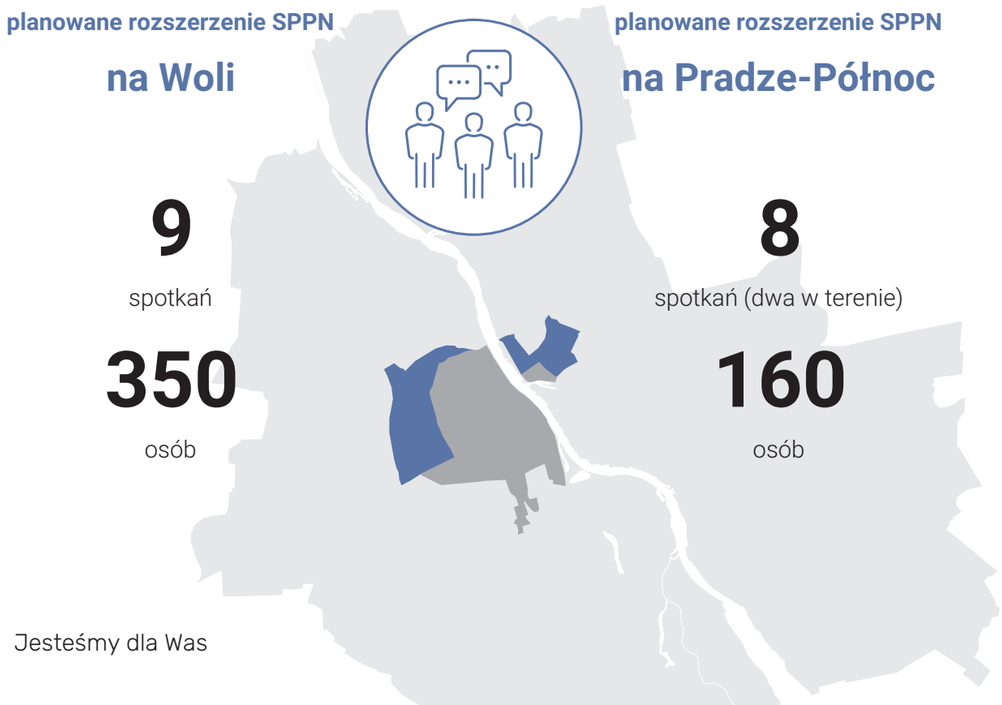
Konsultacje na temat rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Woli i Pradze-Północ trwały od 14 października do 9 listopada 2019 r. Spotkania z mieszkańcami poprzedzone były analizą tych obszarów, które są narażone na największy deficyt miejsc postojowych.

Przebieg konsultacji był dokładnie zaplanowany. Na Woli analizowany obszar ze względu na wielkość został podzielony na 7 podobszarów, tak aby było możliwe zapoznanie się z projektami w ramach jednego spotkania. Łącznie odbyliśmy 9 spotkań, w których wzięło udział prawie 350 osób.

Na Pradze-Północ odbyliśmy 6 spotkań i 2 spacery w terenie, ustawiliśmy dwa mobilne punkty. W sumie wzięło w nich udział 160 osób.

Akcja informacyjna była prowadzona za pomocą trzech rodzajów drukowanych materiałów informacyjnych: plakatów, ulotek oraz karteczek wkładanych za wycieraczki samochodów, a także poprzez informację na Warszawskiej Platformie Konsultacji Społecznych oraz w mediach społecznościowych.

Plakatowanie oraz kolportaż ulotek odbywały się etapami, przed spotkaniem konsultacyjnym w danym obszarze. W ten sposób rozwieszonych zostało 300 szt. plakatów oraz rozkolportowano 9000 szt. ulotek równo podzielonych pomiędzy obszary.



Konsultacje społeczne dotyczące funkcjonowania Veturilo po roku 2021 odbyły się w terminie 14 września – 10 października.

