

Raport roczny

2020



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

Raport roczny

2020



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

Przedmowa

Szanowni Państwo,

za nami rok pełen wyzwań i trudnych decyzji, często podyktowanych pandemią koronawirusa. Mimo przeszkód konsekwentnie dążymy do realizacji naszych założeń. Moją ambicją i wizją, w którą wierzę, jest Warszawa bezpieczna, przyjazna, wygodna i dostępna. Chcę, aby była miejscem idealnym nie tylko to pracy, ale też do życia.

Prace, które udało nam się zrealizować i te, które planujemy, wpisują się w tę wizję. W ramach projektu „Nowe Centrum Warszawy” przebudowaliśmy al. Jana Pawła II i ronda Czterdziestolatka. Tak jak zapowiadaliśmy, mamy naziemne przejścia dla pieszych, nowe drogi rowerowe i zieleń.

Przebudowa al. Jana Pawła II była pierwszym krokiem do nowego centrum Warszawy – w 2021 roku czekają nas kolejne zmiany takie jak wyznaczenie naziemnych przejść dla pieszych wokół ronda Dmowskiego, przebudowa tzw. placu Pięciu Rogów, budowa drogi rowerowej

wzdłuż Marszałkowskiej czy konkurs architektoniczny, który odmieni ulicę Chmielną.

Metamorfozę przeszły też inne ulice, np. Górczewska. To przykład tego, że można pogodzić racje wszystkich użytkowników dróg – interesy kierowców, pieszych i rowerzystów. Mamy więcej zieleni, nowe chodniki, jest nowa ścieżka rowerowa, zostały uporządkowane miejsca do parkowania i jest ich więcej niż było.

To nie koniec zmian – w 2021 roku chcemy rozpocząć też budowę nowego symbolu Warszawy, czyli pierwszego mostu pieszo-rowerowego przez Wisłę. Ta inwestycja będzie najciekawszą architektonicznie przeprawą w stolicy. Z podobnych konstrukcji słyną inne miasta na świecie, np. Londyn czy Madryt.

Jak co roku naszym priorytetem również jest bezpieczeństwo. W 2020 roku zakończyliśmy audyt przejść dla pieszych bez sygnalizacji. Cały proces trwał pięć lat, a jego skala najprawdopodobniej była największa na świecie – w sumie sprawdziliśmy 4093 przejścia. Teraz na najniższej ocenionych zebrach wdrażamy zmiany.

Równie istotna jest wygoda i dostępność – w 2020 roku wyznaczaliśmy kolejne przejścia, remontowaliśmy jezdnie i chodniki, likwidowaliśmy bariery architektoniczne i budowaliśmy nowe sygnalizacje świetlne. Wszystko po to, aby ułatwić poruszanie się osobom starszym, z niepełnosprawnościami czy opiekunom z maluchami w wózkach. Zapewniam, że te zmiany będą kontynuowane.

Postanowiliśmy też kontynuować nasze działania w zakresie innowacyjnych technologii. Teraz w Warszawie działają trzy samochody e-kontroli, które sprawiły, że nieopłacalne w strefie płatnego parkowania stało się nieopłacalne. Będziemy dalej walczyć z piratami parkingowymi i planujemy zakupić kolejne specjalne pojazdy.

Pandemia dotknęła nas wszystkich, jednak jestem głęboko przekonany, że dzięki konsekwencji, wytrwałości i solidarności dalej będziemy budować Warszawę – stolicę bezpieczną, przyjazną, dostępną i wygodną.



Rafał Trzaskowski
prezydent m.st. Warszawy

Szanowni Państwo,

w 2020 r. mierzyliśmy się z największymi trudnościami w historii ZDM. Pandemia koronawirusa zaburzyła funkcjonowanie praktycznie wszystkich branż, nas drogowców również nie oszczędzając. Kwarantanna pracowników naszej jednostki oraz wykonawców w pewnym momencie stała się codziennością, co odbijało się na tempie prac. Ale mimo przeszkód i przy zachowaniu sanitarnych wytycznych krok po kroku docieraliśmy do mety z napisem „zrobione”.

Udało nam się zrealizować wiele ważnych inwestycji. Numerem jeden była przebudowa centralnego odcinka al. Jana Pawła II i ronda Czterdziestolatka, która zapoczątkowała przemiany w Śródmieściu pod szyldem Nowe Centrum Warszawy. Całkowicie odmieniliśmy oblicze ul. Górczewskiej, nadając jej należytej elegancji. A przecież to tylko wycinek – metamorfozę przeszło wiele innych ulic.

Niektóre wprowadzone zostały dotknięte zmianami bardziej kosmetycznymi, ale oczekiwanymi przez mieszkańców. Przykładem Francuska – zgodnie z życzeniem mieszkańców upiększyliśmy ją zielenią. Ten kierunek obraliśmy w innych miejscach, hołdując zasadzie, że dobra droga to taka, która nie tylko pozwala dotrzeć do celu wszystkim uczestnikom ruchu, ale też sprawia, że przyjemniej przy niej mieszkać i spędzać na niej czas.

Oczywiście naszym priorytetem niezmiennie pozostaje bezpieczeństwo. Sukcesywnie wdrażaliśmy zmiany na kolejnych przejściach dla pieszych bez sygnalizacji, których audyt zakończyliśmy w 2020 r. Za każdym razem szły one w parze z poprawą dostępności i komfortu dla wszystkich uczestników ruchu.

Ale rok 2020 był też wyjątkowy pod innym względem – postawiliśmy na technologiczne innowacje, wprowadzając system e-kontroli w strefie płatnego parkowania. Samą strefę zaś poszerzyliśmy, żeby poprawić ochronę potrzeb parkingowych lokalnej społeczności.

Wiele ze zmian, jak choćby ta dotycząca strefy, zostało wprowadzonych wspólnie z mieszkańcami. Konsultujemy z nimi najważniejsze inwestycje, uwzględniamy ich spostrzeżenia i uwagi, a następnie zderzamy to z naszą wiedzą i doświadczeniami w celu wypracowania najkorzystniejszych rozwiązań. Dlatego dziękuję wszystkim za zaangażowanie na rzecz miasta.

Podziękowania kieruję również do pracowników ZDM i wykonawców, a także do radnych i władz miasta. Bez ich wsparcia nie udałooby się zrealizować wszystkich planów. Liczę, że przy ich pomocy w następnych latach stawimy czoła kolejnym zadaniom.

Aby tak się stało, zwłaszcza w dobie pandemii potrzeba nam wytrwałości. Prezentując więc raport roczny ZDM za 2020 r., tego nam i Państwu życzę.



Łukasz Puchalski
dyrektor Zarządu Dróg Miejskich

Spis treści

6

Wstęp

8 2020 rok w liczbach

11

Remonty i przebudowy

- 12 al. Jana Pawła II i rondo Czterdziestolatka
- 14 Górczewska
- 16 Przyczółek Grochowski
- 18 al. Zjednoczenia
- 20 Saska
- 22 Nowe ronda
- 24 Remonty jezdni
- 26 Remonty chodników
- 28 Zazielenianie ulic
- 30 Poprawa dostępności
- 32 Nowe drogi dla rowerów
- 34 Remonty parkingów
- 35 Odwodnienie i urządzenia hydrotechniczne

37

Bezpieczeństwo

- 38 Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych
- 40 Pomiary prędkości
- 42 Zmiany w organizacji ruchu
- 44 Oświetlenie
- 46 Doświetlenia przejść
- 48 Sygnalizacja świetlna
- 50 Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Bieżące utrzymanie

53

- 54 Pogotowie Drogowe
- 56 Obiekty inżynierskie
- 58 Parkingi podziemne
- 60 Pas drogowy
- 62 Usuwamy nielegalne reklamy
- 64 Miejski System Informacji

Rozwój i projekty

67

- 68 Rozwój SPPN
- 70 e-kontrola
- 72 Veturilo
- 74 Iluminacja zimowa

Plany na przyszłość

77

- 78 Poprawa bezpieczeństwa
- 80 Plac Pięciu Rogów
- 82 Nowe Centrum Warszawy
- 84 Modernizacja oświetlenia
- 86 Most pieszo-rowerowy na Pragę

Dostępni dla Was

89

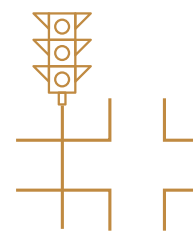
- 90 Konsultacje z mieszkańcami
- 92 Budżet obywatelski
- 94 Sprawna obsługa zgłoszeń mieszkańców
- 96 ZDM od kuchni

Czy wiesz, że...

Pod Zarząd Dróg Miejskich podlega ponad 800 km dróg w Warszawie.

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

ZDM w liczbach



849

skrzyżowań i przejść
z sygnalizacją świetlną



37,3 tys.

miejsc w Strefie Płatnego
Parkowania Niestrzeżonego



93,7 tys.

drogowskazów,
tablic i map Miejskiego
Systemu Informacji



116 739

latarni
ulicznych



120 401

opraw
oświetleniowych



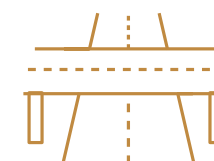
1,1 mln

energooszczędnych
diod eko-LED
w zimowej iluminacji



675 km

tras
rowerowych



545

obiektów mostowych
i inżynierskich



520

pracowników

2020 rok w liczbach



133,5 tys.

m² wyremontowanych
jezdni



77,4 tys.

m² wyremontowanych
chodników



46 km

wybudowanych
i wyremontowanych tras
rowerowych



1052

przejścia sprawdzone
pod kątem
bezpieczeństwa



1881

nowych opraw
oświetleniowych



669

nowych
latarni ulicznych



264

doświetlone
przejścia



33

nowe lub wyremontowane
sygnalizacje świetlne



15

skrzyżowań włączonych do
Zintegrowanego Systemu
Zarządzania Ruchem



13,5 tys.

kontroli
pasa drogowego



1105

usuniętych
reklam



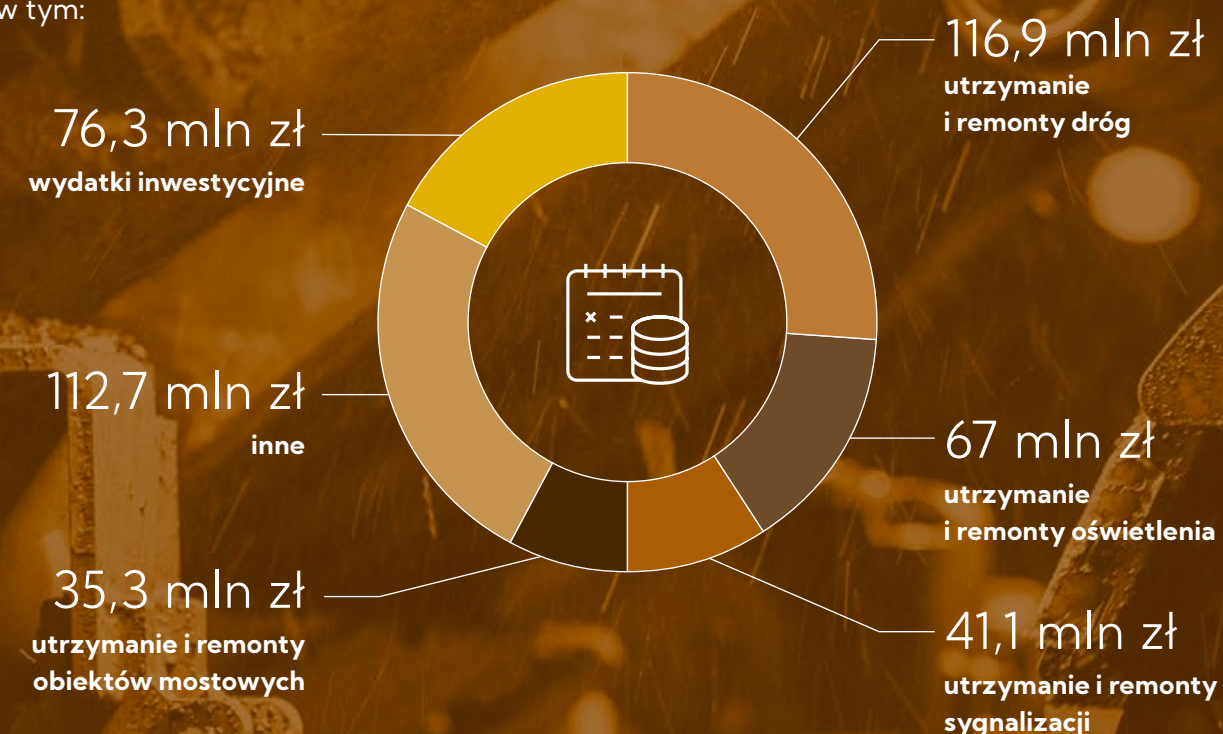
3,1 mln

wypożyczeń
roweru miejskiego
Veturilo

Łączne wydatki w 2020 r.

449,3 mln zł

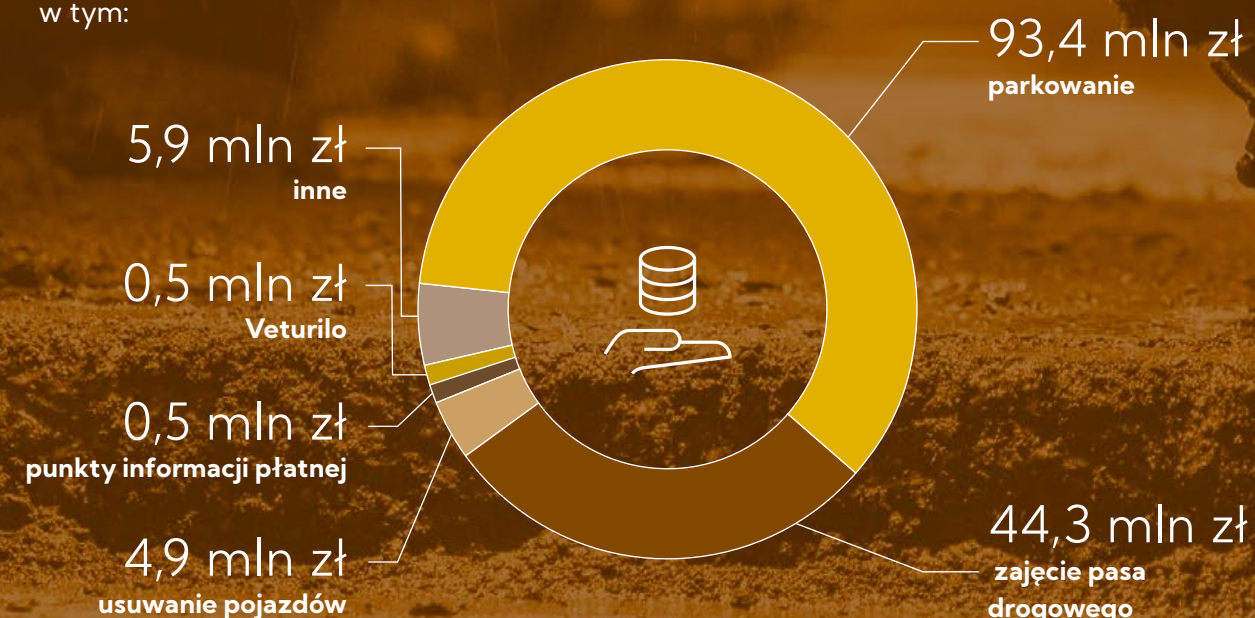
w tym:



Łączne dochody w 2020 r.

149,8 mln zł

w tym:





Remonty i przebudowy

Podstawowym zadaniem Zarządu Dróg Miejskich jest utrzymanie infrastruktury drogowej. Przebudowy, modernizacje i drobne naprawy poprawiają komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu, dodają też estetyki przestrzeni publicznej. W 2020 roku przeprowadziliśmy wiele inwestycji, które usprawniły poruszanie się kierowcom, pieszym i rowerzystom.

- 12 al. Jana Pawła II i rondo Czterdziestolatka
- 14 Górczewska
- 16 Przyczółek Grochowski
- 18 al. Zjednoczenia
- 20 Saska
- 22 Nowe ronda
- 24 Remonty jezdni
- 26 Remonty chodników
- 28 Zazielenianie ulic
- 30 Poprawiamy dostępność
- 32 Nowe drogi dla rowerów
- 34 Remonty parkingów
- 35 Odwodnienie i urządzenia hydrotechniczne

al. Jana Pawła II i rondo Czterdziestolatka

Przebudowa głównego odcinka al. Jana Pawła II i rondo Czterdziestolatka stanowiły pierwszy krok ku Nowemu Centrum Warszawy. Jezdnie i chodniki zostały wyremontowane, powstały nowe drogi dla rowerów i szpalery drzew, a piesi na rondzie zyskali naziemne przejścia.

Ideą projektu był zrównoważony podział przestrzeni ulicy dla wszystkich jej użytkowników. Zasadniczy przekrój jezdni został tak ujednolicony, że kierowcy mają do dyspozycji trzy pasy ruchu w każdym kierunku, łącznie z wiaduktem prowadzącym nad rondem. Dzięki temu powstało miejsce na szerokie chodniki wyłożone estetycznym lastryko.

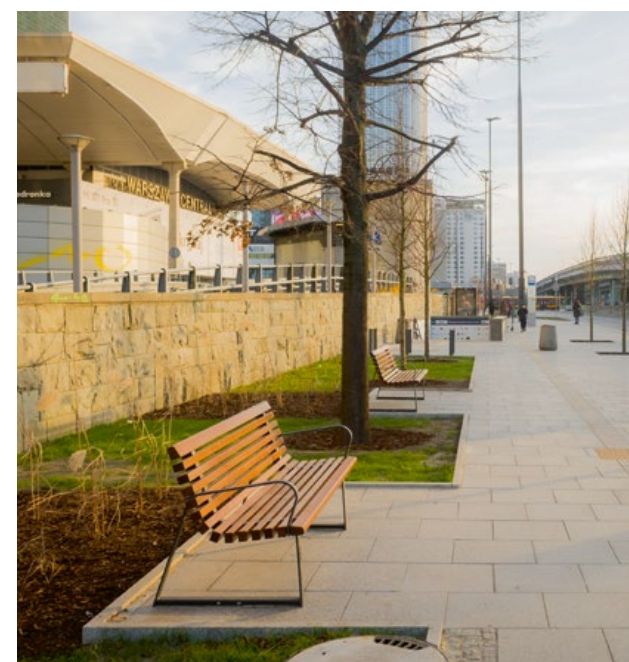
Znalazła się także przestrzeń na drogi dla rowerów. Takie szerokie na 3 metry trasy utworzono po obu stronach alei.

Zlikwidowaliśmy bariery na rondzie Czterdziestolatka. W jego rejonie powstały dwa naziemne przejścia dla pieszych – przez al. Jana Pawła II i Al. Jerozolimskie. To pierwsze, utworzone po północnej stronie, pozwala w kilka sekund dostać się na przystanki tramwajowe, a drugiemu towarzyszy przejazd rowerowy. Dzięki temu nowa droga dla rowerów została połączona z przystosowaną do ruchu rowerowego ul. Nowogrodzką, gdzie utworzyliśmy trzecią zebrawą z przejazdem.

Zmiany dopełniła zielen. Przy okazji przebudowy posadziliśmy 35 lip holenderskich, 2 dęby, tysiące krzewów i szerokie pasy rozchodnika. Po obu stronach alei pojawiły się też elementy małej architektury w postaci ławek.



Trzy nowe
przejścia
dla pieszych



Górczewska

Jedna z ważniejszych wolskich arterii stała się bezpieczna i wygodna. Na odcinku między ulicami Syreny a Młynarską pojawiły się nowe chodniki, drogi dla rowerów, miejsca parkingowe i zieleń.

Do zmian przyczyniła się druga linia metra. Budowa trzech wolskich stacji oznaczała nową rzeczywistość komunikacyjną tej okolicy. Po obu stronach ul. Górczewskiej ułożyliśmy nowe chodniki z betonowych płyt antysmogowych, wyposażonych w udogodnienia dla niewidomych i niedowidzących. Osoby z niepełnośprawnościami zyskały też rampy przy miejscach parkingowych i pochylnie przy przystankach komunikacji miejskiej. Rowerzystom wygodę i bezpieczeństwo zapewnia wybudowana po północnej stronie asfaltowa droga dla rowerów.

Z części ulicy zniknął buspas, a w zamian pojawiły się zatoki parkingowe. Dzięki nim przybyło miejsc postojowych. Tym samym geometria ul. Górczewskiej została dostosowana do przekroju ul. Leszno, która jest jej naturalnym przedłużeniem w kierunku centrum.