4 983

Osób wypełniło ankietę elektroniczną z pytaniami dotyczącymi systemu i możliwością wskazania lokalizacji stacji

700

uwag i postulatów

225

Wiadomości e-mail wysłanych przez mieszkańców, zawierających ponad

Kilkadziesiąt komentarzy mieszkańcy zamieścili na Facebooku pod wpisami dotyczącymi konsultacji

Jakie Veturilo po 2021 r.?

System rowerów miejskich Veturilo na obecnych zasadach będzie działać do końca sezonu 2020. Przed przygotowaniem założeń i warunków do przetargu na Veturilo w latach 2021-28, rozmawialiśmy z mieszkańcami Warszawy i osobami korzystającymi z miejskich rowerów o tym, jak widzieliby ten system w przyszłości. Zależało nam na opiniach dotyczących przede wszystkim: modelu systemu, taryfy, sposób wypożyczania, rodzajów rowerów, modelu i wyposażenia roweru, wyposażenia stacji, aplikacji mobilnej i terminalu. Na specjalnej mapie można było zaznaczyć propozycje lokalizacji stacji

Ankietę elektroniczną wypełniło prawie 5 tysięcy osób. Otrzymaliśmy również ponad 200 maili zawierających przeszło 700 uwag. Zgłoszone uwagi zostały w dużej mierze uwzględnione w „Studium Koncepcyjnym Funkcjonowania Warszawskiego Roweru Publicznego". Dokument ten, wraz z ustaleniami z dialogu technicznego z potencjalnymi wykonawcami, stał się podstawą do określenia kształtu przyszłego systemu Veturilo.

Przebudowa ul. Jana Kazimierza

Od 20 marca do 14 kwietnia odbyły się konsultacje społeczne dotyczące przebudowy ul. Jana Kazimierza. Cieszyły się one dużym zainteresowaniem mieszkańców Odolan. Podczas spotkania konsultacyjnego w sali konferencyjnej Instytutu Podstaw Informatyki PAN przy ul. Jana Kazimierza 5 oraz w punkcie konsultacyjnym w Kawiarni „Spotkanie" rozmawialiśmy ze 130 mieszkańcami. Uwagi zbieraliśmy nie tylko podczas spotkań, ale również mailowo. Łącznie wpłynęło prawie 200 różnych uwag do projektu. Te, które były możliwe do wprowadzenia, zostały uwzględnione i będą wprowadzone do projektu. Realizacja inwestycji powinna się rozpocząć w 2020 r.

Przebudowa ul. Kondratowicza

Na ul. Kondratowicza budowane są dwie stacje metra – „Kondratowicza" przy skrzyżowaniu ulicy Malborskiej i Kondratowicza oraz „Rembielińska" przy skrzyżowaniu ulicy Kondratowicza i Rembielińskiej.

Budowa metra na Bródnie to także zmiany na powierzchni. Ulica Ludwika Kondratowicza przejdzie przemianę porównywalną z tą, jaka nastąpiła na ul. Świętokrzyskiej po zakończeniu budowy centralnego odcinka II linii metra. Pozostaną dwie jezdnie z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku – będą one jednak znacznie bliżej siebie. Dzięki temu możliwe będzie wygospodarowanie przestrzeni na dodatkową zieleń uliczną (szpalery drzew po obu stronach i między jezdniami, krzewy, itd.). Powstaną także drogi dla rowerów, a także szerokie i wygodne chodniki. W zatokach wzdłuż jezdni znajdzie się miejsce do parkowania aut. Przebudowane zostaną wszystkie skrzyżowania, a także oświetlenie wzdłuż całej ulicy.

Jesienią spotykaliśmy się z mieszkańcami Bródna, aby pokazać im projekt tych zmian. Został on wypracowany podczas konsultacji społecznych. To przede wszystkim wielka zmiana jakości przestrzeni publicznej i realizacja postulatów, dotyczących Centrum Lokalnego przy ul. L. Kondratowicza, w rejonie Parku Bródnowskiego.

W spotkaniach wzięło udział ponad 50 mieszkańców Targówka. Uczestnicy pytali m.in. o zakres ingerencji w zieleń w Parku Bródnowskim od strony ul. Kondratowicza, liczbę miejsc parkingowych czy przebieg infrastruktury rowerowej.