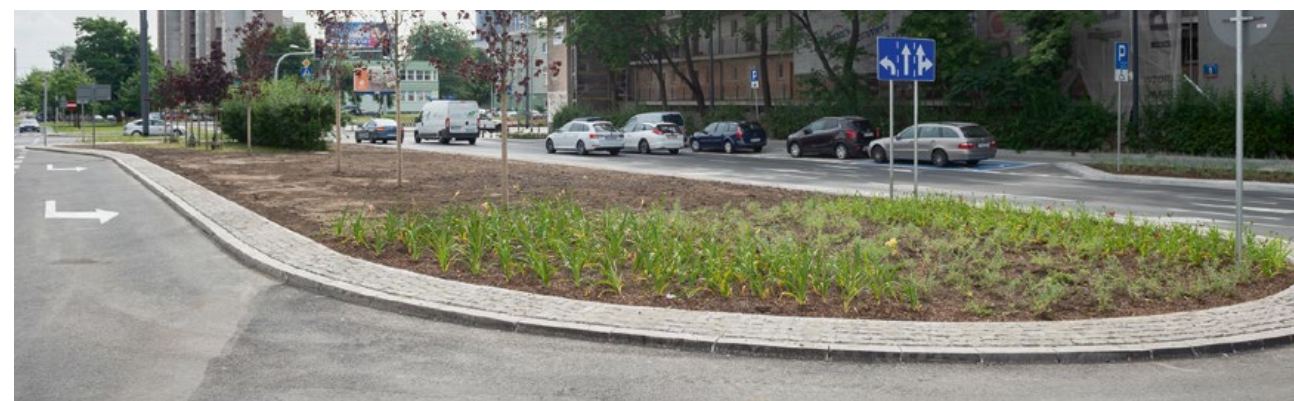
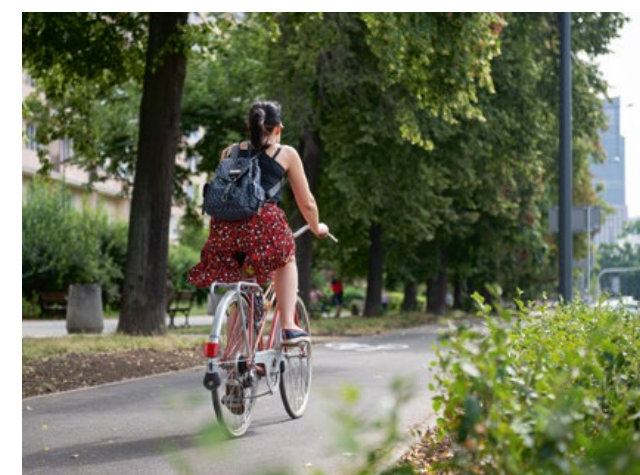
Ulica zyskała nowe oświetlenie. Stare słupy zastąpiliśmy nowymi, wyposażonymi w LED-owe lampy.

Przy ul. Tyszkiewicza wytyczyliśmy dodatkowe przejście i przejazd rowerowy z sygnalizacją oraz przebudowaliśmy sygnalizację przy ul. Płockiej. Została wyposażona w automatyczną detekcję oraz zsynchronizowana z pozostałymi skrzyżowaniami.

Przybyło też zieleni. Pojawiło się niemal 100 nowych drzew, z których blisko 30 zazieleniło pas dzielący ul. Górczewskiej.



Blisko 100
nowych drzew



Przyczółek Grochowski

Wiadukt wzdłuż ul. Ostrobramskiej nad al. Stanów Zjednoczonych przeszedł gruntowny remont. Wymieniona została cała płyta pomostu przeprawy, odświeżyliśmy też jej otoczenie – odnowiliśmy chodniki, ciągi pieszo-rowerowe i perony przystankowe.

Węzeł na Przyczółku Grochowskim powstał w latach 70. ubiegłego wieku jako jeden z obiektów Trasy Łazienkowskiej i z powodu upływu czasu uległ znacznej degradacji. Stan techniczny przeprawy na tyle się pogorszył, że przed rozpoczęciem prac nośność konstrukcji utrzymywały tymczasowe podpory.

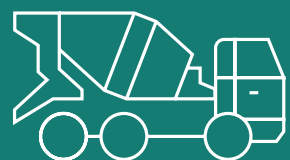
Aby odnowić obiekt, konieczna była jego całkowita rozbiórka. Najważniejsze części przeprawy zastąpiliśmy nowymi. Kluczowy etap modernizacji stanowiła wymiana płyty pomostu wiaduktu. Wylanie 1400 m³ betonu i jego ułożenie zajęło ponad dobę: to ze względu na gabaryty płyty, liczącej 81 m długości, 19 m szerokości i 1 m grubości koryta.

Obiekt wyposażyliśmy w niezbędne elementy, m.in. balustrady i barierki. Wiadukt zyskał też nowe urzą-

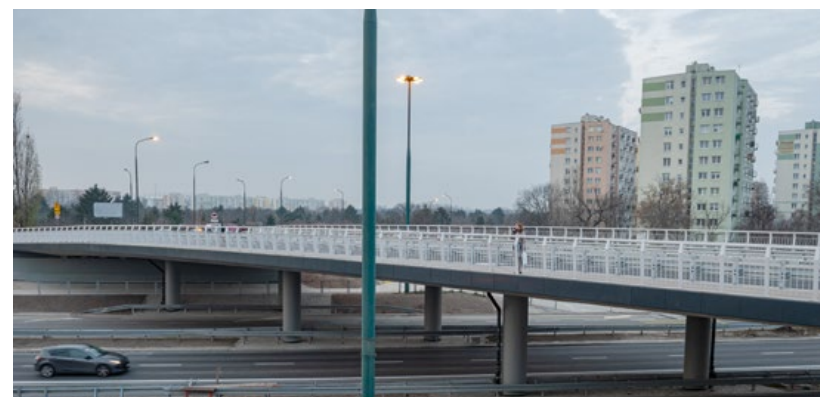
dzenia dylatacyjne i system odprowadzania wód opadowych. Nawierzchnię chodników wykonaliśmy z tzw. jastrychu żywicznego.

Zmiany zaszły też w otoczeniu przeprawy. Odnowiliśmy chodniki, ciągi pieszo-rowerowe i perony przystankowe, które podnieśliśmy do poziomu 16 cm ponad jezdnię, by ułatwić wsiadanie do autobusów. Przesunęliśmy jeden przystanek, aby wygodniejsze stały się przesiadki.

W tym celu również poprawiliśmy dojście do oddalonych od siebie czterech przystanków obsługujących 11 linii. Wybudowaliśmy na nowo schody po północnej stronie węzła. W kolejnym etapie możliwa będzie budowa pochylni prowadzącej na wiadukt, na którą zachowaliśmy odpowiednią rezerwę.



1400 m³
wylanego
betonu



al. Zjednoczenia

Na początku maja 2020 r. zakończyła się modernizacja al. Zjednoczenia. Jedna z ważniejszych bielańskich ulic w całości przeszła metamorfozę i wypiękniała. Wprowadzone zmiany poprawiły wygodę oraz bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Przebudowa rozpoczęła się we wrześniu 2019 r. Najpierw objęła odcinek od ul. Żeromskiego do ul. Kasprowicza. Następnie prace prowadzone były w kierunku wschodnim do ul. Marymonckiej.

W sumie na całym niemal kilometrowym fragmencie alei jezdnia zyskała ponad 9,5 tys. m² nowej nawierzchni wraz z podbudową. Stare i zniszczone chodniki zmieniliśmy na nowe, kładąc antysmogowe płyty betonowe o wymiarach 50 x 50 cm o łącznej powierzchni ponad 8 tys. m². Poprawiliśmy parkowanie, tworząc przy jezdni zatoki postojowe na ponad 130 samochodów. Wyremontowaliśmy ciągnącą się po północnej stronie drogę rowerową, którą przedłużyliśmy do ul. Żeromskiego. Dzięki temu rowerowo skomunikowaliśmy tę ulicę z ul. Marymoncką. Zamontowaliśmy 32 nowe stojaki rowerowe, a na wysokości stacji metra Stare Bielany utworzyliśmy parking rowerowy.

Przystanki, które znajdowały się na wlotach na skrzyżowania z ulicami Żeromskiego i Kasprowicza, przenieśliśmy na wyloty. Wyremontowaliśmy istniejące zatoki – wyposażyliśmy je w podwyższone krawężniki, ułatwiające wejście do autobusu. Barrier architektonicznych zlikwidowaliśmy znacznie więcej – na chodnikach i przy przejściach zamontowaliśmy płyty prowadzące oraz ostrzegawcze dla osób niedowidzących i niewidomych.

Poprawiliśmy także widoczność. Wstawiliśmy nowe latarnie, które wyposażyliśmy w ledowe oprawy. Dzięki nim widniej jest na jezdni, chodnikach i przejściach dla pieszych.



Zatoki postojowe na ponad 130 samochodów



Saska

Nowa nawierzchnia jezdni, wymienione chodniki, a także dodatkowa zieleń wraz z drzewami. To efekt modernizacji ul. Saskiej, która przeobraziła się w piękną miejską ulicę.

Saska to jedna z ważniejszych ulic na Saskiej Kępie, ale jest też połączeniem Gocławia z centrum. Kilka lat temu, w związku z zamknięciem mostu Łazienkowskiego na czas jego remontu po pożarze, przeszła okres wzmożonego ruchu, co przyspieszyło degradację nawierzchni.

Przeprowadzone prace sprawiły, że ul. Saska na odcinku od al. Waszyngtona do skrzyżowania z ul. Zwycięzców całkowicie się zmieniła. Teraz nie tylko pełni funkcje komunikacyjne, ale stała się świetnym miejscem na spacer.

Kierowcy poruszają się po nowej nawierzchni, którą wymieniliśmy wraz z podbudową. Po obu stronach ulicy wstawiliśmy nowe krawężniki, odnowiliśmy zjazdy brawowe. Położyliśmy też nowe chodniki. Wykonaliśmy je

zgodnie z obowiązującymi standardami projektowymi, kładąc estetyczne płyty betonowe. Uzupełniliśmy je pasami prowadzącymi i płytami z wypustkami, przeznaczonymi dla osób niewidomych i niedowidzących.

Początkowo modernizacja miała się na tym kończyć, ale na prośbę okolicznych mieszkańców rozszerzyliśmy jej zakres o wprowadzenie większej ilości przyulicznej zieleni. Na ul. Saskiej posadziliśmy blisko 8 tys. krzewów i bylin, m.in. pęcherznicę kalinolistną, berberys 'Thunberga', ligustr pospolity i liliowce. Dołączyły do nich także drzewa – 18 jesionów amerykańskich. Zieleń zastąpiła zbędny beton w narożnikach skrzyżowań czy przy wjazdach na posesje. Dzięki temu odnowiona ulica zyskała na estetyce.



niemal 8 tys.
posadzonych roślin



Nowe ronda w Ursusie i na Muranowie

Zmiana skrzyżowania na rondo jest jednym ze sposobów poprawy bezpieczeństwa. W tym celu wybudowaliśmy rondo u zbiegu ulic Spisaka, Sosnkowskiego i Regulskiej, a także Anielewicza i Karmelickiej. W tym drugim miejscu po okręgu poruszają się także rowerzyści.

Rondo w Ursusie zastąpiło przewymiarowane skrzyżowanie, którego tarcza rozciągała się na przeszło 600 m². Taki układ nie miał żadnego praktycznego uzasadnienia – był nieadekwatny do charakteru tworzących go ulic Spisaka, Sosnkowskiego i Regulskiej, a przez to nieczytelny dla kierowców.

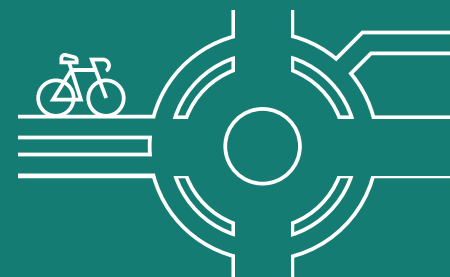
Nowe rozwiązanie uporządkowało ruch, usprawniło przejazd i poprawiło bezpieczeństwo przechodniów. Wytoczyliśmy dwa przejścia dla pieszych – przez ulice Spisaka i Sosnkowskiego. Na tych jednokierunkowych ulicach dopuściliśmy też ruch rowerowy w obu kierunkach w ramach pomysłu zgłoszonego w budżecie obywatelskim. Geometrię okrągłego skrzyżowania zaprojektowaliśmy tak, że zapewnia pełną przejezność miejskim autobusom, które dojeżdżają do przystanków na pobliskiej pętli.

Rondo było też elementem zmian na ul. Anielewicza na Muranowie. Powstało u zbiegu z ul. Karmelicką. Zastąpiło skrzyżowanie o rozległej tarczy i szerokich łukach, które zachęcały do szybkiej jazdy. Teraz kierowcy poruszają się wolniej i ostrożniej, co poprawiło bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Ci drudzy zyskali „swoje” okrągłe skrzyżowanie, które powstało na obwodzie ronda samochodowego.

Wybudowaną po okręgu jednokierunkową drogę dla rowerów połączyliśmy z jezdnią dzięki pasom rowerowym, które wyznaczaliśmy na jezdni ul. Anielewicza. Pasy te utworzyliśmy na odcinku od Karmelickiej do Okopowej. Wydzieliliśmy je przy jednoczesnym zachowaniu dotychczasowego układu i zbliżonej liczby

miejsz parkingowych. Jezdnia pozostała jednopasmowa z dodatkowymi pasami do skrętu wyznaczonymi w rejonie skrzyżowań.

W 2020 r. wykonaliśmy też projekty dla kolejnych rond: na ul. Kasińskiego (skrzyżowanie z ul. Przasnyską), na ul. Powązkowskiej (skrzyżowanie z ul. Obrońców Tobruku), na ul. Augustówka (skrzyżowanie z ul. Zawodzie) oraz na ul. Smoczej (skrzyżowanie z ul. Stawki). Lokalizacje te zostały wybrane na podstawie wyników audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego i wniosków mieszkańców. Planujemy również budowę dwóch rond na ul. Kadetów w Wawrze.



Rowerowe rondo

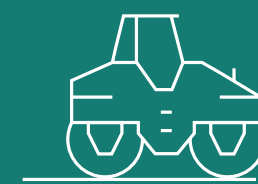
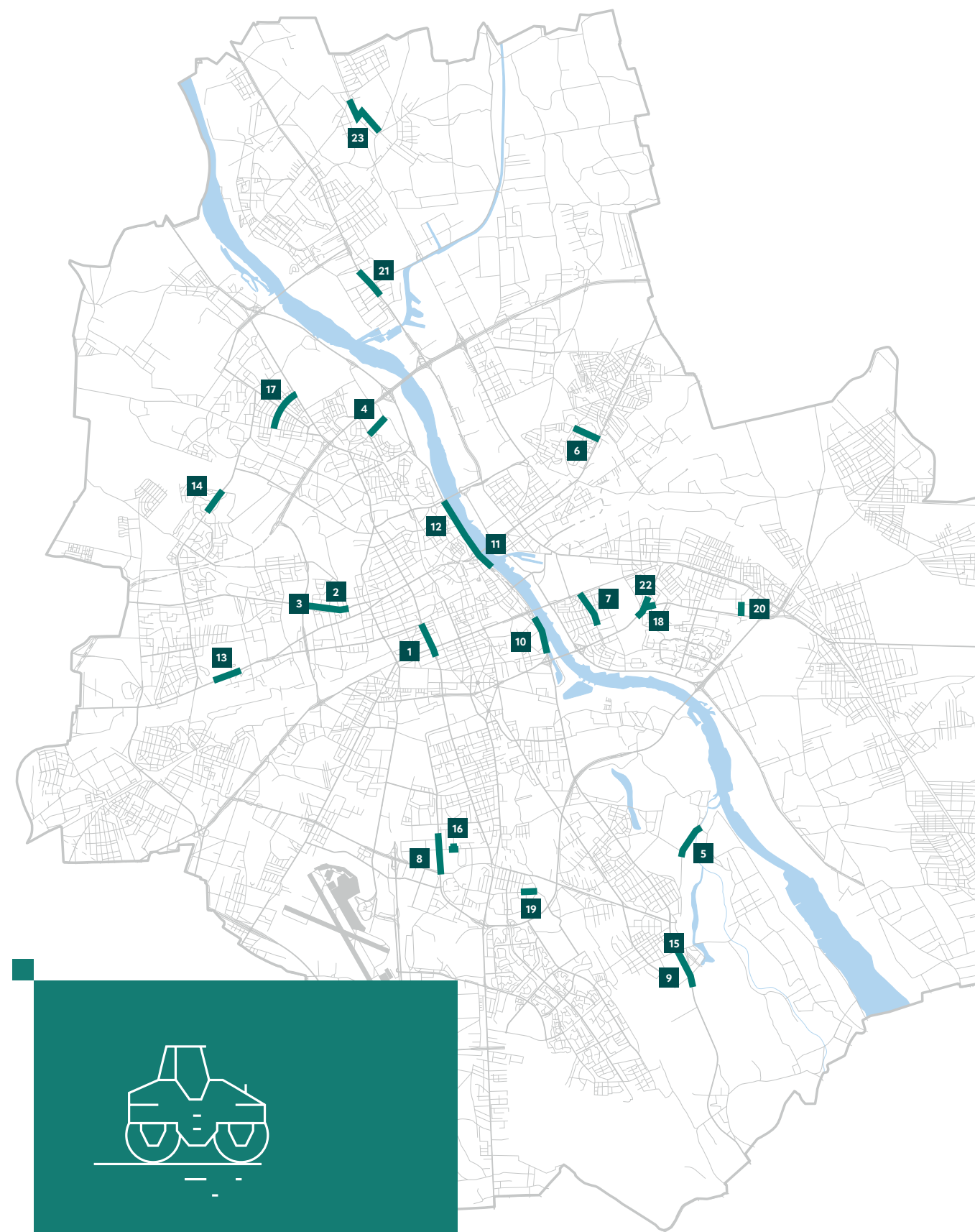


Remonty jezdni

Jednym z podstawowych naszych zadań jest utrzymanie infrastruktury drogowej w dobrym stanie. Co roku remontujemy tysiące metrów kwadratowych nawierzchni jezdni.

Utrzymanie w należytym stanie infrastruktury drogowej wiąże się nie tylko z dużymi modernizacjami i przebudowami. To także drobniejsze renowacje, które są nie mniej istotne. W 2020 r. wzorem lat ubiegłych przeprowadzaliśmy szybkie, weekendowe remonty nawierzchni. W ten sposób naprawiliśmy kolejne ulice. Były to m.in. **rondo Szczepańskiego „Ziutka”, ulice Rodziewiczówny, Wybrzeże Gdańskie, Połczyńska, Trocka, Wałbrzyska, Kobyłańska** czy **wiadukty na Modlińskiej** nad skrzyżowaniem z Płochocińską. Kolejiny i ubytki zlikwidowaliśmy też na skrzyżowaniu ulic **Przyczółkowej, Branickiego i Vogla**.

1. **al. Jana Pawła II i ul. Chałubińskiego** na odcinku od ronda ONZ do ul. Nowogrodzkiej – 18157 m²
2. **Górczewska** na odcinku od al. Prymasa Tysiąclecia do ul. Młynarskiej – 14476 m²
3. **rondo Szczepańskiego „Ziutka”** – 3640 m²
4. **Potocka** na odcinku od ul. Mickiewicza do ronda Turowicza – 4949 m²
5. **Kobyłańska** na odcinku od ul. Zawodzie do zjazdu technicznego do EC Siekierki – 2708 m²
6. **Trocka** na odcinku od ul. Radzywińskiej do stacji metra Trocka – 3904 m²
7. **Saska** na odcinku od al. Waszyngtona do ul. Zwycięzców – 7164 m²
8. **Wołoska** (jezdni zachodnia) na odcinku od ul. Bagażowej do ronda Unii Europejskiej – 9701 m²
9. **Przyczółkowa** na odcinku od ul. Branickiego do trasy S2 – 10363 m²
10. **Wioślarska i Solec** na odcinku od ul. Ludnej do ul. Górnośląskiej – 5996 m²
11. **Wybrzeże Kościuszkowskie** (jezdni wschodnia) na odcinku od ul. Karowej do ul. Grodzkiej – 2162 m²
12. **Wybrzeże Gdańskie** na odcinku od ul. Grodzkiej do ul. Wenedów – 4354 m²
13. **Połczyńska i Wolska** na odcinku od wiaduktu PKP do przejścia dla pieszych przy pętli tramwajowej – 7375 m²
14. **Powstańców Śląskich** (jezdni zachodnia) na odcinku od ul. Piastów Śląskich do ul. Morcinka – 4456 m²
15. **skrzyżowanie ulic Przyczółkowej, Vogla i Branickiego** – 2117 m²
16. **skrzyżowanie ulic Domaniewskiej i Samochodowej** – 3365 m²
17. **al. Zjednoczenia** na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Marymonckiej – 7261 m²
18. **al. Stanów Zjednoczonych** na wysokości węzła Przyczółek Grochowski – 1973 m²
19. **Wałbrzyska** na odcinku od ul. Dominikańskiej do ul. Wróbla – 2697 m²
20. **Rodziewiczówny** na odcinku od ul. Ostrobramskiej do ul. Jubilerskiej – 3260 m²
21. **Modlińska** na wiaduktach nad skrzyżowaniem z ul. Płochocińską – 5135 m²
22. **Ostrobramska** na wiadukcie na węźle Przyczółek Grochowski – 1980 m²
23. **ciąg ulic Ołówekowej, Parowozowej i Polnych Kwiatów** na odcinku od ul. Wałuszewskiej do ul. Starego Dębu – 6329 m²

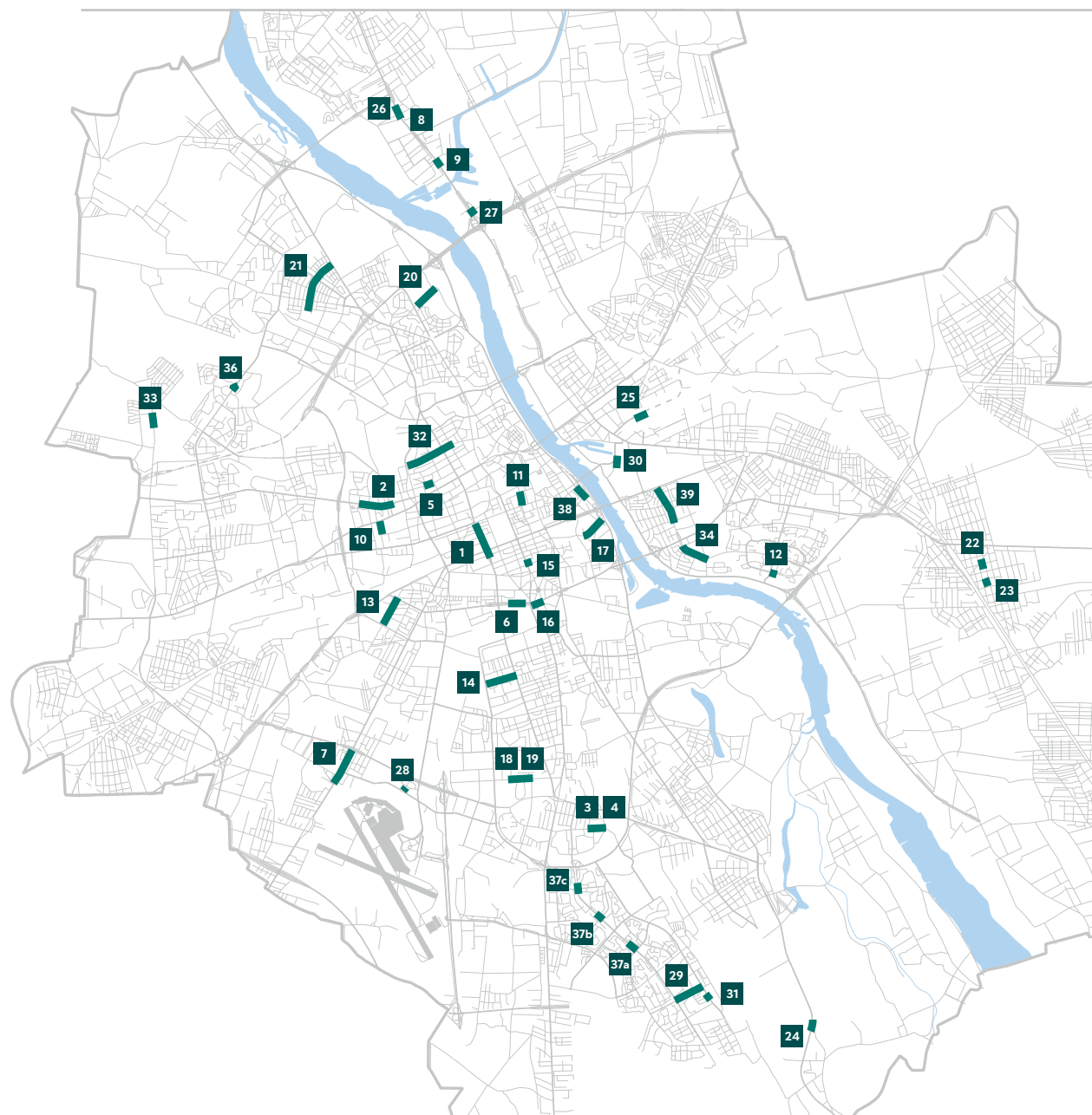


Razem
133 522 m²
nowego asfaltu

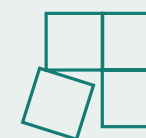
Remonty chodników

Infrastruktura drogowa to także chodniki, których stan sukcesywnie poprawiamy. W 2020 r. położyliśmy kolejne kilometry kwadratowe nowych płyt chodnikowych.

Wygoda oraz bezpieczeństwo pieszych są dla nas bardzo ważne. W zeszłym roku wyremontowaliśmy następne odcinki chodników – stare i pełne ubytków płyty zastąpiliśmy nowymi, w wielu miejscach antysmogowymi. Dzięki nim piesi zyskali komfort w drodze np. do przystanków. Równe, bezpieczne i wygodne trotuary pojawiły się m.in. na ulicach **Mazowieckiej, Ludnej, Madalińskiego** czy **Skierniewickiej**.



1. al. Jana Pawła II i ul. Chałubińskiego na odcinku od ronda ONZ do ul. Nowogrodzkiej – 10597 m²
2. Górczewska na odcinku od ul. Syreny do ul. Młynarskiej – 7876 m²
3. Wałbrzyska (północna strona) na odcinku od ul. Dominikańskiej do ul. Wróbla – 2084 m²
4. Wałbrzyska (południowa strona) wzdłuż cmentarza – 1181 m²
5. Żytnia (północna strona) na odcinku od ul. Wolność do skweru kard. Wyszyńskiego – 618 m²
6. al. Armii Ludowej (północna strona) na wysokości kampusu Politechniki Warszawskiej – 550 m²
7. al. Krakowska (zachodnia strona) na odcinku od ul. Lipowczana do ul. Geologicznej – 3016 m²
8. Modlińska (zachodnia strona) na odcinku 200 m w kierunku północnym od ul. Płużnickiej – 469 m²
9. Modlińska w rejonie skrzyżowania z ulicami Kowalczyka i Żerańską – 2705 m²
10. Skierniewicka na odcinku od ul. Wolskiej do ul. Siedmiogrodzkiej – 4743 m²
11. Mazowiecka na odcinku od pl. Małachowskiego do ul. Świętokrzyskiej – 1577 m²
12. Jugosławińska (południowa strona) na odcinku od ul. Fiedorfa „Nila” do ul. Kwiatkowskiego – 1092 m²
13. Szczęśliwicka (wschodnia strona) na odcinku od ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. do ul. Sokołowskiego „Grzymały” – 2970 m²
14. Madalińskiego (północna strona) na odcinku od ul. Boboli do al. Niepodległości – 3232 m²
15. wzdłuż torów tramwajowych w ciągu ul. Marszałkowskiej jako dojście do przystanku – 153 m²
16. al. Armii Ludowej (południowa strona) na odcinku od ul. Waryńskiego do ul. Marszałkowskiej – 1340 m²
17. Ludna na odcinku od ul. Wioślarskiej do rejonu skrzyżowania z ul. Orłowicza – 4524 m²
18. Domaniewska (północna strona) na odcinku od ul. Samochodowej do ul. Pęcherskiej wraz ze skrzyżowaniem z ul. Samochodową – 1016 m²
19. Domaniewska (południowa strona) na odcinku od ul. Samochodowej do ul. Modzelewskiego – 872 m²
20. Potocka na odcinku od ul. Mickiewicza do ronda Turowicza – 1992 m²
21. al. Zjednoczenia na odcinku od ul. Kasprowicza do ul. Marymonckiej – 7674 m²
22. skrzyżowanie ulic Kajki i Odrodzenia – 908 m²
23. skrzyżowanie ulic Kajki i Alpejskiej – 934 m²
24. skrzyżowanie ulic Przyczółkowej i Drewny – 102 m²
25. Kijowska na wysokości Dworca Wschodniego – 1377 m²
26. skrzyżowanie ulic Modlińskiej i Ekspresowej – 1019 m²
27. skrzyżowanie ulic Modlińskiej i Elektronowej – 330 m²
28. skrzyżowanie ulic Komitetu Obrony Robotników i Zarankiewicza – 286 m²
29. Belgradzka na odcinku od al. Komisji Edukacji Narodowej do ul. Rosoła – 2540 m²
30. Sokoła na odcinku od ul. Siwca do ul. Zamoście – 630 m²
31. obok parkingu przy ul. Rosoła – 289 m²
32. Anielewicza na odcinku od ul. Okopowej do skweru Brandta – 1467 m²
33. Urbanowicza na odcinku od ul. Archimedesza do Biblioteki Głównej WAT – 656 m²
34. ciąg ulic Saskiej i Egipskiej na odcinku od ul. Lizbońskiej do ul. Afrykańskiej – 1392 m²
35. zbieg ulic Spisaka, Sosnkowskiego i Regulskiej – 372 m²
36. między ul. Kawy a przejściem dla pieszych przez ul. Powstańców Śląskich do pętli Nowe Bemowo – 134 m²
37. al. Komisji Edukacji Narodowej przy wejściach do stacji metra Ursynów, Stokłosy i Imielin – 1225 m²
38. Wybrzeże Kościuszkowskie (zachodnia strona) na odcinku od ul. Tamka do ul. Jaracza – 1131 m²
39. Saska na odcinku od al. Waszyngtona do ul. Zwycięzców – 2400 m²



Razem: 77 473 m²
nowych lub wyremontowanych
chodników

Zazielenianie ulic

Drogi to nie tylko asfalt i beton. To także uliczna zieleń, która dodaje im estetyki, ożywia je oraz sprawia, że przyjemniej przy nich mieszkać. Ubiegły rok stał pod znakiem obsadzania roślinnością tych miejsc, w których kostka i płyty chodnikowe były zbędne.

Kompletna miejska ulica to taka, która gwarantując funkcjonalność wszystkim uczestnikom ruchu jednocześnie pięknie wygląda. Ten drugi walor zapewnia zieleń. Rośliny upiększają i urozmaicają przestrzeń publiczną, a także zwiększają retencję wody. Dodatkowo drzewa, zwłaszcza te starsze, dają latem cień.

Dlatego działając zgodnie z uchwaloną w 2019 r. warszawską „Strategią adaptacji do zmian klimatu”, dążymy do zwiększania na naszych ulicach powierzchni biologicznie czynnej. W zeszłym roku niemal każda nasza modernizacja lub przebudowa – a niekiedy i remonty o mniejszej skali – wiązała się z nowymi nasadzeniami. Sztandarowy przykład stanowi ul. Francuska, której „lifting” polegał wyłącznie na zazielenieniu. Rozebraliśmy tam ponad tysiąc m² nawierzchni, a miejsce zbędnego betonu zajęło blisko 9 tys. krzewów irgi, róży i lilaku. Ponadto utworzyliśmy trzy ogrody deszczowe z roślinami lubiącymi wilgoć.

Pozostałe zazielenione ulice to m.in. Ludna, Wybrzeże Kościuszkowskie czy Saska. Roślinami obsadzaliśmy też narożniki skrzyżowań, gdzie asfaltu lub płyt chodnikowych było zdecydowanie za dużo – przykładem choćby północno-zachodni narożnik skrzyżowania ulic Modlińskiej i Płużnickiej czy zbieg ulic Nowy Zjazd i Wybrzeże Kościuszkowskie.

Oprócz krzewów i bylin w wielu lokalizacjach sadziliśmy też drzewa. Prawdziwy rekord padł na Górczewskiej, gdzie na przebudowanym odcinku między ulicami Syreny a Młynarską posadziliśmy ich ponad 100. Z kolei na zmodernizowanym centralnym odcinku al. Jana Pawła II pojawiło się nowych 35 lip holenderskich i dwa dęby, zaś po południowej stronie al. Armii Ludowej na odcinku od ul. Polnej do ul. Marszałkowskiej – 18 drzew takich jak klony, głogi i wiśnie.



„Zielone” inwestycje:



Francuska

782 m² rozpytowania pod nową zieleń, 2219 m² nowych rabat kwiatowych, 143 m² trzech ogrodów deszczowych



Saska

1418 m² rabat kwiatowych, 18 nowych drzew



al. Jana Pawła II

37 posadzonych drzew, ponad 5 tys. nowych roślin, 1300 m² nowych trawników



Górczewska

115 posadzonych drzew: 21 przez ZDM, 94 przez Metro Warszawskie



al. Armii Ludowej

275 m² nowej zieleni, 18 posadzonych drzew



Wybrzeże Kościuszkowskie

498 m² nowych krzewów i bylin



Ludna

507 m² nowych rabat kwiatowych, 10 posadzonych drzew



Nowy Zjazd

143 m² nowych rabat kwiatowych, 5 posadzonych drzew



róg ulic Modlińskiej i Płużnickiej

134 m² nowych rabat kwiatowych, 3 posadzone drzewa



róg ulic Kijowskiej i Brzeskiej

65 m² nowych krzewów



Międzynarodowa

180 m² rozpytowania pod zieleń



Sokola

650 m² rozpytowania pod zieleń, 7 posadzonych drzew



Żytnia

46 m² nowego żywopłotu



Al. Jerozolimskie przy ul. Spiskiej

54 posadzone drzewa na nowym parkingu

Poprawiamy dostępność

Przestrzeń miejska powinna być komfortowa i dostępna dla wszystkich. Dlatego w 2020 r. roku bariery architektoniczne zlikwidowaliśmy w blisko 100 lokalizacjach. Dostępność warszawskiej infrastruktury poprawialiśmy nie tylko realizując drobne inwestycje, ale też podczas kompleksowych remontów.

Odnowa chodników, obniżanie krawężników czy montaż płyt ostrzegawczych lub pasów prowadzących to zazwyczaj niezbyt wielkie inwestycje. Są jednak istotne zwłaszcza dla lokalnej społeczności. To właśnie one niwelują bariery architektoniczne i poprawiają komfort oraz bezpieczeństwo osób starszych, a także rodziców z wózkami, rowerzystów oraz pieszych.

W 2020 r. na związane z tym prace przeznaczyliśmy 1,9 mln zł. Dzięki tej kwocie usprawniliśmy wiele przejść dla pieszych i dojeżdżać do różnych punktów w mieście.

W zeszłym roku położyliśmy większy nacisk na zgłoszenia mieszkańców. Prace we wskazanych przez nich miejscach rozpoczęliśmy na Białoleścu, gdzie bariery architektoniczne usunęliśmy w 21 lokalizacjach, a następnie kontynuowaliśmy je na Bielanach (20 lokalizacji), we Włochach (41) i na Ursynowie (13). W każdej z tych dzielnic obniżaliśmy krawężniki, wymienialiśmy fragmenty zniszczonych chodników, montowaliśmy nowe płyty ostrzegawcze dla osób niewidomych lub niedowidzących czy niwelowaliśmy zbędne stopnie.

Nie brakowało nieco większych inwestycji. Na Ursynowie wyremontowaliśmy schody przy wyjściu ze stacji metra Stokłosy w kierunku ul. Bacewiczówny. Na Bielanach wybudowaliśmy krótką pochylnię pozwalającą ominąć wysoki stopień przed wejściem do budynku Centrum Medycznego Kształcenia Podyplomowego. Z kolei we Włochach przy okazji montażu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu al. Krakowskiej i ul. Lipowczana dokonaliśmy szeregu poprawek pod kątem dostępności.

Bariery architektoniczne usuwaliśmy też podczas kompleksowych remontów czy przebudów dróg. Sztandarowy przykład stanowi tu modernizacja al. Jana Pawła II z rondem Czterdziestolatka. Na rondzie wytyczyliśmy dwa naziemne przejścia dla pieszych – po północnej stronie przez al. Jana Pawła II i po zachodniej przez Al. Jerozolimskie. Ważnym ułatwieniem dla pieszych staną się windy w wieżycach mostu Poniatowskiego, bo ułatwią wejście na tę przeprawę od strony Wybrzeża Kościuszkowskiego. Inwestycja, którą na podstawie naszej koncepcji prowadzi Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, powinna zakończyć się w sierpniu 2021 r.



Odnówione schody przy jednym z wyjść stacji metra Stokłosy



Nowe drogi dla rowerów

Rok 2020 przebiegł pod znakiem pandemii. Mimo związanych z tym trudności udało się zrealizować blisko 50 km tras rowerowych. Wśród zakończonych inwestycji nie zabrakło projektów przełomowych dla Warszawy.

Sieć rowerowa w stolicy liczy już ok. 675 km. Lista miejsc, w których w 2020 r. powstały nowe odcinki tras rowerowych lub też zostały przeprowadzone remonty, liczy kilkadziesiąt pozycji. Były to zarówno krótkie łączniki, które pozwoliły spiąć istniejące trasy, jak i długie i ważne odcinki dróg rowerowych, wykonane zazwyczaj w ramach dużych inwestycji obejmujących kompleksową przebudowę całej ulicy. Realizacja tych rowerowych przedsięwzięć pozwoliła utrzymać tempo z lat poprzednich – od 2012 r. wybudowaliśmy lub odnowiliśmy ponad 400 km tras.

Rowerowym wydarzeniem 2020 r. w Warszawie była przebudowa al. Jana Pawła II i fragmentu ul. Chałubińskiego między rondem ONZ a ul. Nowogrodzką. Dzięki temu po obu stronach ulicy powstał łącznie kilometr nowych ścieżek o dużym znaczeniu komunikacyjnym. Układ tras w tej części miasta uległ znacznej zmianie – przejazdy rowerowe na rondzie Czterdziestolatka oraz w osi ul. Nowogrodzkiej, pod estakadą, odblokowały zupełnie nowe relacje.



Na poszerzenie infrastruktury rowerowej w stolicy wpłynęły także inne duże inwestycje. Nowe lub nowej jakości trasy powstały w ramach realizacji inwestycji nadzorowanych przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, m.in. modernizacji skrzyżowania ulic Grójeckiej, Racławickiej i Harfowej czy rozbudowy ulic Trakt Lubelski i Wał Miedzeszyński.

Ważną rzeczą jest, by powstająca sieć dróg dla rowerów była spójna. Dlatego koncentrujemy się na łączeniu istniejących fragmentów, usuwając luki między nimi. Na styku Saskiej Kępy i Gocławia ważnym uzupełnieniem jest trasa w ciągu ulic Egipskiej i Saskiej. Na ulicach Umińskiego i Meissnera powstały pasy rowerowe. Dzięki temu, wraz ze ścieżkami na ulicach Bora-Komorowskiego i Jugosłowiańskiej, utworzyły niemal kompletny szkielet dróg rowerowych między Trasą Łazienkowską a Trasą Siekierską.

Nie zapominamy też o remontach. Ich tempo utrzymaliśmy na poziomie ok. 10 km rocznie. W 2020 r. asfalt w miejscu kostki lub betonu ułożyliśmy m.in. na ulicach Belgradzkiej, Boboli, Powstańców Śląskich, Kasprzowicza, Saskiej (na odcinku Waszyngtona – Zwycięzców), Wołoskiej oraz na alejach Armii Ludowej, Komisji Edukacji Narodowej i Zjednoczenia. Dzięki temu stale wzrastający odsetek stołecznej sieci dróg dla rowerów z nawierzchnią asfaltową wynosi już ok. 70%.

Większość remontów oraz zauważalna część powstających tras rowerowych to projekty realizowane po uprzednim wybraniu przez mieszkańców w ramach budżetu obywatelskiego. W życie wcielamy sukcesywnie też projekty zgłoszone w poprzednich latach, ponadto pracujemy nad terminowym wykonaniem projektów składanych w najnowszych edycjach. W 2020 r. w nową infrastrukturę rowerową przekuliśmy ponad 30 obywatelskich propozycji. Największa wiązała się z ustawieniem ponad 90 wiat na jednoślady przy stołecznych placówkach oświatowych.

675 km tras rowerowych

w tym:

499 km
wydzielonych dróg
dla rowerów



80,5 km
ciągów pieszo-rowerowych



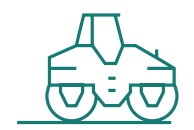
45 km
pasów



50,5 km
kontrapasów
i ulic z kontraruchem



73%
dróg dla rowerów
z nawierzchnią asfaltową



Remonty parkingów

Nie zapominamy o porządkowaniu parkowania w mieście. W zeszłym roku wyremontowaliśmy dwa parkingi, które razem są w stanie pomieścić blisko 150 samochodów.

Budowa nowych parkingów nie jest naszym podstawowym statutowym działaniem. Miejsca postojowe w pierwszej kolejności powinni zapewnić właściciele posesji. Jednak widząc dużą potrzebę w tym zakresie, staramy się tam gdzie to możliwe wyznaczać miejsca parkingowe i porządkować parkowanie tak, aby kierowcy mogli wygodnie pozostawić auto, a postój odbywał się w sposób legalny i bezpieczny.

W 2020 r. poprawiliśmy infrastrukturę na dwóch parkingach. Na Ursynowie całkowicie zmieniliśmy plac przy ul. Rosoła na wysokości bloków przy ul. Lokajskiego. Pełną dziur gruntową nawierzchnię i fragmenty starego betonu zastąpiliśmy asfaltem. Kierowcy do dyspozycji mają 45 miejsc postojowych. Przy okazji wymieniliśmy biegący obok chodnik, dzięki czemu najbliższe otoczenie placu zyskało na estetyce.

Drugi parking – na Ochocie – również w zasadzie wybudowaliśmy od nowa. Powstał wzdłuż jezdni Al. Jerozolimskich między ul. Spiską a pl. Zawiszy i zastąpił poprzedni, który nie posiadał ogólnodostępnych miejsc postojowych. W ciągu dnia korzystali z niego głównie pracownicy pobliskich biurów, zaś nocą w większości stał pusty – mieszkańcy nie mieli do nich dostępu. Ponadto niektórych kierowców odstraszał stan obiektu.

Dziś na placu droga dojazdowa do stanowisk postojowych jest z kostki brukowej, a stanowiska – z ażurowych płyt zwanych ekokratką. Nowy ogólnodostępny parking, który włączyliśmy do Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, liczy 103 miejsca dla samochodów i 4 „koperty” dla aut kierowanych przez osoby z niepełnosprawnościami. Całość dopełnił montaż ledowego oświetlenia i utworzenie trawników, na których posadziliśmy 54 drzewa.



148 miejsc postojowych liczą oba parkingi



Odwodnienie i urządzenia hydrotechniczne

Odwodnienie to jeden z najważniejszych elementów infrastruktury drogowej. Dbamy o jego stan na zarządzanych przez nas drogach, konserwując i remontując urządzenia hydrotechniczne. W zeszłym roku zmodernizowaliśmy też przepompownię wód opadowych przy Wale Miedzeszyńskim.

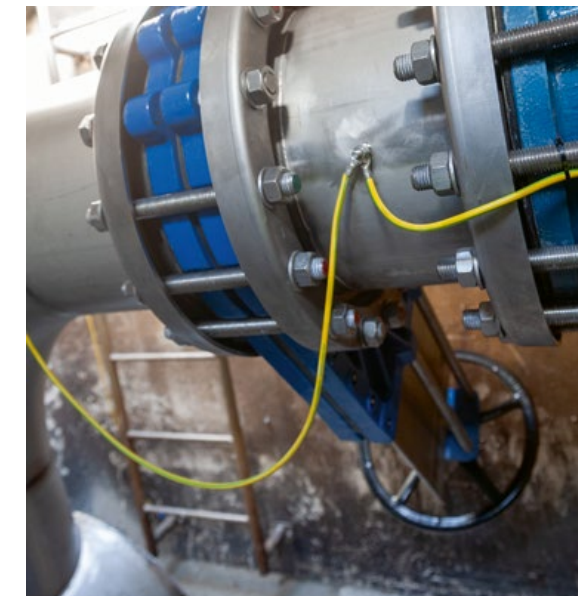
Elementy odwodnienia narażone są na ciągłe zanieczyszczenia i uszkodzenia, które mogą powodować ich niedrożność. To szczególnie widoczne teraz, gdy ekstremalne zjawiska pogodowe (burze czy ulewy) zdarzają się coraz częściej.

Ich skutki łagodzi m.in. zieleń przyuliczna, która spełnia funkcję retencyjną. Ważny jest też jednak sprawny system odprowadzania wody z dróg.

W tym celu prowadzimy m.in. oczyszczanie z namotu, roślinności i liści wlotów i wylotów przepustów pod drogami czy naprawę uszkodzonych przykanalików, przepustów i odcinków kanałów. Uzupełniamy też brakujące włazy i wpusty oraz regulujemy ich wysokość.

W 2020 r. wyregulowaliśmy 319 zapadniętych lub wystających pokryw studzienek.

W zeszłym roku zmodernizowaliśmy przepompownię przy Wale Miedzeszyńskim w sąsiedztwie ul. Bronowskiej, której zadaniem jest odprowadzanie wód opadowych. Zmieniliśmy sposób ich odprowadzania – wymieniliśmy kanał grawitacyjny na ciśnieniowy. W miejsce starych wstawiliśmy trzy nowe pompy – tłoczące zastąpiliśmy przetłaczającymi, co poprawiło parametry całego obiektu, bo wydajność nowych urządzeń wynosi 440 litrów na sekundę, o 90 więcej niż dotychczas. Całość dopełnił montaż nowych systemów zasilania i sterowania oraz instalacja armatury odcinającej i zwrotnej.



319 wyregulowanych zapadniętych lub wystających studzienek



Bezpieczeństwo

Za nami najważniejszy w ostatniej dekadzie rok pod względem działań zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zakończyliśmy trwający pięć lat audyt, który obejmował ponad cztery tysiące przejść dla pieszych bez sygnalizacji – dzięki niemu wdrażamy rozwiązania najlepsze dla danej lokalizacji. Ponadto modernizowaliśmy oświetlenie i wprowadzaliśmy zmiany w organizacji ruchu, aby wszyscy jego uczestnicy czuli się bezpiecznie i komfortowo.

38	Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych
40	Pomiary prędkości
42	Zmiany w organizacji ruchu
44	Oświetlenie
46	Doświetlenia przejść
48	Sygnalizacja świetlna
50	Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych

W 2020 r. zakończyliśmy audyt bezpieczeństwa wszystkich nieosygnalizowanych przejść dla pieszych na drogach ZDM. Cały proces trwał pięć lat, a jego skala najprawdopodobniej była największa na świecie. Pod lupę wzięliśmy 4093 zebry w całym mieście. Na najniżej ocenionych wdrażamy wskazane rozwiązania zidentyfikowanych problemów.

Warszawiacy i turyści korzystają z różnych środków transportu: poruszają się komunikacją miejską, samochodem, motocyklem czy rowerem. Jednak każdy z nich, kiedy opuści pojazd lub zejdzie z jednoślada, staje się pieszym. Naszym obowiązkiem jest dbanie o ich bezpieczeństwo, dlatego sprawdziliśmy wszystkie przejścia bez sygnalizacji, aby zdiagnozować występujące tam problemy i wdrożyć najlepsze rozwiązanie.

Na początku zinventaryzowaliśmy wszystkie przejścia bez sygnalizacji – naliczyliśmy ich ponad 4,2 tys. Ponieważ zależało nam na jak najdokładniejszym ich spraw-

dzeniu, każde przeszło inspekcję, której dokonał nie jeden, a kilku audytorów. Stworzyliśmy 3- lub 4-osobowe zespoły składające się z osób o różnych kompetencjach i doświadczeniach. W każdej grupie znaleźli się również najwyżsi stopniem naukowym inżynierowie, żeby ich praca nie ograniczała się do analizy zebranych danych za biurkiem, ale też wiązała się z pomiarami i obliczeniami w terenie.

Audytorzy zbadali bezpieczeństwo przejść pod kątem 30 kryteriów. Wśród nich znalazły się kwestie związane z geometrią jezdni, organizacją ruchu oraz oświetleniem ulicznym. Podczas audytu wykorzystano m.in. dalmierze, kółka pomiarowe czy specjalne urządzenia badające natężenie światła na przejściu dla pieszych oraz w jego okolicy.

W latach 2016-2020 zespoły audytorskie sprawdziły przejścia we wszystkich dzielnicach miasta. Łącznie pod lupę wzięte zostały 4093 zebry (reszta wypadła, bo w międzyczasie zyskała sygnalizację świetlną lub została objęta przebudową). Najniższą ocenę (0, 1 lub w niektórych przypadkach 2 pkt. w skali 0-5) oraz rekomendację priorytetowych działań naprawczych audytorzy wystawili 481 zebrom.

Na podstawie zaleceń podejmowane są decyzje, jakich zmian dokonać. Decydując o ich wprowadzeniu, do każdej lokalizacji podchodzimy indywidualnie. Mimo to stosowane środki możemy pogrupować w kilka najczęściej używanych działań, m.in. budowę sygnalizacji świetlnej czy montaż progów zwalniających.



audytowi
poddane zostały
4093 przejścia
bez sygnalizacji

Audytorzy w terenie

Każde przejście to inna lokalizacja i – co za tym idzie – inna charakterystyka. Dlatego ważne było ich dokładne zbadanie przez audytorów. Co dokładnie sprawdzali?

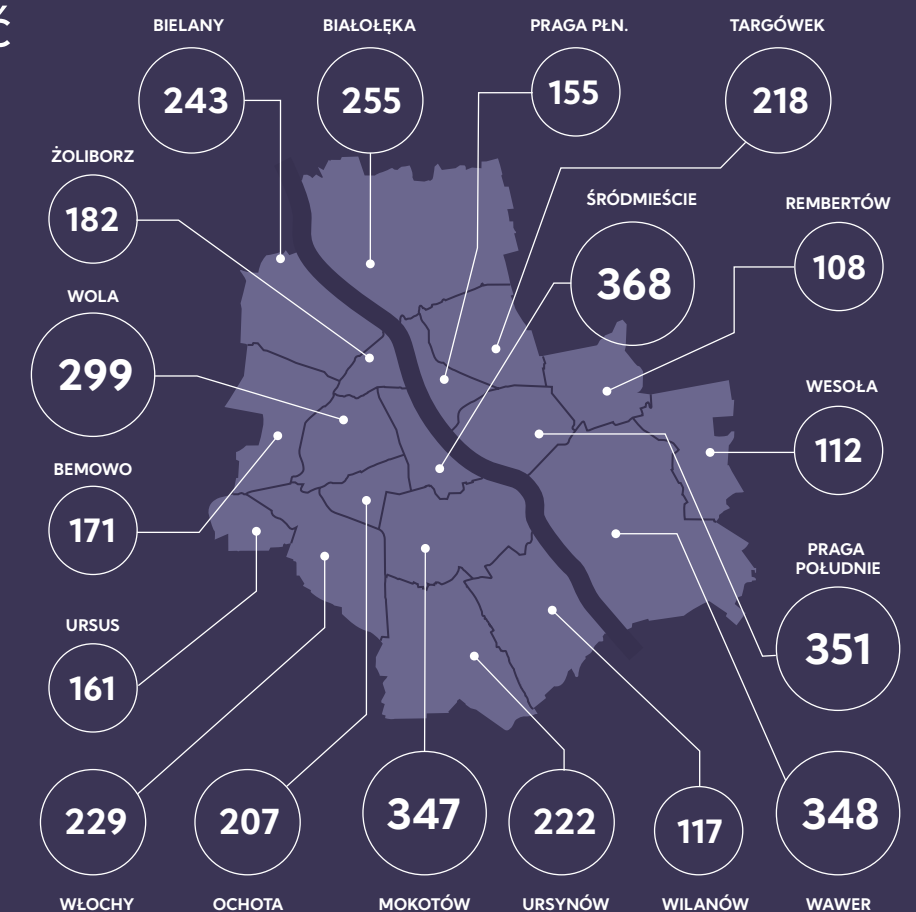
Wyruszając w teren, audytorzy zabierali ze sobą nie tylko szereg potrzebnych urządzeń pomiarowych, ale także plik formularzy. W dokumentach tych jak najdokładniej przedstawiali charakterystykę przejść, aby zdiagnozować istniejące na nich problemy i zaproponować najlepsze ich rozwiązanie.

Na początku audytorzy bardzo drobiazgowo opisywali oceniane miejsce. Podawali, którego dnia je badali, o jakiej godzinie i w czasie jakiej pogody. Następnie zapisywali długość i szerokość przejścia, jego położenie i rodzaj nawierzchni. Potem skupiali się na usytuowaniu zebry, biorąc pod uwagę m.in. bliskość przystanków

i miejsc postojowych. Odnosząc się do tej drugiej kwestii, określali, czy auta parkują w sąsiedztwie przejścia, a jeśli tak, to w jaki sposób i w jakiej odległości. Poprzez to podawali, jak parkujące auta wpływały na widoczność na przejściu. Na końcu na bazie wszystkich kryteriów audytorzy nadawali każdej zebrze ocenę punktową od 0 do 5, popierając ją uwagami i rekomendując sposoby na poprawę bezpieczeństwa.

Wypełnione kwestionariusze dały nam dużą wiedzę dotyczącą sprawdzonych przejść i pozwoliły nam je porównać. Stanowiły podstawę do wdrażania rozwiązań, które najlepiej wpłyną na komfort pieszych w danym miejscu. Od 2016 r. bezpieczeństwo poprawiliśmy na ponad 200 zebdach, w tym 102 „zerach” i „jedynkach”. To oznacza, że już ponad 20% najbardziej niebezpiecznych przejść zostało przebudowane.

Liczba przejść poddanych audytowi w poszczególnych dzielnicach Warszawy



Badamy prędkość

Przekraczania dozwolonej prędkości przez kierowców skutkują niebezpiecznymi sytuacjami na drogach i wypadkami. Aby dokładnie znać skalę problemu, prowadzimy badania prędkości. Wyniki pokazują, że kierowcy w czasie pandemii jeździli jeszcze szybciej niż w poprzednich latach.

Badania prędkości chwilowej pojazdów i natężenia ruchu w 2020 r. przeprowadziliśmy w warunkach pandemii. Z tego względu nie rozpoczęły się wiosną, a jesienią i trwały krócej – od 22 września do 19 listopada. Łączny czas badań wyniósł 65 dni pomiarowych. Zmierzyliśmy prędkość 1,37 mln pojazdów na 207 analizowanych pasach ruchu.

Przypuszczaliśmy, że ze względu na spowodowany koronawirusem lockdown kierowcy będą się nadmiernie rozpędzać na luźniejszych ulicach. Nasze pomiary niestety to potwierdziły. Zarejestrowaliśmy ponad 857 tys. przekroczeń prędkości dopuszczalnej, co oznacza aż 62% wszystkich zarejestrowanych pojazdów. Blisko 530 tys. dotyczyło przekroczenia o ponad 10 km/h (38% wszystkich pojazdów). Ponad 8 tys. kierowców przekroczyło prędkość o więcej niż 50 km/h, czyli powinno stracić prawo jazdy (0,59%). Ten wskaźnik był aż o jedną czwartą wyższy niż rok wcześniej.

„Najszybszym” punktem okazała się ul. Puławska między węzłem Wyścigi a skrzyżowaniem z ulicami Pileckiego i Poleczki. Średnia prędkość pojazdów w tym miejscu wyniosła 76,6 km/h.

„Najwolniejszym” punktem była ul. Barkocińska. Tam średnia prędkość chwilowa dla obu kierunków wyniosła 30,4 km/h.

Wyniki pomiarów przekazaliśmy Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego, które są uprawnione do kontroli wykroczeń i egzekwowania odpowiednich kar. W tym zakresie aktywnie współpracujemy ze służbami, a świadczyły o tym m.in. opłacane przez miasto dodatkowe patrole na moście Poniatońskiego do czasu montażu na nim sześciu fotoradarów.



1,37 mln
przeprowadzonych
pomiarów

62%
pojazdów
przekroczyło
prędkość

Most Poniatońskiego

Jednym z „najszybszych” i tym samym niebezpiecznych punktów w Warszawie jest most Poniatońskiego. Jak pokazały przeprowadzone tam w 2018 r. badania prędkości, spośród 47 526 samochodów, które przejechały przez przeprawę w ciągu doby, tylko 7 545 poruszało się zgodnie z przepisami. Reszta – aż 39 981 kierowców, czyli 84% wszystkich – jechała szybciej niż dozwolone 50 km/h. Aż 370 kierujących powinno stracić prawo jazdy, bo rozpędziło swoje auta do co najmniej 101 km/h, a rekordzista mknął 180,2 km/h! Dlatego na moście postanowiliśmy zamontować sześć fotoradarów. W styczniu 2021 r. podpisaliśmy z wykonawcą umowę,

zgodnie z którą nowy sprzęt powinien zacząć działać w ciągu sześciu miesięcy od jej zawarcia. Urządzenia staną w pobliżu wieżyc i przystanków tramwajowych – po trzy po obu stronach przeprawy. Ich instalację umożliwił Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków, który przychylił się do sugestii, że są niezbędne do poprawy bezpieczeństwa. Po montażu fotoradary będą obsługiwane przez Inspekcję Transportu Drogowego.



Zadecydowaliśmy
o zakupie i instalacji
6 fotoradarów

Wypadki na moście Poniatońskiego



26

– wypadków na moście
Poniatońskiego w latach 2015–2019



16

– wypadków
z powodu przekroczenia
dopuszczalnej prędkości



35

– ofiar wypadków na m.
Poniatońskiego w latach
2015–2019, w tym
3 OFIARY ŚMIERTELNE

84%

samochodów przekroczyło prędkość
spośród wszystkich, jakie w ciągu doby
przejechały przez most Poniatońskiego
w trakcie pomiarów natężenia ruchu
w 2018 r.

180 km/h

– najwyższa prędkość, jaką zanotowaliśmy
podczas pomiarów ruchu i prędkości
na moście Poniatońskiego w 2018 r.

Zmiany w organizacji ruchu

Poprawiając bezpieczeństwo, dokonujemy zmian w organizacji ruchu. To m.in. przenoszenie parkowania z chodnika na jezdnię, wyznaczanie nowych przejść naziemnych, budowa azylów dla pieszych czy montaż progów zwalniających. A także naprawa przejść dla pieszych.

Zakończony w 2020 r. audyt wszystkich 4093 przejść bez sygnalizacji w mieście pozwolił na ich dokładne sprawdzenie pod kątem bezpieczeństwa. Dał nam odpowiedź, co powinniśmy na nich poprawić – w pierwszej kolejności na 481 zakwalifikowanych do szybkiego działania, ocenionych przeważnie na 0 i 1 w pięciopunktowej skali.

Zmiany na podstawie audytu wdrażamy od 2016 r., kiedy pod lupę trafiły pierwsze zebry. Nie inaczej było w 2020 r., który okazał się szczególnie pod względem ilości wprowadzonych zmian. Bezpieczeństwo poprawiliśmy na 104 zebrawach, w tym 57 „zerach” i „jedynkach”. Na pierwszym miejscu znalazła się ul. Obozowa. Tam poprawek dokonaliśmy aż na 16 przejściach, w tym 15 ocenionych na 0. Przejścia dla pieszych zostały wyposażone w wyspy umożliwiające przekroczenie jezdni i torów tramwajowych na raty. Przed zebrawami pojawiły się progi zwalniające. Wcześniej szerokość jednopasmowej jezdni skłaniała część kierowców do wyprzedzania i przekraczania prędkości.

Progi zwalniające „wkleiliśmy” w jezdnię również na ulicach Radiowej, Dorodnej czy Roentgena. Na tej ostatniej w ten sposób bezpieczeństwo poprawiliśmy na 9 przejściach, w tym 7 z notą 0. Z kolei w al. Jana Pawła II i na fragmencie ul. Chałubińskiego naprawiliśmy 11 zebra (m.in. utworzenie azyli), zaś na ul. Kijowskiej – 7 (budowa sygnalizacji świetlnej).

W 2020 r. kontynuowaliśmy program przenoszenia parkowania z chodników na jezdnię. Zmianę wdrożyliśmy na ul. Odyńca na odcinku od al. Niepodległości do ul. Puławskiej i na ul. Ludnej między ulicami Czerniakowską a Solec. Dzięki temu piesi zyskali przestrzeń do swobodnego poruszania się. Kierowcy na tym nic nie

stracili, bo na ul. Odyńca otrzymali do dyspozycji 64 legalne miejsca parkingowe, a na ul. Ludnej – 61, o 26 więcej niż dotychczas. W tym drugim miejscu dodatkowo wyremontowaliśmy chodniki.

Wygodę przechodniom poprawiają także naziemne przejścia wyznaczone przez nas tam, gdzie dotąd nie można było przekroczyć jezdni. Zwłaszcza dla osób starszych, niepełnosprawnych czy rodziców z dziećmi w wózkach zastąpienie zebra tuneli i kładek jest bardzo ważne. Takich przejść w ciągu ostatnich 7 lat utworzyliśmy w sumie 27. W 2020 r. wytyczyliśmy je w trzech lokalizacjach, m.in. na rondzie Czterdziestolatka.

W planie jest wyznaczenie kolejnych przejść, które pozwolą na sprawniejsze przekroczenie jezdni. Pojawiają się one m.in. wokół ronda Dmowskiego.

W miejscach, gdzie przejścia już istnieją, budujemy azyle oraz tzw. przejścia wyniesione. Nowe azyle pojawiły się m.in. na ulicach Dominikańskiej, Hoene-Wrońskiego czy Obozowej między ul. Księcia Janusza a al. Prymasa Tysiąclecia. Przejścia przez wloty ulic podporządkowanych są podnoszone do poziomu chodnika – tak stało się m.in. na ulicach Górczewskiej i Saskiej czy alejach Zjednoczenia i Reymonta.

Aby uspokoić i uporządkować ruch, wstawialiśmy także słupki blokujące – tam, gdzie konieczne w trybie pilnym stało się zabezpieczenie chodników i przejść przed parkującymi autami. W dłuższej perspektywie staramy się odgradzać je zielenią, by uzyskać odpowiedni efekt estetyczny. Przykładem jest ul. Międzynarodowa, gdzie zamiast słupków utworzyliśmy 180 m² zieleni.

azyle dla pieszych



skrócone przejścia



wyniesione przejścia



progi zwalniające



104 przejścia,
na których w 2020 r.
poprawiliśmy
bezpieczeństwo pieszych

Doświetlenia przejść

Bardzo ważne jest, by pieszy był dobrze widoczny, zwłaszcza po zmroku. Dlatego doświetlamy kolejne przejścia dla pieszych.

Nowe słupy i oprawy oświetleniowe przy zebrawach na szeroką skalę montujemy od pięciu lat. W 2016 r. realizacja projektu ruszyła jesienią, dlatego wtedy jaśniejszych stało się tylko 78 przejść. Od następnego roku działaliśmy już pełną parą. W 2017 r. doświetliliśmy 334 zebry, w 2018 – 435, a w 2019 – 386. W 2020 r. poprawiliśmy jasność w 264 lokalizacjach.

W sumie doświetliliśmy już 1497 zebra. Docelowo dążymy do doświetlenia wszystkich nieosygnalizowanych przejść w Warszawie i jesteśmy już blisko osiągnięcia tego celu. Lokalizacje, które wymagają pilnej interwencji, zostały wskazane w zakończonym niedawno audycie bezpieczeństwa.

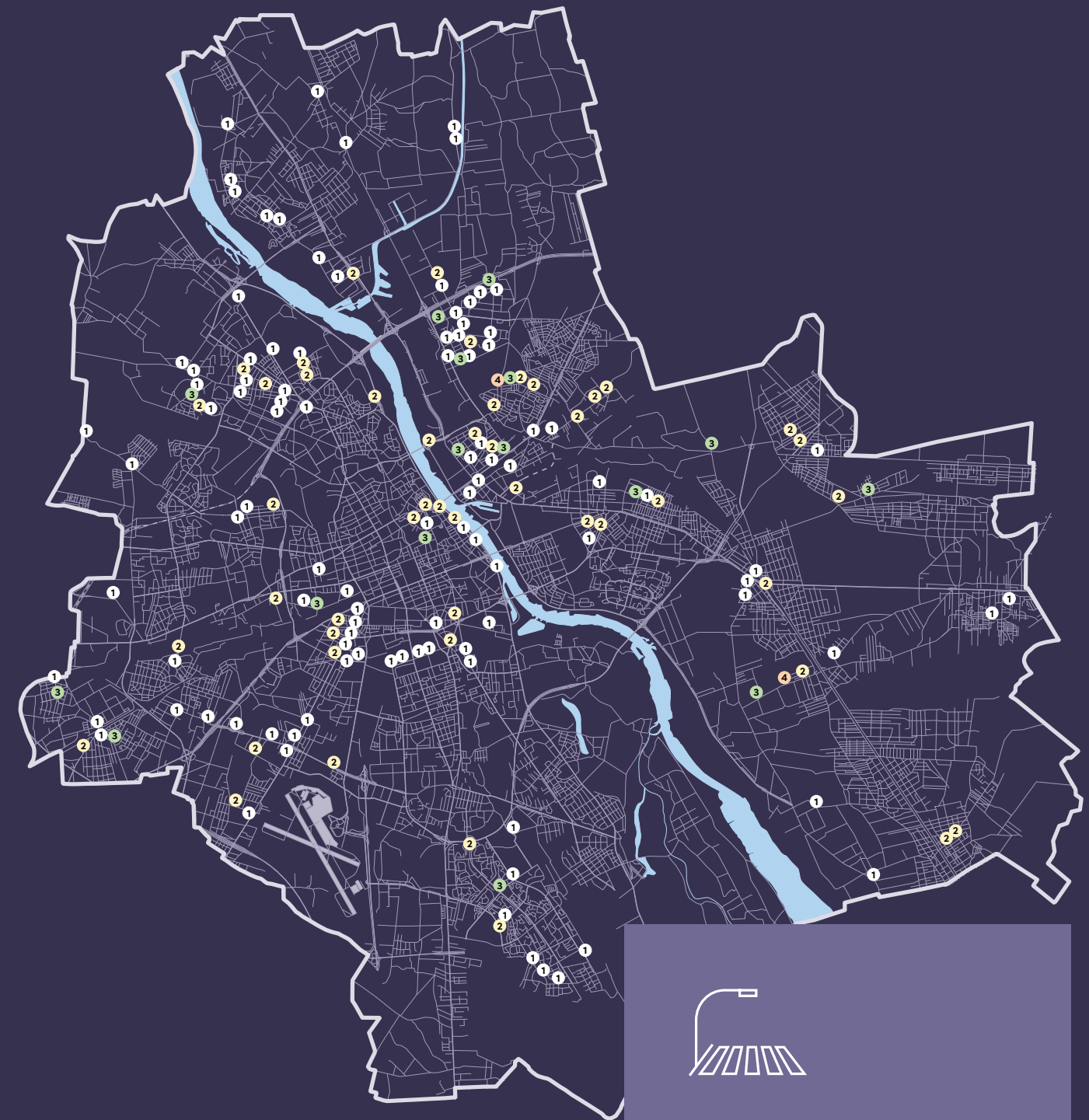
Widoczność pieszych na pasach poprawiamy na dwa sposoby. Pierwszym jest instalacja dodatkowych słupów i opraw oświetleniowych, które są zaprojektowane tak,

by oświetlały przechodzącego przez zebrawę. W ten sposób w 2020 r. doświetliliśmy 116 przejść. Druga metoda to wymiana istniejących słupów. Demontujemy wówczas znajdujące się tuż przy przejściach stare słupy i wstawiamy w ich miejsce nowe, które wyposażamy w podwójne wysięgniki, aby jeden skierowany był na jezdnię, a drugi na zebrawę. Tego typu rozwiązanie, które jest tańsze i nie wymaga wykonania czasochłonnej dokumentacji projektowej, zastosowaliśmy na 148 zebrawach.

Ale w 2020 r. przejść dla pieszych doświetliliśmy więcej. Do wspomnianych 264 dołączyło także kilkanaście następnych, które „rozjaśniliśmy” w ramach realizacji programu „SOWA – oświetlenie zewnętrzne”. Wymieniając latarnie przy 9 ulicach i 2 węzłach drogowych zadbaliliśmy też o przechodniów – postaviliśmy dodatkowe słupy oświetleniowe przy zebrawach, które nie były dotąd wyposażone w dodatkowe oświetlenie.



Przejścia dla pieszych doświetlone w 2020 r.



1 lokalizacja i liczba
doświetlonych przejść



1497
doświetlonych
przejść dla
pieszych od 2016 r.

Sygnalizacja świetlna

Sygnalizacja świetlna poprawia bezpieczeństwo oraz porządkuje i upłytnia ruch. Jest jednak droгим rozwiązaniem, dlatego jej instalację zawsze poprzedza dokładna analiza, która skutkuje budową tam, gdzie to rzeczywiście niezbędne – na najbardziej ruchliwych przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach.

W Warszawie jest blisko 850 skrzyżowań i przejść wyposażonych w sygnalizację świetlną. Ponad 570 z nich (oprócz najstarszych instalacji) to tzw. sygnalizacje adaptacyjne, które dostosowują długość sygnału zielonego do natężenia ruchu. Dzięki nim kierowcy nie muszą zatrzymywać się na czerwonym świetle także wtedy, gdy nikt nie przechodzi przez zebra.

Aby bezpieczeństwo i płynność ruchu były jak najlepsze, konsekwentnie dbamy o sygnalizację świetlną. W 2020 r. wybudowaliśmy lub wyremontowaliśmy je na 33 skrzyżowaniach w całej Warszawie.

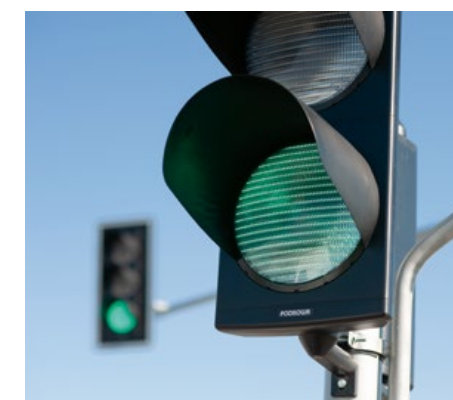
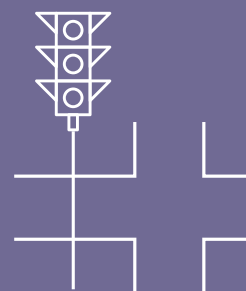
Nowe maszty z sygnalizatorami stanęły tam, gdzie konieczne było uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa. To m.in. skrzyżowania al. Krakowskiej i ul. Lipowczana, ulic Komitetu Obrony Robotników i Żarankiewicza oraz ul. Kajki z ulicami Alpejską i Odrodzenia. W tym ostatnim przypadku, ze względu na sąsiedztwo placówek oświatowych, chodziło o wzmocnienie ochrony pieszych. Podobnie rzecz miała się z nowymi świa-

tlami na trzech zebrach przez ul. Kijowską na wysokości Dworca Wschodniego.

Remonty przeprowadziliśmy tam, gdzie sygnalizacja była stara i wyeksploatowana. Tak stało się m.in. na skrzyżowaniach ulic Spisaka i Kompanii AK „Kordian”, Egipskiej i Ateńskiej czy Świerszcza i Rybnickiej. Wymieniliśmy tam przestarzałe urządzenia, dostosowując światła do obowiązujących obecnie standardów. Kilkadziesiąt sygnalizacji wyposażyliśmy w czujniki wykrywające pieszych, dzięki czemu przestawiliśmy tam detekcję z ręcznej na automatyczną. Tym samym liczba lokalizacji w mieście, w których dzięki czujnikom piesi wykrywani są od razu po dotarciu do przejścia, zwiększyła się do 338.

W 2020 r. sygnalizacje wybudowały też inne miejskie jednostki oraz prywatni inwestorzy. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych poprawił bezpieczeństwo na przebudowanym skrzyżowaniu ulic Grójeckiej, Harfowej i Raławickiej i znajdujących się tam przejściach, zaś deweloper wyposażył w światła skrzyżowanie ulic Domaniewskiej i Samochodowej.

Nowe lub
wyremontowane
sygnalizatory
na 33 skrzyżowaniach



Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem co roku rozszerza się o kolejne osygnalizowane skrzyżowania. Obecnie obejmuje ich już ponad 380.

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem (ZSZR) wspomaga przemieszczanie się po Warszawie. Jego celem jest uporządkowanie i kontrola ruchu w nadzorowanym obszarze, zapewnienie priorytetu pojazdom komunikacji publicznej i informowanie użytkowników dróg o zdarzeniach drogowych.

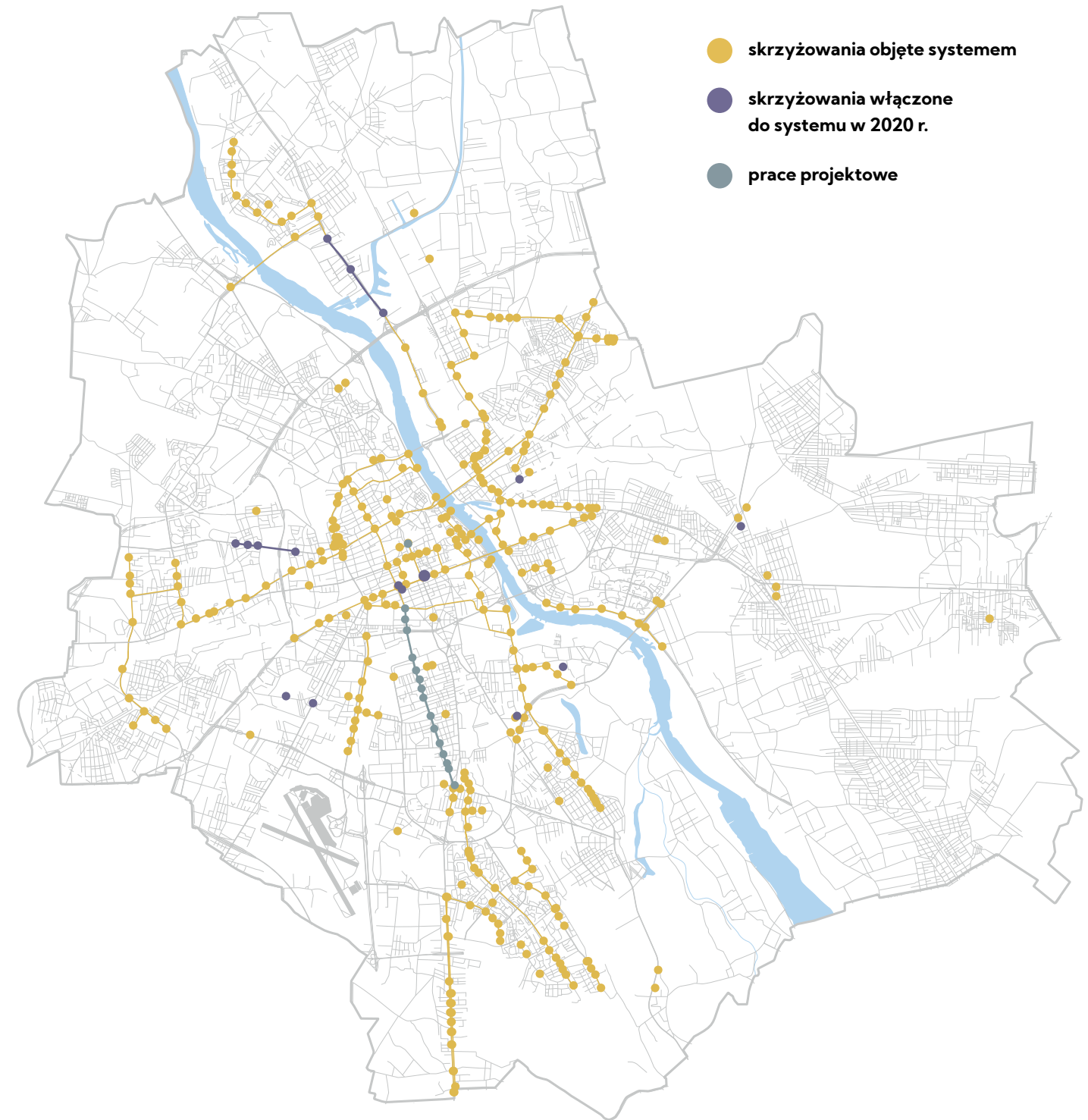
System działa od jesieni 2008 r. Składają się na niego dziesiątki kamer monitoringu, stacje pomiarowe i tablice zmiennej treści. Dzięki tym urządzeniom wykrywa natężenie ruchu i dostosowuje do niego programy sygnalizacji świetlnej. Pozwala to zapewnić możliwie jak najpłynniejszy przejazd przez kolejne skoordynowane ze sobą skrzyżowania.

Gdy następowało uruchamianie systemu, na jego liście znajdowało się 37 skrzyżowań. Taki stan trwał krótko, bo ZSZR stale rozbudowujemy, co roku włączając do niego następne skrzyżowania. W 2020 r. w jego poczet weszło

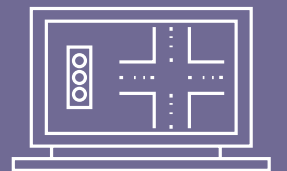
15 kolejnych, m.in. trzy w ciągu ulicy Modlińskiej (z Ekspresową, Kowalczyka i Elektronową) i cztery w ciągu ul. Górczewskiej (z Syreny, Olbrachta, Ciołka i Góralską). Dziś jest ich łącznie 382.

Niebawem ZSZR rozszerzy się o kolejne. Pracujemy nad wykonaniem projektów organizacji ruchu, remontem i dostosowaniem do pracy w akomodacji i koordynacji sygnalizacji świetlnej na 14 skrzyżowaniach w ciągu al. Niepodległości. Ich sporządzenie pozwoli na prace w terenie, do których będziemy chcieli jak najszybciej przystąpić. Podobna modernizacja czeka rondo Dmowskiego, gdzie do systemu włączymy nie tylko skrzyżowanie Al. Jerozolimskich z ul. Marszałkowską, ale też cztery nowe naziemne przejścia dla pieszych.

W 2020 r. zainstalowaliśmy 53 totemy rowerowe przy 30 skrzyżowaniach z sygnalizacją. Urządzenia podpowiadają rowerzystom, jak powinni dostosować prędkość, aby trafić na zielone światło.



Już 382
skrzyżowania
objęte systemem
zarządzania ruchem





Bieżące utrzymanie

Zarządzamy ponad 800 kilometrami dróg. To setki tysięcy różnych elementów infrastruktury drogowej. Aby były w odpowiednim stanie technicznym, prowadzimy ich konserwację przez cały rok i niemal przez całą dobę.

- 54 Pogotowie drogowe
- 56 Obiekty inżynierskie
- 58 Parkingi podziemne
- 60 Pas drogowy
- 62 Usuwamy nielegalne reklamy
- 64 Miejski System Informacji

Pogotowie drogowe

Bez Pogotowia Drogowego ZDM miasto nie funkcjonowałoby jak należy. Nasi pracownicy przez całą dobę siedem dni w tygodniu czuwają nad odpowiednim stanem infrastruktury drogowej. W 2020 r. zabezpieczyliśmy ponad 500 awarii, które bezpośrednio zagrażały bezpieczeństwu ruchu.

Podejmowane interwencje to efekt nie tylko codziennych patroli, ale też zgłoszeń mieszkańców i innych jednostek miejskich. Po otrzymaniu sygnału natychmiast ruszamy na miejsce – w przypadku uszkodzenia jezdni czy chodnika najpierw zabezpieczamy teren awarii, potem przystępujemy do naprawy. W 2020 roku, podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej usuwaliśmy usterki oświetlenia i sygnalizacji świetlnej oraz uzupełnialiśmy oznakowanie pionowe.

Kilka tysięcy razy wzywani byliśmy do uszkodzonej nawierzchni jezdni. Do zabezpieczenia wykruszeń zużyliśmy 5625 kg masy asfaltowej na zimno. Tym najprostszym i najszybszym sposobem doraźnie usuwaliśmy ubytki. Do-

celowo zlecamy naszym wykonawcom trwałe naprawy za pomocą asfaltu lanego. W 2020 r. podjęliśmy 549 interwencji dotyczących różnych zdarzeń w pasie drogowym, które bezpośrednio zagrażały bezpieczeństwu ruchu.

Nie wszystkie zgłoszenia dotyczyły dróg, którymi zarządza ZDM. Jeśli awaria zdarzyła się na drodze podległej innej jednostce, niezwłocznie zabezpieczamy miejsce, a następnie powiadamiamy zarządcę drogi.

Najpopularniejszą metodą zgłaszania usterek jest Miejskie Centrum Kontaktów Warszawa 19115. Ponad połowa zgłoszeń dotarła do nas za pośrednictwem tego kanału. W sumie w różnych sprawach otrzymaliśmy 39 462 zgłoszenia.



Obiekty inżynierskie

Mosty, wiadukty, kładki, tunele, przejścia podziemne czy ekrany akustyczne to bardzo ważne elementy infrastruktury drogowej. Codziennie służą milionom warszawiaków i przyjezdnych. Dlatego prowadząc bieżące prace konserwacyjne oraz remonty, dbamy o ich odpowiedni stan techniczny i poprawę dostępności.

W Warszawie jest 545 obiektów mostowych i inżynierskich, w tym 65 mostów. Stale je kontrolujemy, aby mieszkańcy mogli bezpiecznie z nich korzystać. Prowadzone przez nas prace polegają na konserwacji i miejscowych naprawach nawierzchni bitumicznych, wymianie belek prefabrykowanych, naprawach powierzchni betonowych prześleń czy barier energochłonnych. Wykonujemy zabezpieczenia antykorozyjne i myjemy ekrany akustyczne, gzymsy, balustrady czy fasady mostów.

W 2020 r. nie zabrakło też generalnych remontów obiektów mostowych. Całkowicie zmodernizowaliśmy wiadukt wzdłuż ul. Ostrobramskiej nad al. Stanów Zjednoczonych (o tej inwestycji piszemy szerzej w rozdziale „Remonty i przebudowy”) oraz ceglany wiadukt mostu Józefa Poniatowskiego. Jego odnowienie było konieczne, bo ze względu na wiek (wybudowano go w 1910 r.) i eksploatację stan techniczny obiektu uległ pogorszeniu.

Ponieważ wiadukt jest zabytkiem, prace były bardzo skomplikowane i wymagały niezwyklej skrupulatności. Zanim stare, zużyte spoiny i elementy kamienne zostały wykute, a następnie zastąpione nowymi, przeprowadziliśmy czyszczenie, aby ocenić ich faktyczny stan. Następnie odkopaliśmy i naprawiliśmy skrzydła mostu. Dokonałiśmy kompletnej renowacji zniszczonych fragmentów balustrad, elementy stalowe pokryliśmy specjalnym zabezpieczeniem antykorozyjnym. Położyliśmy też nową nawierzchnię jezdni i wybudowaliśmy nowy system odwodnienia.

W 2020 r. pracowaliśmy również na innych mostach. Przewadziliśmy szereg robót utrzymaniowych, związanych z wymianą dylatacji. W nowe urządzenia dylatacyjne wyposażyliśmy wiadukty w ciągu ulic Wolskiej (na wysokości skrzyżowania z ulicami Kasprzaka i Redutową), Wybrzeże Gdyni (w rejonie skrzyżowania z ul. Gwiaździstą), Dolina Służewiecka (nad al. KEN i ul. Koński Jar) oraz Trasy Siekierskiej (na estakadzie z ul. Płowiecką i dwóch obiektach przy ul. Czerniakowskiej).



Czyszczenie obiektów inżynierskich
604,4 tys. m²
powierzchni



Liczba obiektów mostowych i inżynierskich



65
mostów



39
estakad



161
wiaduktów



74
kładki



35
tuneli



128
przepustów



33
windy



84
platformy



4
schody ruchome



43
przejścia podziemne



58 km
ekranów akustycznych

Parkingi podziemne

ZDM dysponuje dwoma parkingami podziemnymi do użytku publicznego. Oba zlokalizowane są w centrum miasta i dostępne do parkowania krótkoterminowego. Po uprzednim wykupieniu miesięcznego abonamentu można w nich zostawić auto także na dłuższy czas. W 2020 r. przeprowadziliśmy generalny remont obiektu pod ul. Waryńskiego.

Aby zaparkować w centrum, czasami trzeba mocno się natrudzić. Dlatego pomocne mogą okazać się parkingi podziemne. ZDM administruje dwoma, które w sumie są w stanie pomieścić ponad pół tysiąca samochodów.

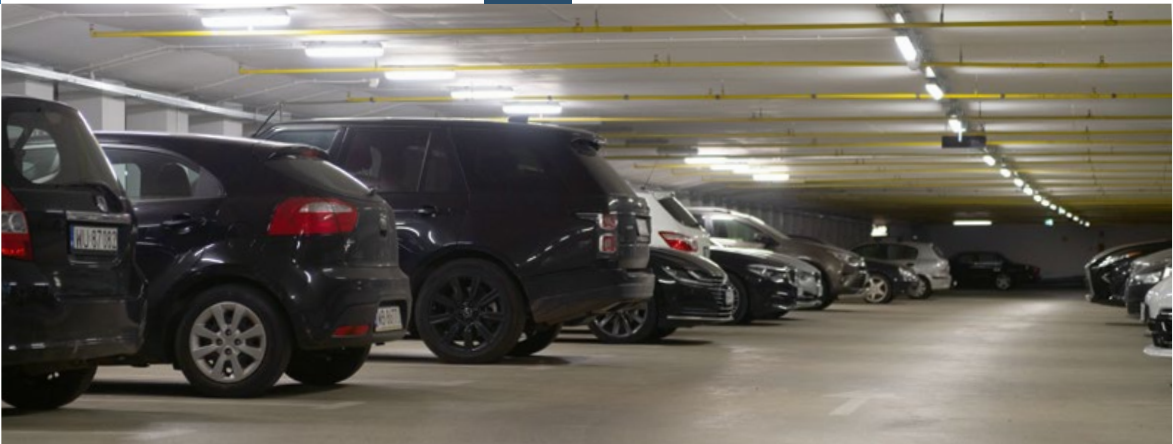
Pierwszy publiczny garaż zlokalizowany jest w sąsiedztwie Sądu Najwyższego. Mieści się pod pl. Krasińskich, od strony którego znajduje się wjazd. Wyposażony jest w dwie windy umożliwiające komunikację osobom niepełnosprawnym. Maksymalnie może w nim jednocześnie zaparkować 407 samochodów.

Drugi podziemny parking, liczący 130 miejsc postojowych, znajduje się pod ul. Waryńskiego – nad stropem stacji metra Politechnika. Wjeżdża się do niego z ul. Progi, od strony ul. Polnej. U uruchomiliśmy go w 1996 r., ale ponieważ przez blisko ćwierć wieku przechodził tylko drobne prace naprawcze, w 2020 r. przeprowadziliśmy jego generalny remont.

Wymieniliśmy całą instalację elektryczną. Do przewodów podłączyliśmy nowe oświetlenie. 118 lamp sodowych zastąpiliśmy 139 oprawami ledowymi, ale ułokowaliśmy je nie nad, a pomiędzy stanowiskami postojowymi. Nowe światła połączyliśmy z 40 czujkami ruchu, które uruchamiają najbliższe cztery LED-y w miejscu parkowania auta. Podobnie jest w przypadku 60 opraw ledowych w strefie ruchu.

Na ścianach zamontowaliśmy 12 podświetlanych tablic ewakuacyjnych, a na suficie 18 opraw nastropowych, które włączają się awaryjnie wtedy, gdy z jakiegoś powodu zabraknie prądu z głównego źródła zasilania. Z 2 do 16 rozszerzyliśmy liczbę detektorów tlenku węgla – rozmieściliśmy je w całym obiekcie i podłączyliśmy do wentylatorni obsługującej stację metra.

Zamontowaliśmy także 14 nowych kamer. Jest ich o sześć więcej niż przed „liftingiem” parkingu. Są nowoczesne, reagują na ruch. Dzięki temu nie tylko świecą się najbliższe lampy nad jezdnią, ale kiedy ktoś wejdzie do parkingu, na tej osobie koncentruje się także oko najbliższej kamery.



Parking pod pl. Krasińskich



407
miejsc
postojowych



5 zł
każda rozpoczęta
godzina parkowania



Koszt postoju całodobowego

40 zł

25 zł

Koszt postoju weekendowego
(od piątku od godz. 19 do poniedziałku do godz. 7)

80 zł

40 zł

Cena abonamentu
miesięcznego całodobowego

500 zł

190 zł

Parking pod ul. Waryńskiego



130
miejsc
postojowych



5 zł
każda rozpoczęta
godzina parkowania

Koszt postoju całodobowego

40 zł

Koszt postoju weekendowego
(od piątku od godz. 19 do poniedziałku do godz. 7)

80 zł

Cena abonamentu
miesięcznego całodobowego

700 zł

Pas drogowy

Na drogach zarządzanych przez ZDM można spotkać wiele obiektów niezwiązanych z funkcją drogi. To np. stoiska handlowe, kioski czy reklamy. Aby działały w harmonii z przestrzenią miejską, udzielamy zgodę na zajęcie pasa drogowego na podstawie jasno określonych zasad. Z powodu pandemii rok 2020 pod względem opłat i wydawania decyzji znacznie różnił się od poprzednich.

Koronawirus i spowodowany nim lockdown mocno dotknęły prowadzącą działalność gospodarczą. Wprowadzone obostrzenia odczuli zwłaszcza drobni przedsiębiorcy, w tym ci, którzy korzystają z miejskiej przestrzeni.

Dlatego z inicjatywy prezydenta Warszawy Rafała Trzaskowskiego stołeczni radni zdecydowali o obniżeniu stawek za zajęcie pasa drogowego najpierw o połowę, a następnie o 75% dla tych, którzy ubiegali się o zezwolenie na ustawienie ogródka restauracyjnego czy kawiarnianego. Z kolei rabat na zezwolenia na organizację targowisk, pawilony handlowe, kioski, szyldy i markizy, słupy ogłoszeniowe oraz gabloty informacyjne i reklamowe wyniósł 50%. Obniżone stawki zostały przedłużone na 2021 rok.

W 2020 r. wydaliśmy 498 decyzji na ustawienie ogródka restauracyjnego lub kawiarnianego dla ponad 400 podmiotów. Choć w tej grupie znalazły się duże „siecówki”, to przeważały w niej właśnie małe restauracje, dla których obniżenie opłaty stanowiło dużą ulgę.

To jednak nie wszystko. Aby zabezpieczyć interesy przede wszystkim najmniejszych warszawskich przedsiębiorców, zarządzeniem prezydenta wprowadziliśmy „groszową” stawkę (1 grosz za metr kwadratowy dziennie) za zajęcie pasa drogowego przez obiekty, w których – w wyniku rządowych ograniczeń będących konsekwencją pandemii – nie mogły być prowadzone działalność gospodarcza, a które nie mogły zostać usunięte z dnia na dzień. „Groszowa” stawka została ustanowiona na wypadek tzw. twardego lockdownu, gdyby roz-

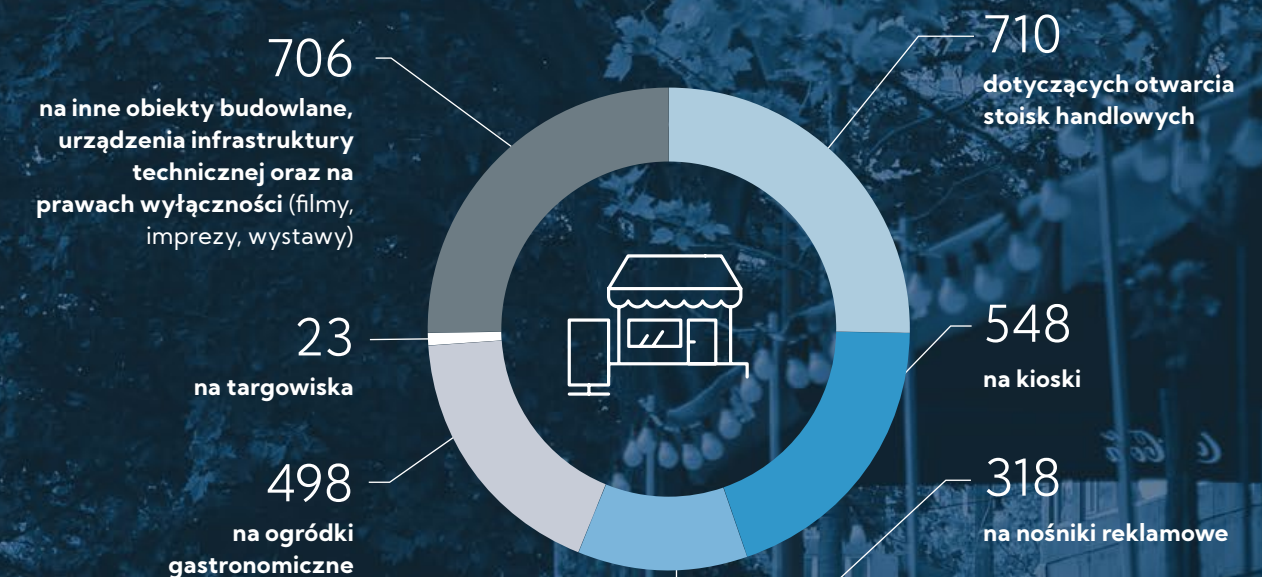
porządzenia wprost zakazywały konkretnego rodzaju działalności. W takim przypadku dzięki tej decyzji ulgę zyskaliby zwłaszcza właściciele kiosków i pawilonów prowadzący drobną sprzedaż detaliczną w pasie drogowym (również pawilonów w przejściach podziemnych), których obiekty mimo zakazu prowadzenia działalności i tak zajmowałyby przestrzeń publiczną.

Pomoc uzyskali również ci, którzy opłacili miejsca handlowe pod warszawskimi cmentarzami w okresie Wszystkich Świętych. Ponieważ rząd o zamknięciu nekropolii zdecydował 30 października, stołeczny samorząd takim przedsiębiorcom umożliwił nie tylko sprzedaż kwiatów w specjalnie wyznaczonych lokalizacjach w mieście, ale również zwrot wniesionej opłaty, jeśli wcześniej uzyskali decyzje na zajęcie pasa drogowego na handel pod cmentarzami i z nich nie skorzystali. W związku z tym wydaliśmy dwukrotnie więcej takich decyzji – najpierw zezwalających, a następnie umarzających. Ich liczba w sumie wyniosła 915.

W 2020 r. wydaliśmy 2803 decyzje zezwalające na działanie obiektów w pasie drogowym niezwiązanych z jego funkcją. Najwięcej decyzji dotyczyło otwarcia stoisk handlowych (710), drugie w kolejności były kioski (548), a trzecie – ogródki gastronomiczne (498).

Znaczna część wydanych decyzji dotyczy obiektów związanych z funkcją drogi. To przede wszystkim roboty drogowe (m.in. budowa przyłączy i sieci podziemnych), ale też parkingi komercyjne i społeczne, myjnie czy stacje paliw.

w 2020 r. wydaliśmy
2803 decyzje zezwalające na działanie obiektów w pasie drogowym niezwiązanych z jego funkcją,
w tym:



Wpływy w wysokości 41,6 mln zł z zajęcia pasa drogowego
w tym:



Usuwamy nielegalne reklamy

Szpecą i zakłócają krajobraz, a czasami nawet stwarzają zagrożenie, bo zasłaniają widoczność. Nielegalne reklamy to zmora naszych dróg, dlatego nie ustajemy w ich likwidacji. W 2020 r. nasi pracownicy przeprowadzili ponad 13 tys. kontroli i usunęli 1,1 tys. nośników.

Nielegalne reklamy dają się we znaki nie tylko kierowcom. Często uprzykrzają też życie pieszym. Zwłaszcza ustawione na chodnikach tzw. potykacze „zabierają” miejsce przechodniom. Dlatego wykorzystanie pasa drogowego jest przez nas stale kontrolowane pod kątem działalności niezwiązanej z funkcją drogi. Zwracamy uwagę, czy znajdujące się tam obiekty są usytuowane tak, że nie utrudniają poruszania się. Sprawdzamy także, czy mają odpowiednie zezwolenie.

W 2020 r. przeprowadziliśmy łącznie 13 510 kontroli. Było ich nieco mniej niż w latach poprzednich, ale wpływ na to miała pandemia i związane z nią obostrzenia oraz lockdown. Mimo to sukcesywnie sprawdzaliśmy pas drogowy podlegających nam ulic. Skontrolowanych zostało 8518 reklam, z których 1105 zostało usuniętych.

Dodatkowo dzięki naszym działaniom udało się usunąć 688 innych obiektów w pasie drogowym. Wśród nich znalazły się m.in. pojemniki na odzież używaną, hulajnogi czy prowizoryczne stojaki na rowery.

Zajęcie pasa drogowego bez naszej zgody wiąże się z karą. W ciągu roku wszczęliśmy 1847 postępowań administracyjnych zmierzających do ukarania właścicieli nielegalnych nośników oraz wydaliśmy 1441 decyzji administracyjnych naliczających kary na właścicieli nielegalnych obiektów. Wpływy z kar za zajęcia pasa drogowego wyniosły 2,5 mln zł.



Wpływy
w wysokości
2,5 mln zł z kar
za zajęcia pasa
drogowego.



Usunięto:



1105
nielegalnych
reklam



688
obiektów w pasie
drogowym

m.in. pojemniki na odzież
używaną, hulajnogi
i stojaki na rowery

Miejski System Informacji

Dobre oznakowanie to podstawa, bo pomaga mieszkańcom i turystom sprawnie poruszać się po mieście. Dlatego co roku aktualizujemy, modernizujemy i utrzymujemy prawie 94 tys. elementów, które składają się na Miejski System Informacji. To m.in. tablice adresowe, mapy, drogowskazy czy informacje o ważnych punktach Warszawy.

Miejski System Informacji funkcjonuje od 1996 r. Ten zestaw charakterystycznych oznaczeń widocznych na każdej ulicy i budynku w mieście tak wrósł w krajobraz stolicy, że dziś trudno wyobrazić sobie poruszanie się bez niego. Składające się na MSI elementy ułatwiają dotarcie na osiedla czy ulice, a przy okazji informują o ich patronach i historii okolicy.

Ponieważ miasto rozbudowuje się niemal bez przerwy, system miejskiej informacji nieustannie się poszerza. Tablic adresowych, tablic ulicznych, słupków informacyjnych, tabliczek SPPN, piktogramów, tablic rozprawiających do dzielnic, dworców itp., dwustronnych tablic informacyjnych, naściennych modułów informacyjnych oraz Punktów Informacji Płatnej stale przybywa i jest ich w sumie 93 750.

W 2020 r. zamontowaliśmy 1109 nowych oznaczeń. Naprawa, konserwacja, aktualizacja i wymiana objęła 8021 elementów MSI. Ponadto zaopiniowaliśmy 321 projektów organizacji ruchu (w odniesieniu do elementów MSI), a łączna liczba spraw w wydziale zajmującym się MSI przekroczyła 2 tys.



Naprawa, konserwacja,
wymiana i aktualizacja

8 021
oznaczeń

5 928

tablic ulicznych
i rozprawiających
ruch pieszego



389

tablic
rozprawiających
ruch kołowy



1038

podświetlanych punktów
informacyjnych i kasetonów
w przejściach podziemnych



359

modułów o patronach ulic
i ważnych obiektach historycznych





Rozwój i projekty

Utrzymanie infrastruktury na odpowiednim poziomie to nasze główne zadanie. Realizujemy jednak też większe projekty, dzięki którym poprawiamy bezpieczeństwo i wygodę uczestników ruchu oraz estetykę przestrzeni miejskiej.

- 68 Rozwój SPPN
- 70 e-kontrola
- 72 Veturilo
- 74 Iluminacja zimowa

Rozwój SPPN

Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w 2020 r. rozszerzyła się o Pragę-Północ oraz bliską Wolę i liczy ok. 37,3 tys. miejsc postojowych. Uruchomiliśmy e-kontrolę i wprowadziliśmy drugiego operatora płatności mobilnych. Po raz pierwszy od kilkunastu lat zmieniły się też stawki opłat i kar.

Funkcjonująca od ponad 20 lat Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego ma przede wszystkim służyć lokalnej społeczności i ułatwiać mieszkańcom zaparkowanie swojego auta w pobliżu domu. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym. Jej celem jest bowiem zwiększenie rotacji miejsc w centrum, aby ci, którzy chcą tam zatrzymać auto, mieli gdzie to zrobić.

Na mocy uchwały podjętej przez stołecznych radnych, w 2020 r. strefa została rozszerzona. Od 7 września w jej obszarze znajdują się znaczna część Pragi-Północ (Stara i Nowa Praga ograniczone ul. Jagiellońską, Ratuszową, 11 Listopada, linią kolejową, ul. Radzymińską i Folwarczną) oraz Wola między ulicami Okopową i Towarową a al. Prymasa Tysiąclecia (wraz z ul. Grabowską). Na Pradze zmiany objęły 45 ulic (ok. 23 km), a na Woli – 72 (ok. 45 km). W tej pierwszej dzielnicy liczba miejsc postojowych wyniosła ok. 3,1 tys., a w drugiej – 4,7 tys. W sumie w SPPN może zaparkować ok. 37,3 tys. pojazdów.

Choć SPPN służy ochronie obejmowanego obszaru przed nadmierną liczbą parkujących samochodów, przynosi też wpływy, które przeznaczane są na rozwój infrastruktury drogowej. W 2020 r. dochody z opłat za postój w strefie, na parkingach podziemnych i kopertach komercyjnych wyniosły w sumie ponad 77 mln zł, a opłaty dodatkowe za brak opłaconego parkowania dały kolejne 13,9 mln zł. Łączny dochód w 2020 r. wyniósł prawie 93,4 mln zł, o 7 mln zł mniej niż w 2019 r. Wpływ na to miała pandemia koronawirusa. Wprowadzone obostrzenia i lockdown spowodowały znaczne zmniejszenie ruchu, dodatkowo zerową stawką opłaty objęliśmy pracowników placówek służby zdrowia (szpitali, przychodni czy domów opieki społecznej) zlokalizowanych na terenie SPPN, którzy mają bezpośredni kontakt z pacjentem.

Pandemia nie pozwala też ocenić jednoznacznie, czy udało się ograniczyć liczbę kierowców unikających opłat. W 2020 r. wystawiliśmy ok. 326 tys. dokumentów opłaty dodatkowej, o 37 tys. więcej niż w 2019 r. Z jednej strony udało się dwukrotnie zwiększyć częstotliwość kontroli, z drugiej zaś wyższe kary odstraszyły część nieuczciwych kierowców.

Niewątpliwie rośnie za to popularność płatności mobilnych. Udział opłat wniesionych za pomocą aplikacji wzrósł w ciągu roku z 22 do 25%. Tę formę płatności ułatwiło wprowadzenie od kwietnia 2020 r. drugiego operatora oferującego taką usługę. Płatność mobilna jest również najszybsza i najbezpieczniejsza w dobie pandemii.

Na 2021 r. przygotowaliśmy kolejne zmiany w strefie płatnego parkowania. Od początku stycznia obowiązują nowe stawki opłat i godziny funkcjonowania strefy. Przygotowujemy się też do rozszerzenia SPPN o Żoliborz i Ochotę, w tej sprawie jesienią 2020 r. odbyły się konsultacje z mieszkańcami. W związku z tym planujemy zakup następnych czterech samochodów do e-kontroli.

średnia wartość jednego biletu parkingowego: **5,72 zł**

średnia wartość opłaty mobilnej: **6,48 zł**

253 dni obowiązywania płatnej strefy w 2020 r.

Formy płatności w SPPN

kwoty w mln zł

	gotówką	kartą	mobilna	
2017	32,4	32,5	14,3	79,2
2018	37	29,4	17,6	84
2019	40,8	26,8	19,7	87,3
2020	20,1	36,8	19,2	76,1

Dochody z parkowania: **93 mln 409 tys. zł** w tym:

76 mln 134 tys. zł
dochody za postój w SPPN

13 mln 902 tys. zł
dochody z opłat dodatkowych

1 mln 182 tys. zł
dochody z abonamentów mieszkańca

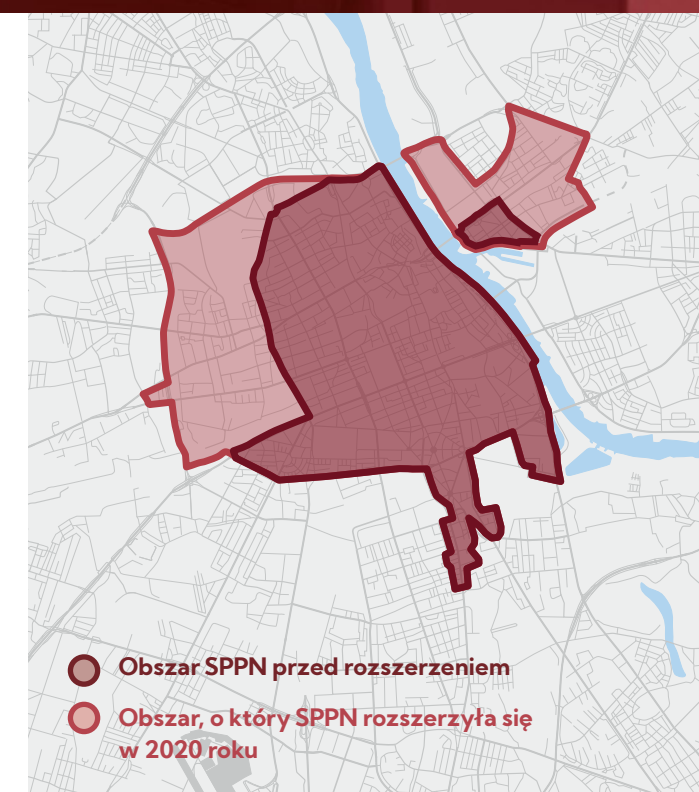
1 mln 155 tys. zł
dochody z parkingów podziemnych

1 mln 034 tys. zł
dochody z tytułu opłaty zryczałtowanej za postój na zastrzeżonych miejscach postojowych (tzw. białe koperty)

SPPN w Warszawie

- **27,5 km² powierzchni** (5,31% powierzchni miasta)
- **37,3 tys. miejsc postojowych**
- **260 km ulic**

- ok. 45 km ulic w rozszerzonej SPPN na Woli
- ok. 23 km ulic w rozszerzonej SPPN na Pradze-Północ
- 72 ulice w rozszerzonej SPPN na Woli
- 45 ulic w rozszerzonej SPPN na Pradze-Północ



- Obszar SPPN przed rozszerzeniem
- Obszar, o który SPPN rozszerzyła się w 2020 roku

E-kontrola

W 2020 r. uruchomiliśmy system e-kontroli płatnego parkowania. Warszawa stała się pierwszym polskim miastem, na którego ulice wyjechały wyposażone w kamerę i czujniki samochody, by pomóc pieszym patrolom kontrolować opłaty. Dzięki temu ponad dwukrotnie wzrosła skuteczność kontroli.

7 stycznia 2020 r. na warszawskie ulice objęte Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) po raz pierwszy wyjechały dwa białe, elektryczne nissany leaf z charakterystycznymi „pudłami” na dachu (pod koniec wakacji dołączył do nich trzeci). Auta te od razu przykuły uwagę przechodniów, z czasem baczniej zaczęli im się przyglądać kierowcy. O to chodziło – „pudła” wyposażono w laser, gps i kamerę, która skanuje numery rejestracyjne zaparkowanych samochodów i przekazuje dane do naszej bazy, aby zweryfikować opłaty za dany pojazd.

W 2020 r. najpierw dwa, a potem trzy auta do e-kontroli przejechały ponad 66 tys. km i skontrolowały 1 342 313 parkujących pojazdów. Każdy z nich w praktyce dwa razy, bo kontrola polega na dwukrotnym w ciągu kilku minut sprawdzeniu samochodu parkującego w tym samym miejscu. Jest to konieczne, aby wykluczyć tych kierowców, którzy przed chwilą przyjechali i albo poszli zapłacić do parkomatu, albo robią to za pomocą aplikacji.

Takie kontrole skończyły się wystawieniem 165 722 dokumentów opłaty dodatkowej. To nieco ponad połowa wszystkich DOD-ów w 2020 r. – pozostałe 160 273 wystawiły piesze patrole. Trudno stwierdzić, czy uzyskana przez nasze auta liczba jest duża, bo pierwszy rok działania e-kontroli przypadł na czas pandemii, kiedy wszystkie dziedziny życia zostały zaburzone. Statystyk za 2019 rok (289 010 kar wystawionych przez 25 dwuosobowych pieszych patroli) w zasadzie nie da się porównać głównie ze względu na mniejszy ruch spowodowany covidowymi obostrzeniami. Ponadto w 2020 r. zmieniły się wysokość kary (z 50 na 250 zł) i obszar strefy, a od końca sierpnia zaczęliśmy korzystać z trzeciego auta. Szacujemy, że jeden samochód wykonuje pracę 10 pieszych patroli.

Pojazdy e-kontroli są także dobrym narzędziem do zbierania danych dotyczących zajętości miejsc parkingowych. To przydaje nam się np. przy analizach dotyczących powiększenia SPPN. Auta do e-kontroli wyposażone są również w system RFID, co pozwala im zdalnie kontrolować pojazdy, które parkują w strefie na podstawie kart N+ czy Kart Powstańca – czytniki samodzielnie wykrywają pozostawioną w samochodzie kartę parkingową.

Choć na autach do e-kontroli już w większości oparte jest wyłapywanie nieuczciwych kierowców, nie wyprą one całkowicie pieszych patroli SPPN. Są bowiem miejsca, w których naszym autom trudniej wjechać lub dostrzec tablicę rejestracyjną. Poza tym kontrolerzy coraz częściej są potrzebni na miejscu, gdzie za biurkiem zajmują się weryfikacją zdjęć z e-kontroli i wysyłką wezwań do zapłaty nieuczciwym kierowcom.

W 2020 r. auta do e-kontroli przejechały ponad 66 tys. km i skontrolowały ponad 1,3 mln parkujących pojazdów



Veturilo

Dziewiąty sezon Veturilo przebiegł pod znakiem koronawirusa. Z powodu związanych z pandemią obostrzeń zaliczył falstart, a system zamiast dalej się rozwijać, chwilowo został przyhamowany. Rowery miejskie nie poszły jednak w odstawkę, bo w 2020 r. warszawiacy i turyści wypożyczyli je ponad 3 mln razy.

Warszawski Rower Publiczny po raz pierwszy wyjechał na ulice w 2012 r. System liczył sobie wtedy nieco ponad tysiąc rowerów i 55 stacji. Od tego czasu mocno się rozwinął – w 2020 r. do dyspozycji miłośników dwóch kółek było 5577 rowerów standardowych, 110 elektrycznych, 60 rowerków dziecięcych Veturilko i 45 tandemów oraz 398 stacji.

Na liczbie wypożyczeni wyraźnie odbiła się pandemia, która w Polsce wybuchła na początku marca, tuż po rozpoczęciu sezonu. Władze centralne wprowadziły szereg obostrzeń, w tym zawiesiły działalność rowerów miejskich w całym kraju. Przymusowa pauza między 1 kwietnia a 5 maja i późniejsza praca zdalna wielu osób, a także brak studentów i turystów mocno odbiły się na Veturilo. W dziewiątym sezonie użytkownicy wypożyczyli rowery 3 mln 180 tys. razy, prawie dwukrotnie mniej niż w 2019 r. Najczęściej wynajmowali je w pierwszą sobotę i niedzielę lipca – tylko przez te dwa dni skorzystano z nich 55 651 razy. Łącznie od inauguracji systemu odnotowaliśmy 28,8 mln wypożyczeń.

Mimo pandemii w 2020 r. do Veturilo dołączyło ponad 64,5 tys. nowych użytkowników. Ponad 31,5% osób korzystało z rowerów od 6 do 40 razy w miesiącu, a 1,6% jeszcze częściej. Niemal 92% wynajmów zostało dokonanych za pomocą mobilnej aplikacji, o 3 p.p. więcej niż w 2019 r. Mieszkańcy stolicy i turyści najchętniej korzystali z systemu w godzinach 16-19, kiedy dochodziło do 30% wypożyczeń z całego dnia.

W 2021 r. Veturilo służy mieszkańcom już po raz 10. Jubileuszowy sezon jest jednak przejściowym – pandemia pośrednio przyczyniła się również do odłożenia w czasie planów rozbudowy i unowocześnienia systemu. W 2020 r. chcieliśmy wyłonić operatora na lata 2021-2028, który zarządzałby flotą blisko 6,5 tys. nowych rowerów i ponad 500 stacjami, ale kryzys finansowy wywołany koronawirusem sprawił, że nie udało się zrealizować tych założeń. Ostatecznie dzięki przetargowi pomostowemu utrzymaliśmy ciągłość usługi, a operatorem, w ramach nowej krótkoterminowej umowy, pozostał dotychczasowy wykonawca. W 2021 r. planujemy ponowne ogłoszenie przetargu na docelowy system rowerowy.



W 2020 r. do dyspozycji mieszkańców były
5792 rowery



Najpopularniejsze trasy w 2020 r.

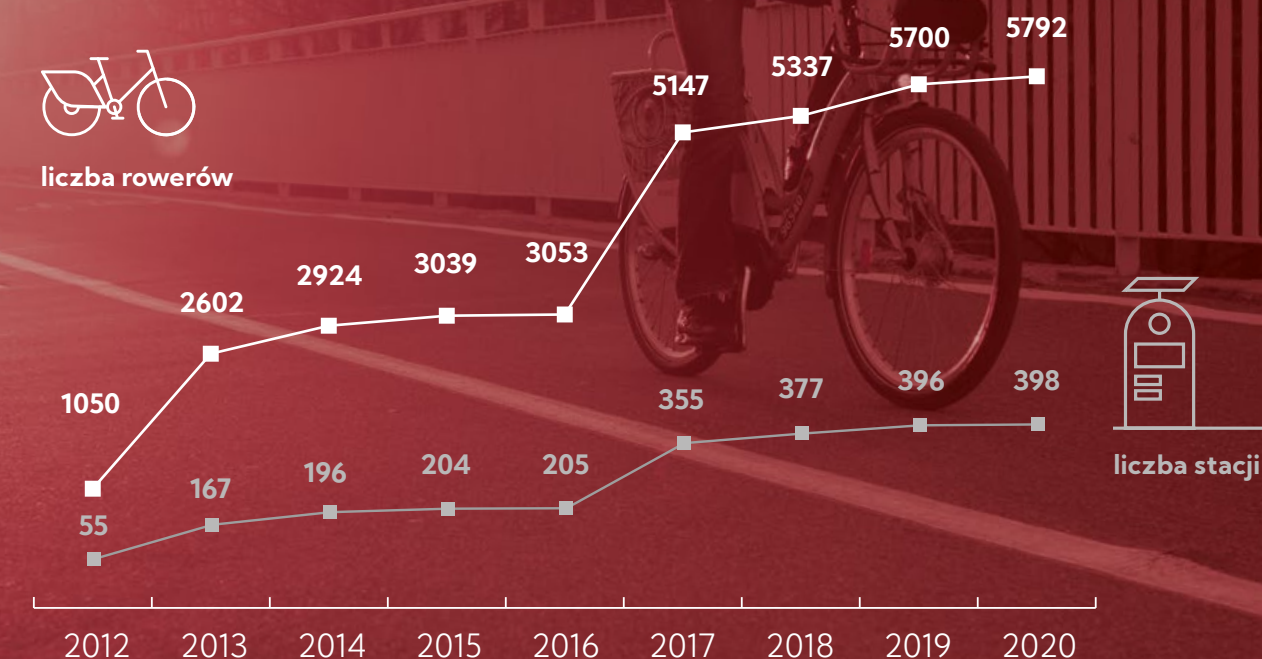


Najpopularniejsze stacje w 2020 r.

liczba wypożyczeń i zwrotów



Liczba rowerów i stacji Veturilo w latach 2012–2020



Iluminacja zimowa

Świąteczna iluminacja to zimowa wizytówka Warszawy. Dlatego w 2020 r. mimo pandemii nie chcieliśmy z niej rezygnować. Choć była skromniejsza niż w latach ubiegłych, nadała stolicy niepowtarzalnej atmosfery świąt Bożego Narodzenia.

W latach 2016-2019 iluminacja rozświetlała ponad 20 km ulic. W 2020 r. jej rozmach był znacznie mniejszy – ograniczyliśmy się do upiększenia jedynie placu Zamkowego i ul. Krakowskie Przedmieście (za ozdoby na ul. Nowy Świat odpowiadało grupujące lokalnych kupców Stowarzyszenie Nowy Świat, te na Starym Mieście zawiesił Zarząd Terenów Publicznych). Taką trudną decyzję podjął prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski w obliczu pandemii koronawirusa i spowodowanego nią pogorszenia się stanu budżetu miasta.

Zdecydowaliśmy się więc na wariant minimalistyczny, choć nie pozbawiony efektowności. Na placu Zamkowym i Krakowskim Przedmieściu ulokowanych zostało 9 wolnostojących dekoracji. Główną była wysoka na 27 m choinka, która stanęła nieopodal Zamku Królewskiego. Na pozostałe złożyły się „sprzedawca balonów”, „warszawska katarynka”, „tramwaj konny”, „figury szachowe na szachownicy”, „obrotowa karuzela”, „altana dla zakochanych”, „kartka z życzeniami” oraz długi na 54 m „tunel świetlny”.

Jak co roku, ozdobiliśmy uliczne latarnie. Świąteczny wystrój zyskało 108 słupów oświetleniowych na Krakowskim Przedmieściu i 15 na placu Zamkowym. Przystroiliśmy także 63 drzewa. W sumie na wszystkie elementy warszawskiej dekoracji złożyło się 1 mln 120 tys. energooszczędnych diod eko-LED, które zużywają 10-krotnie mniej prądu niż tradycyjne żarówki i są wykonane z najwyższej jakości materiałów.

Iluminacja świąteczna nie tylko wspaniale wygląda, ale przynosi też miastu i jego mieszkańcom wymierne korzyści. Stanowi dodatkowe oświetlenie w okresie, w którym ciemność panuje przez niemal 16 godzin na dobę. Ponadto odmienia szarą, ponurą przestrzeń zimowego miasta i sprawia, że mimo złej pogody spacer jest dużo przyjemniejszy. W przeszłości warszawska iluminacja wielokrotnie była doceniana w europejskich rankingach oceniających tego typu instalacje.



Na wszystkie elementy warszawskiej świątecznej dekoracji złożyło się **ponad 1,1 mln energooszczędnych diod eko-LED**





Plany na przyszłość

Bezpieczniejsze drogi, nowocześniejsza infrastruktura i bardziej przyjazna przestrzeń publiczna, zwłaszcza w centrum – to nasze priorytety na przyszłość.

- 78 Poprawa bezpieczeństwa
- 80 Plac Pięciu Rogów
- 82 Nowe Centrum Warszawy
- 84 Modernizacja oświetlenia
- 86 Most pieszo-rowerowy na Pragę

Poprawa bezpieczeństwa

Nacisk na poprawę bezpieczeństwa na drogach kładziemy od lat. Zmiany czekają kolejne przejściach dla pieszych bez sygnalizacji, które otrzymały najniższe noty w audycie brd. Niektóre ulice zmieniają się nie do poznania.

Piesi to najmniej chronieni uczestnicy ruchu. Aby poprawić ich bezpieczeństwo na drodze, w latach 2016-2020 przeprowadziliśmy audyt wszystkich niesygnalizowanych przejść, jakimi zarządzamy. Sprawdzono zostały 4093 zebry, audytorzy zbadali je bardzo szczegółowo. Wskazali 481 przejść (otrzymały noty 0, 1 i w kilku przypadkach 2 w pięciopunktowej skali) do priorytetowych działań naprawczych.

Na tej podstawie podejmujemy prace w terenie. Na 2021 r. zaplanowaliśmy przebudowę następnych 100 zebry, spośród których ponad połowę stanowią te o najniższych ocenach.

Największe zmiany czekają ciąg ulic Umińskiego-Abrahama-Meissnera. Po przebudowie, która ruszyła jeszcze w 2020 r., bezpieczniej będzie na 25 zebrych. Zostaną one skrócone, dzięki czemu piesi będą mogli szybciej pokonać jezdnię. Będą też lepiej widoczni dzięki eliminacji nielegalnego parkowania.

Takie same zmiany czekają północny odcinek ul. Mickiewicza, między pl. Wilsona a ul. Potocką. Znajduje się tam w sumie 8 przejść ocenionych na 0 lub 1 pkt. Bezpieczeństwo chcemy poprawić również na ul. Sokratesa, gdzie zebry zostały doraźnie zabezpieczone progami zwalniającymi. Na sąsiednich ulicach Conrada i Przy Agorze 5 przejść zyska większe azyle, uspokajające ruch.

W Śródmieściu poprawimy dwa przejścia przez Al. Ujazdowskie, uznane przez audytorów za najbardziej niebezpieczne w centrum miasta. Przebudujemy również przejścia na pl. Trzech Krzyży: zwłaszcza to w poprzek placu, wiodące przez kilka ruchliwych pasów ruchu. W bezpieczny azyl wyposażymy przejście u zbiegu Żurawiej i Brackiej. Szereg niebezpiecznych zebry poprawimy przy okazji przebudowy pl. Pięciu Rogów.

Planujemy budowę nowych sygnalizacji świetlnych. Na liście znalazły się przejścia m.in. przez Marszałkowską (przy Senatorskiej), al. Krakowską (przy Tapicerskiej), Kondratowicza (przy Blokowej) oraz I. Gandhi (przy Hirsfelda i Teligi). Kontynuowany będzie program budowy rond – powstaną one m.in. na ul. Kadetów u zbiegu z ulicami Poprawną i Łasaka.



plac Pięciu Rogów

Zbieg ulic Chmielnej, Kruczej, Zgody, Brackiej i Szpitalnej, czyli miejsce znane jako plac Pięciu Rogów przejdzie metamorfozę. Stanie się jedną przestrzenią, bez wydzielonych chodników i jezdni. Przejeżdżać przez niego będą mogły tylko autobusy i rowery, nadrzędną rolę otrzyma tu ruch pieszy.

Plac Pięciu Rogów to jedna z najważniejszych przestrzeni publicznych Śródmieścia. Dotychczasowy sposób zagospodarowania tego miejsca daleki jest od pełnego wykorzystania jego walorów. Choć aż dwie trzecie użytkowników stanowią piesi, większość powierzchni zajmują jezdnie i fragmenty niezagospodarowane. Zdominowany przez samochody plac pełni przede wszystkim funkcję komunikacyjną. To chcemy zmienić.

Odnowiony plac przeobrazi się w miejsce otwarte i dostępne dla wszystkich użytkowników przestrzeni miejskiej. Będzie punktem spotkań i spędzania wolnego czasu. W tym celu zostanie uporządkowany – stanie się jedną przestrzenią, bez wydzielonych chodników i jezdni. Nadrzędną rolę otrzyma tu ruch pieszy, przejeżdżać będą mogły tylko autobusy i rowery w ciągu ulic Kruczej i Szpitalnej.

Posadzka placu zostanie wykonana z dużych płyt betonowych wzmocnionych włóknami i wykończonych kruszywem. Wprowadzimy tam też zieleni – posadzimy drzewa liściaste o ukształtowanej wysokości i koronie. Nie zabraknie spójnej stylistycznie małej architektury. Jasność po zmroku zapewnią latarnie stylizowane na historyczne „pastorały”.

Zakres inwestycji obejmie nie tylko sam plac. Ulice Szpitalna (do ul. Górskiego) i Krucza (do Al. Jerozolimskich) zostaną przebudowane – zyskają nową nawierzchnię i chodniki, które będą poszerzone. Zmianę przejdzie również plac na osi ul. Kruczej w pobliżu skrzyżowania z ul. Widok. Zamiast chaotycznego parkingu dla kilkunastu aut znajdą się tu drzewa i ławki.

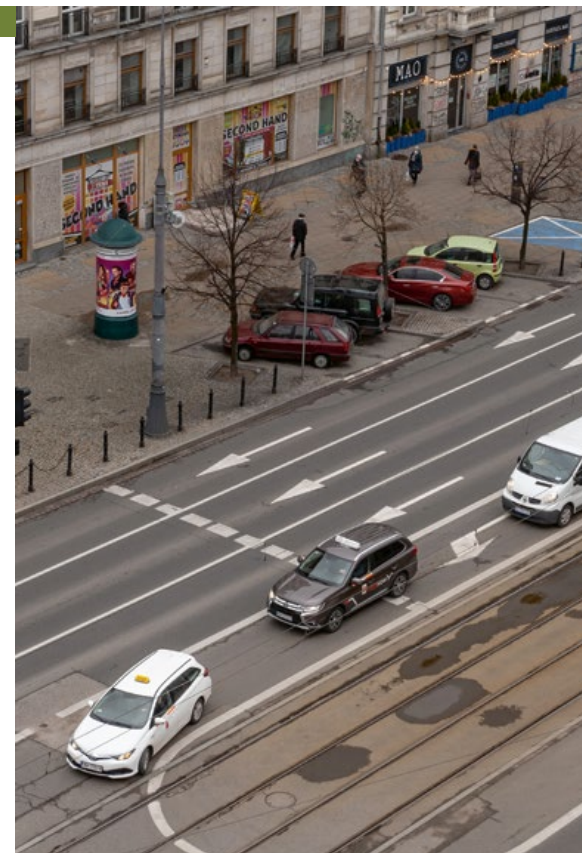


Nowe Centrum Warszawy

Główne ulice w centrum Warszawy czeka metamorfoza. Staną się zieloną, przyjazną pieszym i rowerzystom przestrzenią publiczną. Na tym polega program Nowe Centrum Warszawy.

Celem projektu Nowe Centrum Warszawy jest przekształcenie ścisłego centrum stolicy w wygodną, dostępną i zieloną przestrzeń publiczną. Pierwsze efekty prac stały się widoczne na al. Jana Pawła II, której centralny odcinek po przebudowie w 2020 r. zyskał zupełnie nowy wygląd.

W 2021 r. pierwsze zmiany przejdzie ul. Marszałkowska. Po jej zachodniej stronie wzdłuż pl. Defilad powstanie droga dla rowerów, wyremontowany zostanie też chodnik, a na szerokiej jezdni pojawią się miejsca postojowe. Przybędzie także zieleni – krzewów i drzew.



Główne ulice w centrum przejdą metamorfozę.

Nowe naziemne przejścia dla pieszych powstaną wokół ronda Dmowskiego - na wysokości ulic Widok, Poznańskiej, Nowogrodzkiej i Parkingowej. Dzięki nim piesi nie będą zmuszeni korzystać ze schodów. Przejście podziemne jednak nie zniknie, bo mieszczą się w nim liczne sklepy i punkty usługowe, prowadzi też do wejścia do stacji metra Centrum. Na zmianie, poza osobami, które mają problem z poruszaniem się, zyskają pasażerowie tramwajów oraz rowerzyści. Przy trzech przejściach powstaną przejazdy rowerowe, które pozwolą przejechać rondo na dwóch kółkach.

To jednak tylko pierwszy krok. W następnych latach ul. Marszałkowska przejdzie znacznie większe zmiany, które mają bazować na koncepcji „Zielonej Marszałkowskiej”, opracowanej przez Zarząd Zieleni i konsultowanej z mieszkańcami. Przewiduje ona więcej zieleni, w tym także między torowiskiem a jezdnią.

Na całej długości ulicy ma powstać droga dla rowerów. Od ul. Królewskiej do pl. Bankowego zostanie ona wytyczona dzięki przeniesieniu parkowania na jezdnię. Dalej na północ rowerzyści przejadą przez pl. Bankowy i drogą rowerową wzdłuż ul. Andersa dojadą na Żoliborz.

Marszałkowska stanie się też bardziej dostępna dla pieszych. Oprócz zebra na wysokości ulic Nowogrodzkiej i Widok, które powstaną w ramach realizacji likwidacji barier architektonicznych przy rondzie Dmowskiego, planowane są również naziemne przejścia na wysokości ul. Złotej oraz na Osi Saskiej. Zmiany czekają także inne ulice w centrum, m.in. ul. Kruczą.



Zmiany na ul. Marszałkowskiej przewidują nasadzenie zieleni także między torowiskiem a jezdnią.



Zbędny beton ustąpi miejsca zieleni.



Powstaną brakujące odcinki dróg rowerowych.



Po zachodniej stronie ul. Marszałkowskiej powstanie droga dla rowerów, wyremontowany zostanie chodnik, a na szerokiej jezdni pojawią się miejsca postojowe.

Modernizacja oświetlenia

Do końca 2022 r. na wszystkich głównych ulicach Warszawy pojawi się nowe oświetlenie LED.

Wcześniej ledowe lampy zawisną na masztach na węzłach drogowych. Dzięki temu będzie jaśniej, bezpieczniej i oszczędniej.

Oświetlenie większości warszawskich ulic wybudowano kilkadziesiąt lat temu. Dlatego co roku sukcesywnie wymieniamy nadgryzione zębem czasu latarnie i oprawy. Celem jest poprawa efektywności, zmniejszenie poboru energii elektrycznej oraz zminimalizowanie ryzyka wystąpienia awarii.

Na koniec 2020 r. tylko 20% z ok. 55 tys. opraw na latarniach przy podlegających nam ulicach świeciło nowoczesnym światłem LED, zainstalowanym w ciągu ostatnich kilku lat. Do grudnia 2022 r. w ledowe lampy wyposażymy wszystkie „nasze” słupy oświetleniowe.

Mamy już podpisaną umowę z zielonogórską firmą LUG Light Factory, która zaprojektuje, a następnie dostarczy i zamontuje dedykowanych dla Warszawy ok. 40 tys. opraw.

Znacznie wcześniej, bo w 2021 r. ledowe lampy zawisną w miejscu sodowych na masztach na węzłach drogowych. 2314 LED-ów dostarczy nam ten sam wykonawca, natomiast wymianę przeprowadzimy we własnym zakresie. Jaśniejsze po zmroku staną się takie miejsca jak m.in. rondo Żaba, pl. Narutowicza, rondo Cybernetyki i pl. Zbawiciela.



Eko i smart

Wymiana oświetlenia przyniesie szereg korzyści. Jakich?

OSZCZĘDNOŚĆ

Do oświetlenia naszych ulic lampami – głównie sodowymi – zużywamy rocznie **51,1 GWh** energii. Cena za **1 GWh** w 2021 r. wynosi **530 tys. zł**, co oznacza, że roczny rachunek ZDM za światło latarni przy naszych ulicach to ponad **27 mln zł**. Po wymianie oświetlenia na LED zużycie prądu spadnie do **18 GWh**, a rachunek za światło – poniżej **10 mln zł** na rok. Oszczędność wyniesie więc **33,1 GWh** i ponad **17,5 mln zł** rocznie.

ŁATWIEJSZE UTRZYMANIE

Przegląd i naprawy latarni kosztują ZDM ok. **10 mln zł** rocznie. To efekt dużej liczby awarii – w 2020 r. otrzymaliśmy aż **14 tys.** zgłoszeń dotyczących uszkodzonego oświetlenia. Dzięki wymianie lamp według jednego wzoru znacznie ograniczymy wydatki w tym zakresie. Inwestycja zapewni standaryzację prawie 90% wszystkich urządzeń, co sprawi, że serwisant będzie mógł otworzyć i zamknąć oprawy bez użycia narzędzi.

PRZYJAZNOŚĆ DLA ŚRODOWISKA

Wymiana opraw przełoży się na ograniczenie emisji szkodliwych substancji. Wydzielanie dwutlenku węgla spadnie o **30 tys. ton** rocznie. Zmniejszeniu ulegnie ilość emitowanych tlenków siarki, tlenków azotu i pyłów. Pozwoli nam to na uzyskanie od Urzędu Regulacji Energetyki tzw. białego certyfikatu o wartości ponad **4,5 mln zł**, którym można handlować na Towarowej Giełdzie Energii. Tam kupują je firmy produkujące energię z węgla.

JASNOŚĆ

Korzyścią najbardziej zauważalną dla mieszkańców będzie poprawa widoczności. Po zmroku ulice staną się jaśniejsze, a tym samym bezpieczniejsze. Stare oprawy nie gwarantują wystarczającego strumienia światła – minimum skuteczności dla lamp, które zostaną dla nas przygotowane w technologii LED, to maksimum możliwości dla lamp sodowych.

CZYSTOŚĆ

Nowe oprawy będą miały możliwość zmiennego ustawienia parametrów. Pozwoli to na dostosowanie ich do konkretnej lokalizacji. Co do zasady wszystkie zyskają ustandaryzowaną temperaturę barwową oświetlenia (**3000K**, a na masztach oświetleniowych – **4000K**), ale możliwość ustawienia kierunku strumienia znacznie ograniczy zanieczyszczenie światłem. Latarnie przestaną świecić warszawiakom mieszkającym przy ulicy.

Most pieszo-rowerowy na Pragę

Bulwary Wiślane i Praga zostaną połączone nowym mostem. Przeprawa tylko dla pieszych i rowerzystów w Warszawie będzie jedną z najdłuższych tego typu na świecie. Na realizację tej inwestycji oczekuje wielu mieszkańców stolicy.

Bulwary Wiślane to jedno z najbardziej popularnych miejsc do wypoczynku w mieście. Aby tam się dostać, zwłaszcza mieszkańcy południowej części Pragi muszą nadkładać drogi. W dodatku trudno dostępny dla pieszych most Śląsko-Dąbrowski nie zachęca, by to nim przekroczyć rzekę.

Rozwiązaniem będzie nowa przeprawa. Połączy Bulwary Wiślane z Pragą na wysokości ulic Karowej na lewym brzegu i Okrzei na prawym brzegu. Dzięki niej idący tą drugą ulicą od wschodu w kilka minut znajdą się po drugiej stronie Wisły, a kierując się dalej na zachód szybko trafią w okolice Krakowskiego Przedmieścia.

Pierwszy w Warszawie most tylko dla pieszych i rowerzystów będzie liczył 452 m długości i pod tym względem stanie się jednym z najdłuższych na świecie. Szerokość konstrukcji wygiętej na kształt błyskawicy będzie zmienna i w najwęższym punkcie wyniesie 6,9 m, a nad nurtem rzeki rozszerzy się do 16,3 m.

Na początku 2021 r. ukończony został projekt przeprawy. Przygotowała go wyłoniona w międzynarodowym konkursie architektonicznym pracownia Schuessler-Plan

Inżynierzy - dopracowała wszelkie detale, aby postawiony obiekt był odporny na działanie sił przyrody. Dlatego most będzie jednopoziomową przeprawą położoną na siedmiu żelbetowych podporach. Na lewym brzegu, przed ostatnim filarem, przeprawa się poszerzy i rozdzieli na dwie rampy przerzucone nad nabrzeżną promenadą na wysokości chodnika Wybrzeża Kościuszkowskiego. Pomiędzy nimi zaplanowano schody dwubiegowe ze spocznikiem, wbudowane w taras bulwaru. Zamiast kortenu, czyli stali trudnordzewiejącej, most będzie wykonany ze stali pokrytej farbą imitującą kolor kortenu. Materiał ten lepiej znieśie dużą wilgotność nad rzeką.

Na moście nie będzie podziału na strefę pieszą i rowerową. Minimalna przestrzeń użytkowa zaplanowana to 6 m, a na węższej rampie po stronie lewobrzeżnej – 3,5 m. Na przeprawie znajdą się dwie „strefy wypoczynkowe” z drewnianymi siedziskami. Oświetlenie obiektu zapewnią źródła światła umieszczone w balustradach.

Oprócz projektu posiadamy także prawomocne pozwolenie na budowę. To otwarta droga do przetargu, który ogłosimy najprawdopodobniej w drugiej części 2021 r. Planowany czas budowy mostu to 2-3 lata.





Dostępni dla Was

Dobry kontakt z mieszkańcami to podstawa. W 2020 r. utrudniła go pandemia – ale nadal spotykaliśmy się i konsultowaliśmy ważne sprawy, tylko że zdalnie. Najpopularniejszą formą kontaktu stanowiły platforma Miejskie Centrum Kontaktów Warszawa 19115 i media społecznościowe, to tam mieszkańcy zasypywali nas pomysłami oraz zgłoszeniami. Ich pomysły realizowaliśmy też w ramach budżetu obywatelskiego.

- 90 Konsultacje z mieszkańcami
- 92 Budżet obywatelski
- 94 Sprawna obsługa zgłoszeń mieszkańców
- 96 ZDM od kuchni

Konsultacje z mieszkańcami

Pandemia koronawirusa wyróciła rok 2020 do góry nogami. Niemożliwa stała się organizacja bezpośrednich spotkań informacyjnych z mieszkańcami, dlatego konsultacje społeczne prowadziliśmy w trybie zdalnym. Dotyczyły rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

Zarząd Dróg Miejskich stawia na spotkania z warszawiakami na żywo. Pozwalają one na bezpośredni dialog w celu wypracowania najkorzystniejszego rozwiązania. Niestety, z powodu pandemii w 2020 r. taki kontakt z mieszkańcami stał się niemożliwy. Kwestię rozszerzenia strefy płatnego parkowania o Żoliborz i Ochotę omawialiśmy w formie zdalnej.

Konsultacje w obu dzielnicach trwały od 29 października do 20 listopada. W ciągu niespełna miesiąca przeprowadziliśmy 10 spotkań – po 5 dla Ochoty i Żoliborza.

Dzielnice podzieliliśmy na mniejsze obszary. Każdemu z nich poświęciliśmy osobne spotkanie on-line najpierw na portalu YouTube, gdzie można było zadawać pytania na czacie, a następnie – już w drugiej części – w aplikacji ZOOM, gdzie można było porozmawiać z naszymi pracownikami i projektantami. Transmisje ze spotkań

cieszyły się sporym zainteresowaniem, w czasie trwania konsultacji zanotowały niemal 4 tys. wyświetleń. W rozmowach w aplikacji ZOOM związanych z Żoliborzem uczestniczyło 251 osób, a na Ochocie – 231 osób.

Podczas konsultacji mieszkańcy podzielili się swoimi opiniami. W przypadku Żoliborza swoje uwagi za pomocą specjalnego formularza elektronicznego zgłosiło 496 osób, a w przypadku Ochoty – 294. Otrzymaliśmy także 551 maili – 310 odnośnie Żoliborza i 241 odnośnie Ochoty. Do urzędników i projektantów podczas ich dyżurów zadzwoniło 137 osób.

Dzięki temu mieszkańcy mogli zapoznać się z koncepcją zmian organizacji ruchu i parkowania na ulicach Żoliborza i Ochoty, a także wynikami pomiarów miejsc postojowych i ich rotacji. Dotyczące tego analizy przeprowadziliśmy przed rozpoczęciem cyklu spotkań.

Planowane rozszerzenie SPPN

na Żoliborzu

na Ochocie

5

5



spotkania
on-line

2074

1900



wyświetlenia
transmisji
na YouTube

251

231



uczestnicy rozmów
w aplikacji ZOOM

496

294



uwagi zgłoszone
za pomocą
elektronicznego
formularza

292

230



maile z pytaniami
i opiniami

52

85



telefony
od mieszkańców
w trakcie
naszych dyżurów



Budżet obywatelski

Budżet obywatelski pozwala mieszkańcom realnie wpływać na zmianę swojego otoczenia. W ciągu 7 lat warszawiacy zgłosili kilkanaście tysięcy pomysłów do wykonania w oparciu o środki z budżetu miasta. W 2020 r. zrealizowaliśmy kolejne projekty, w tym jak do tej pory największy – postawienie ponad 90 wiat rowerowych pod stołecznymi szkołami.

Do tej pory ZDM zrealizował 220 projektów z budżetu obywatelskiego. Ponieważ pomysły zgłaszane przez mieszkańców staramy się wpisywać w nasze plany, wiele z nich realizowaliśmy jako część większych inwestycji.

W 2020 r. tak było choćby na Bielanych. Do kompleksowej modernizacji al. Zjednoczenia, która wiązała się m.in. z budową drogi rowerowej, dołączyliśmy remont ścieżki rowerowej wybrany w głosowaniu mieszkańców. Tym samym rowerzyści zyskali lepsze połączenie z Młocin do bielańskiego urzędu dzielnicy czy kompleksu AWF.



Takich inwestycji z budżetu obywatelskiego zrealizowaliśmy więcej. Były to często projekty o małej skali, ale wielkim znaczeniu dla okolicznych mieszkańców – jak choćby budowy nowych chodników (np. przy ul. Szczęśliwickiej), przejść dla pieszych (np. przez ul. Paderewskiego) czy oświetlenia (np. przy ciągu pieszo-rowerowym na fragmencie ul. Kasprzaka). Ale były też i projekty bardzo duże. Największym w dotychczasowej historii budżetu obywatelskiego było postawienie ponad 90 wiat rowerowych przed stołecznymi placówkami oświatowymi. Zadanie zostało wykonane z nawiązką, bo dzięki korzystnym cenom w przetargu, wiat postawiliśmy jeszcze więcej niż zakładaliśmy. Każda z nich mieści pod dachem co najmniej 10 stojaków, czyli 20 rowerów. Zadaszone parkingi znacznie poprawiły komfort korzystania z jednośladów.

W 2020 r. ZDM wykonał 51 projektów wybranych przez mieszkańców w budżecie obywatelskim. Część z nich to projekty zaległe, których nie udało się ukończyć w ubiegłych latach. Przed sobą do zrealizowania mamy jeszcze ponad 90 projektów wybranych dotychczas przez mieszkańców. To m.in. budowa lub remonty chodników, a także nowe trasy rowerowe.



koszt projektów
zrealizowanych
w 2020 r.:

9 391 366 zł

51
zrealizowanych
projektów

23
infrastruktura
rowerowa



13
chodniki



9
zmiany
w organizacji ruchu



3
oświetlenie
(w tym iluminacje)



Sprawną obsługę zgłoszeń mieszkańców

Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115 już siódmy rok ułatwia mieszkańcom zgłaszanie awarii czy pomysłów. W 2020 r. po raz kolejny skróciliśmy czas obsługi zgłoszeń. 29 904 zgłoszenia, jakie wpłynęły do nas od 1 stycznia do 31 grudnia, obsługiwaliśmy średnio w ciągu 4 dni.

Każdego dnia do ZDM wpływało średnio po 81 zgłoszeń. Było to mniej niż rok wcześniej, ale 7-proc. spadek wynikał z głównie z powodu pandemii i związanego z nim lockdownu. Podobnie jak we wcześniejszych latach, najwięcej zgłoszeń dotyczyło oświetlenia, sygnalizacji świetlnej oraz stanu nawierzchni chodników, dróg rowerowych i jezdni. Mieszkańcy zgłaszali także wnioski o zmianę organizacji ruchu, wytyczenie nowych chodników i przejść dla pieszych, postawienie słupków ograniczających parkowanie czy remonty dróg.

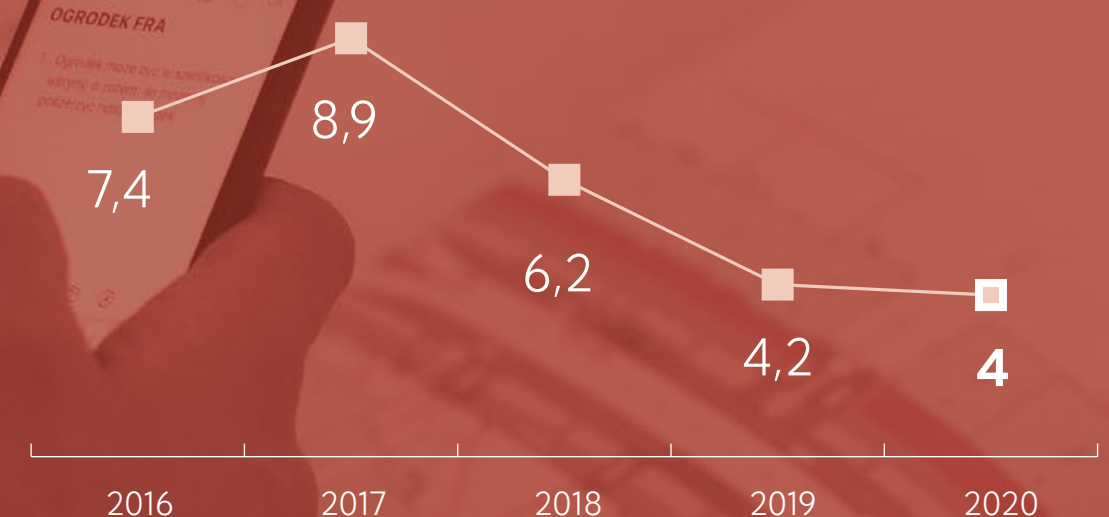
Zgłaszający często zwracali uwagę na poprawę bezpieczeństwa. Postulowali montaż sygnalizacji świetlnej czy budowę azyli dla pieszych i progów zwalniających. Nie brakowało sygnałów dotyczących wątpliwej legalności umieszczonych reklam czy obiektów w pasie drogi. Wpływały również powiadomienia o zalanych jezdniach czy porzuconych wrakach samochodów, które zabierają miejsce parkingowe lub mogą stwarzać zagrożenie.

Wciąż najpopularniejszym kanałem kontaktu z 19115 pozostaje telefon – ten sposób wybrało ponad 41,4% interweniujących. Drugie w kolejności były zgłoszenia pochodzące z aplikacji mobilnej Warszawa 19115, ale tym telefonicznym ustąpiły zaledwie o jeden setny punkt procentowy (41,3%).

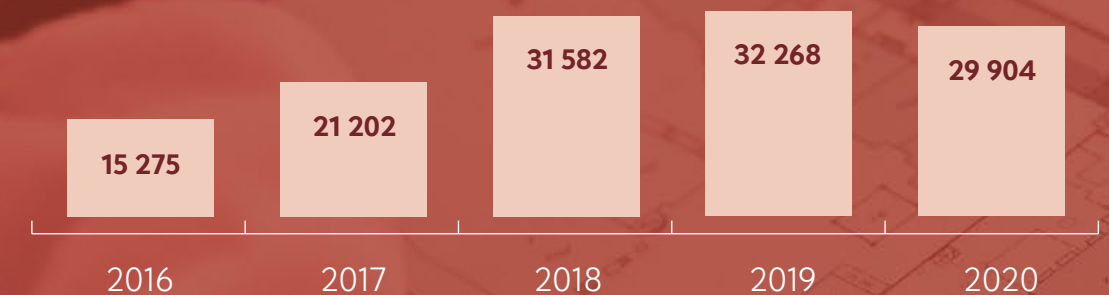
Zgłoszenia mieszkańców stanowią dla nas jedno ze źródeł informacji o awariach i usterkach w infrastrukturze drogowej, a Pogotowie Drogowe może szybciej reagować, ograniczając zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Każdego dnia przez całą dobę nasi pracownicy wysyłają w miejsca interwencji konserwatorów, 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/czat. Miejska usługa dostępna jest przez całą dobę przez siedem dni w tygodniu.

Średni czas obsługi zgłoszeń w ZDM (w dniach):



Liczba zgłoszeń w ZDM



Dzielnice z najwyższą liczbą zgłoszeń w ZDM w 2020 r.

Mokotów	– 4482
Śródmieście	– 3302
Praga-Południe	– 2909
Wola	– 2362
Białołęka	– 2052

Dzielnice z najniższą liczbą zgłoszeń w ZDM w 2020 r.

Wesoła	– 381
Rembertów	– 521
Ursus	– 641
Wilanów	– 645
Żoliborz	– 920



ZDM od kuchni

ZDM to nie tylko sprzęt potrzebny do drogowych pomiarów i prac. ZDM to przede wszystkim ludzie, którzy w ciągu roku wykonują tysiące zadań – jedni w biurze projektują, piszą, obliczają, mierzą czy analizują, drudzy w terenie sprawdzają, patrolują czy naprawiają. Przygotowaliśmy fotoreportaż, byście zobaczyli, jak od kulis wygląda nasza praca.





ZARZĄD
DRÓG
MIEJSKICH

Raport roczny 2020

Opracowanie merytoryczne: **Wydział Komunikacji Społecznej ZDM**

Zdjęcia: **Mirosław Kaźmierczak/ZDM**

Opracowanie graficzne: **Natalia Mikołajczuk**



www.zdm.waw.pl



www.facebook.com/ZDM.Warszawa



twitter.com/ZDM_Warszawa



www.instagram.com/zdm_warszawa/



www.youtube.com/user/zdmwarszawa

Zarząd Dróg Miejskich

ul. Chmielna 120

00-801 Warszawa

tel. 22 55 89 000

faks 22 620 06 08