Raport roczny ZDM 2019

Sprawna obsługa zgłoszeń mieszkańców

Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115 już szósty rok ułatwia mieszkańcom zgłaszanie awarii czy pomysłów. W 2019 r. przy rosnącej liczbie zgłoszeń wpływających do Zarządu Dróg Miejskich skróciliśmy czas ich obsługi. 33 932 zgłoszeń, jakie wpłynęły do nas w ubiegłym roku obsługiwaliśmy średnio w ciągu 4,2 dnia.

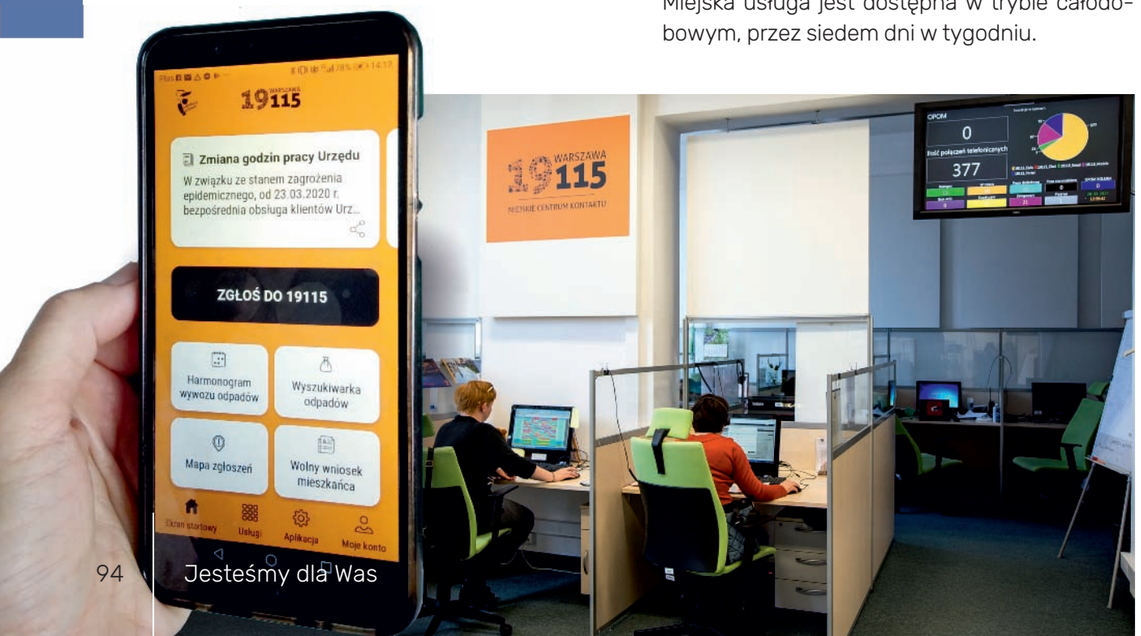
Każdego dnia 2019 r, do ZDM wpływało średnio po 91 zgłoszeń. Podobnie jak we wcześniejszych latach najwięcej zgłoszeń dotyczyło oświetlenia, sygnalizacji świetlnej oraz stanu nawierzchni chodników, dróg rowerowych i jezdni oraz korzystania z rowerów miejskich. Mieszkańcy zgłaszali także wnioski o wytyczenie nowych chodników, przejść dla pieszych, sygnalizacji świetlnych, montaż stojaków rowerowych, postawienie słupków ograniczających parkowanie czy remonty dróg.

Zgłaszający częściej niż w poprzednich latach postulowali wprowadzanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo pieszych (progi zwalniające, azyle, sygnalizacje świetlne). Zwracali uwagę na udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością – obniżone krawężniki, pola uwagi, płyty ostrzegawcze czy pasy prowadzące. Takie rozwiązania Zarząd Dróg Miejskich realizował w 2019 r.

Nadal najpopularniejszym kanałem kontaktu z 19115 jest telefon (40 proc. zgłoszeń trafia do ZDM w ten sposób). Jednak coraz więcej zgłoszeń (34 proc.) otrzymujemy za pośrednictwem aplikacji mobilnej Warszawa 19115.

Zgłoszenia mieszkańców są dla nas jednym ze źródeł informacji o awariach i usterkach w infrastrukturze drogowej, a Pogotowie Drogowe może szybciej reagować, ograniczając zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowego. Każdego dnia, przez całą dobę nasi pracownicy wysyłają w miejsce interwencji konserwatorów, by naprawili usterkę.

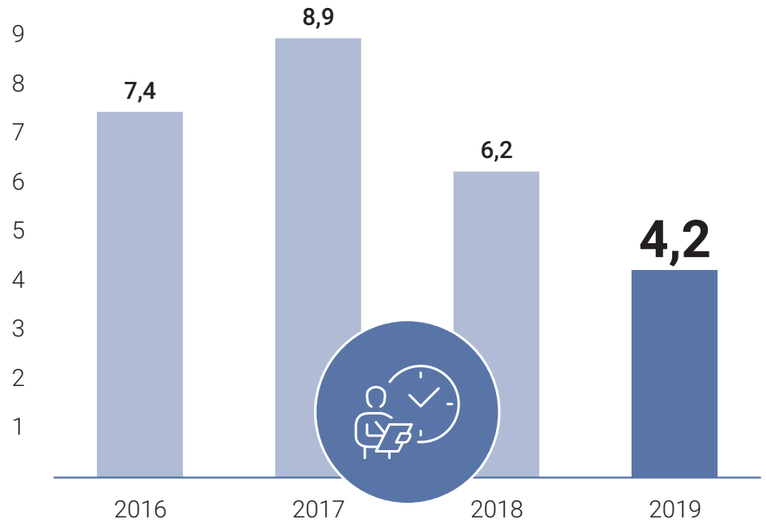
Zgłoszenia można kierować do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115 nie tylko za pośrednictwem aplikacji i telefonicznie, ale też za pośrednictwem portalu warszawa19115.pl, adresu mailowego kontakt@um.warszawa.pl lub czatu warszawa19115.pl/web/portal/chat. Miejska usługa jest dostępna w trybie całodobowym, przez siedem dni w tygodniu.



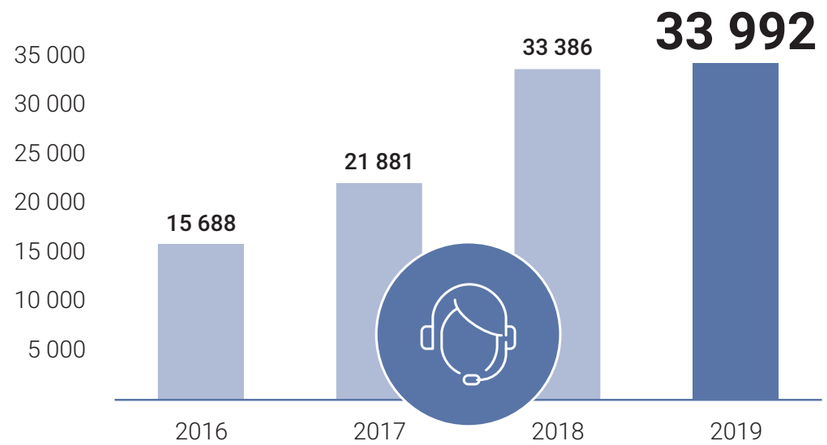
JEDEN NUMER tysiąc spraw

WARSZAWA 115

Średni czas obsługi zgłoszeń w ZDM (w dniach)



Liczba zgłoszeń w ZDM



ZDM od kuchni

Tysiące dokumentów, projektów drogowych czy kampanie społeczne. Nasi pracownicy wykonują wiele zadań. Jedni pracują w biurze, a inni w terenie. Możecie zobaczyć, jak wygląda nasza praca „od kuchni”.

Raport roczny ZDM 2019

Opracowanie merytoryczne: Wydział Komunikacji Społecznej ZDM
Zdjęcia: Mirosław Kaźmierczak/ZDM

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH