



Raport roczny 2021



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH



Raport roczny 2021



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

Przedmowy

Szanowni Państwo,

praca w samorządzie to konieczność podejmowania coraz to nowych wyzwań. Pandemie, awarie, a teraz wojna u naszych sąsiadów, której skutki także odczuwamy, to potężne przeszkody, które stają na drodze harmonijnej realizacji naszych planów. Jesteśmy jednak zdeterminowani, by konsekwentnie dążyć do tego, aby Warszawa stawała się coraz nowocześniejsza, a jednocześnie była miastem bezpiecznym, wygodnym, przyjaznym i dostępnym dla każdego.



Prezydent m.st. Warszawy
Rafał Trzaskowski

W tę wizję wpisują się inwestycje realizowane w ramach programu „Nowe Centrum Warszawy”. Rok 2020 stanowił wstęp do zmian w Śródmieściu, ale to w 2021 r. prace ruszyły pełną parą i każdy może już obserwować ich postępy. Rozpoczęliśmy modernizację tzw. placu Pięciu Rogów, który z miejsca zdominowanego przez samochody zmienia się w przestrzeń przystępną dla pieszych, bardziej zieloną i estetyczną. Metamorfozę przechodzi też rondo Dmowskiego, gdzie powstają nowe przejścia dla pieszych – po to, by było im wygodniej, by to serce miasta było lepiej dostosowane do potrzeb tysięcy przechodniów, także osób z wózkami i na wózkach oraz osób z niepełnosprawnościami. Niebawem w nową szatę, z dużą dozą koloru zielonego, ubierzemy całą ul. Marszałkowską, Al. Jerozolimskie i ul. Kruczą. Najważniejsze śródmiejskie arterie staną się pięknymi, zielonymi przestrzeniami na miarę nowoczesnego miasta.

Podobne zmiany czekają także Pragę, w ostatnich latach konsekwentnie rewitalizowaną. Rozpoczynamy budowę pierwszego mostu pieszo-rowerowego w Warszawie, który zepnie lewo- i prawobrzeżne centrum stolicy, zbliżając Pragę do Powiśla i przyczyniając się do jej dalszych, pozytywnych przemian. Wraz z budową mostu odnowa czeka również najważniejsze ulice Pragi, na czele z ul. Okrzei prowadzącą do nowej przeprawy przez Wisłę.

Z finansowego punktu widzenia najbardziej oczekiwanym zadaniem 2022 r. będzie wymiana wszystkich lamp na głównych ulicach Warszawy. Montaż blisko 40 tys. energooszczędnych LED-ów w skali roku pozwoli zostawić w miejskiej kasie aż ok. 23 mln zł, a następnie przeznaczyć tę kwotę na inne potrzeby warszawiaków. Przy galopujących cenach i inflacji jest to projekt, który daje nam szczególną satysfakcję.

Nowym wyzwaniem dla Zarządu Dróg Miejskich będzie ściślejsza współpraca z inwestorami prywatnymi przy przebudowie dróg. To także element rygorystycznej polityki finansowej na trudne czasy. Jesienią 2021 r. wprowadziłem nową, prostszą procedurę i powierzyłem ZDM nadzór nad jej wdrożeniem. Chcemy, by inwestorzy mogli sprawnie załatwić formalności, ale też zagwarantowali swój wkład w rozbudowę i dostosowanie układu drogowego do nowych budynków. To szczególnie ważne teraz, gdy rynek mieszkaniowy rozwija się coraz szybciej.

Duże zadania nie przystąpią nam mniejszych. W dalszym ciągu będziemy dbali o remonty nawierzchni jezdni i chodników – liczę tu na głos mieszkańców odnośnie potrzeb i priorytetów. Jestem przekonany, że dzięki przemyślanej strategii oraz konsekwencji w jej wdrażaniu razem tworzymy Warszawę dla wszystkich – stolicę, w której chce się mieszkać, pracować i przyjemnie spędzać wolny czas.

Szanowni Państwo,

cel naszej pracy jest jasny:
zapewnić mieszkańcom i gościom stolicy bezpieczną i wygodną infrastrukturę drogową, dbając przy tym o jakość przestrzeni publicznej. Taki cel przyświeca nam, gdy planujemy przebudowy i remonty kolejnych odcinków dróg. W trudnym, pandemicznym 2021 roku koncentrowaliśmy się na tym, by realizacja już podjętych oraz nowych inwestycji postępowała bez przestojów.



Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich
Łukasz Puchalski

Planując przebudowy dróg, chcemy aby były one kompleksowe. Sztandarowy przykład stanowi tzw. obwodnica Gocławia. Zgłoszone w ramach budżetu obywatelskiego przez mieszkańców utworzenie pasów rowerowych na ulicach Meissnera i Umińskiego rozszerzyliśmy o uporządkowanie parkowania. Tym samym poprawiliśmy bezpieczeństwo w rejonie przejść dla pieszych, wdrażając rozwiązania wskazane w trakcie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Analogiczne zmiany zaczęliśmy wprowadzać na ul. Abrahama. Całość zwierczy nowa i bujna zieleń, która jest dla mnie nieodłącznym elementem każdej miejskiej ulicy.

W tym kierunku idą również przemiany na ul. Sokratesa. Nadrzędnym celem jest poprawa bezpieczeństwa, co osiągniemy poprzez modelowe uspokojenie ruchu: węższy przekrój jezdni, odgięcie toru jazdy i azyle dla pieszych. Ale ulica zyska też nowe chodniki i drogę dla rowerów, a także szpaler drzew i ogrody deszczowe, tak ważne w dobie zmieniającego się klimatu.

Nasze starania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach zyskały uznanie nie tylko w Warszawie. Komisja Europejska doceniła kompleksowy audyt BRD jaki wykonaliśmy, nominując Warszawę do EU Urban Road Safety Award. Dodatkowo motywuje to nas do wdrażania zaleceń, jakie wynikają z audytu.

Remontując kolejne kilometry jezdni, chodników i dróg dla rowerów, pamiętamy o poprawie dostępności poprzez obniżanie krawężników, montaż charakterystycznych żółtych płyt z wypustkami czy zamianę schodów na pochylnie. Kontynuujemy wymianę oświetlenia na nowoczesne, pozwalające nie tylko oszczędzać energię, ale przede wszystkim poprawiać warunki na drodze po zmroku.

Staramy się jak najszerzej korzystać z rozwiązań smart city. System e-kontroli w strefie płatnego parkowania rozszerzyliśmy o kolejnych 6 aut i mamy ich już 9. Samą strefę zaś poszerzyliśmy o kolejne obszary, aby chronić mieszkańców przed nadmiarem parkujących aut. O tym jak strefa ma wyglądać rozmawialiśmy na kilkudziesięciu spotkaniach i dyżurach z mieszkańcami.

Cenię sobie dialog z mieszkańcami Warszawy, bo to dzięki nim najlepiej wiemy, jak prowadzić nasze prace, by odpowiadały potrzebom użytkowników. Bardzo im dziękuję za cenne wskazówki i sugestie. Podziękowania ślę również pracownikom ZDM i wykonawcom, a także radnym i władzom miasta. Dzięki ich wsparciu udało się stawić czoła kolejnym wyzwaniom.

Liczę, że tak samo będzie w kolejnym roku, a pod względem liczby zrealizowanych inwestycji – jeszcze lepiej. Zapewniając o tym, zapraszam Państwa do zapoznania się z naszymi dokonaniem za 2021 rok.

Spis treści

1

Wstęp

- 2 Przedmowy
- 7 ZDM w liczbach
- 8 2021 rok w liczbach

2

Nowe Centrum Warszawy

- 12 Plac Pięciu Rogów
- 14 Zielona Marszałkowska
- 16 Rondo Dmowskiego
- 18 Aleje Jerozolimskie i ul. Krucza
- 20 Most pieszo-rowerowy na Pragę

3

Remonty i przebudowy

- 24 „Obwodnica” Gocławia
- 26 Skrzyżowanie al. Wilanowskiej z ulicami Kosiarzy i Sarmackiej
- 28 Ulica Sokratesa
- 30 Ulica Idzikowskiego
- 32 Inwestycje deweloperskie
- 34 Remonty jezdni
- 36 Remonty chodników
- 38 Zazielenianie ulic
- 40 Poprawiamy dostępność
- 42 Nowe drogi dla rowerów

4

Modernizujemy oświetlenie

- 46 Oświetlenie ulic
- 48 Węzły drogowe
- 50 Tunele i przejścia podziemne
- 52 Plany na przyszłość

Bezpieczeństwo

- 56 Badamy prędkość
- 58 Zmiany w organizacji ruchu
- 60 Sygnalizacja świetlna
- 62 Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Bieżące utrzymanie

- 66 Pogotowie drogowe
- 68 Obiekty mostowe i inżynierskie
- 70 Parkingi podziemne
- 72 Pas drogowy
- 74 Usuwamy nielegalne reklamy
- 75 Sprzedajemy usunięte samochody
- 76 Miejski System Informacji

Rozwój i projekty

- 80 Rozwój SPPN
- 82 E-kontrola
- 84 Nowe zasady współpracy z deweloperami
- 86 Veturilo
- 88 Iluminacja zimowa

Dostępni dla Was

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

5

6

7

8

* Czy wiesz, że... Pod Zarząd Dróg Miejskich podlega 789 km dróg w Warszawie.

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

W 2021 R. W NASZE ZARZĄDZANIE TRAFIŁY:

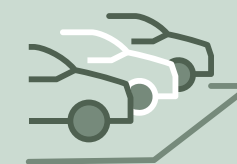
- ciąg ulic Rosnowskiego i Korbońskiego
na odcinku od ul. Relaksowej do ul. Drewny – 1430 m
- ul. I. Gandhi
na odcinku od ul. Piłcockiego do ul. Płaskowickiej – 630 m
- ul. Relaksowa
na odcinku od ul. Rosnowskiego do ul. Wąwozowej – 380 m
- ul. Unicka (po przedłużeniu do ul. Łokietka) – 300 m

ZDM w liczbach



862

skrzyżowania
i przejścia
z sygnalizacją świetlną



51,6 tys.

miejsc w Strefie
Płatnego Parkowania
Niestrzeżonego



95,3 tys.

drogowskazów,
tablic i map Miejskiego
Systemu Informacji



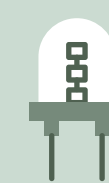
117 156

latarni ulicznych
pod naszą opieką



121 534

oprawy
oświetleniowe



1,1 mln

energooszczędnych
diod eko-LED
w zimowej iluminacji



708 km

tras rowerowych



539

obiektów mostowych
i inżynierskich



589

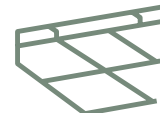
pracowników

2021 rok w liczbach



122,1 tys. m²

wyremontowanych jezdni



18,5 tys. m²

wyremontowanych chodników



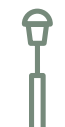
38 km

wybudowanych i wyremontowanych tras rowerowych



4 636

nowych opraw oświetleniowych – na ulicach, na węzłach drogowych, w tunelach i przejściach podziemnych



611

nowych latarni ulicznych



31

nowych lub wyremontowanych sygnalizacji świetlnych



21

skrzyżowań włączonych do Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem



167

posadzonych drzew



605

usuniętych awarii bezpośrednio zagrażających bezpieczeństwu ruchu



17,7 tys.

kontroli pasa drogowego



630

usuniętych reklam

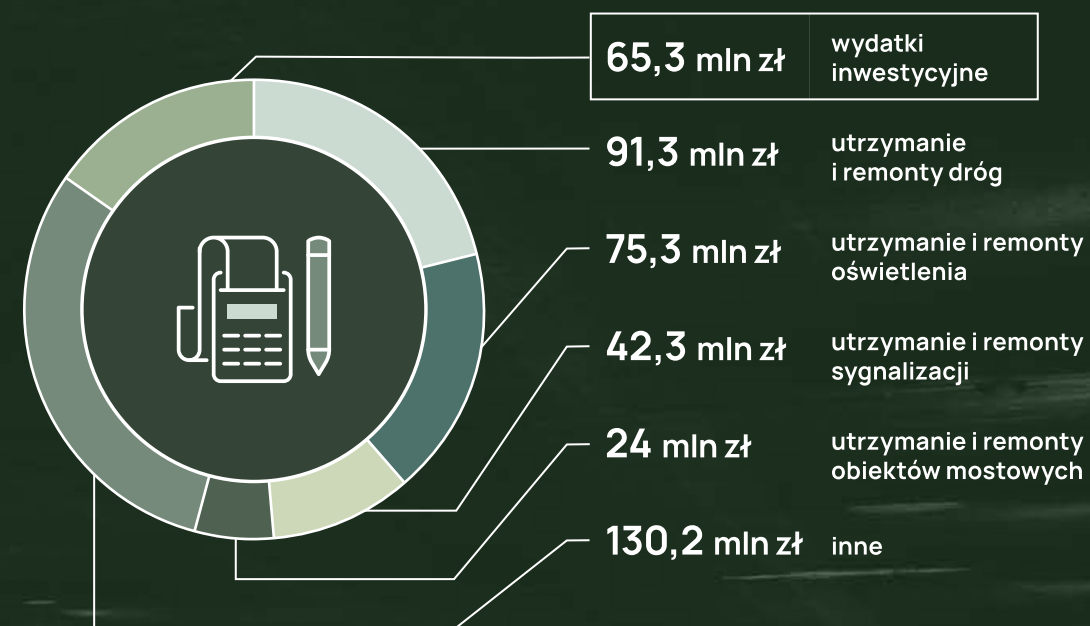


3,3 mln

wypożyczeń roweru miejskiego Veturilo

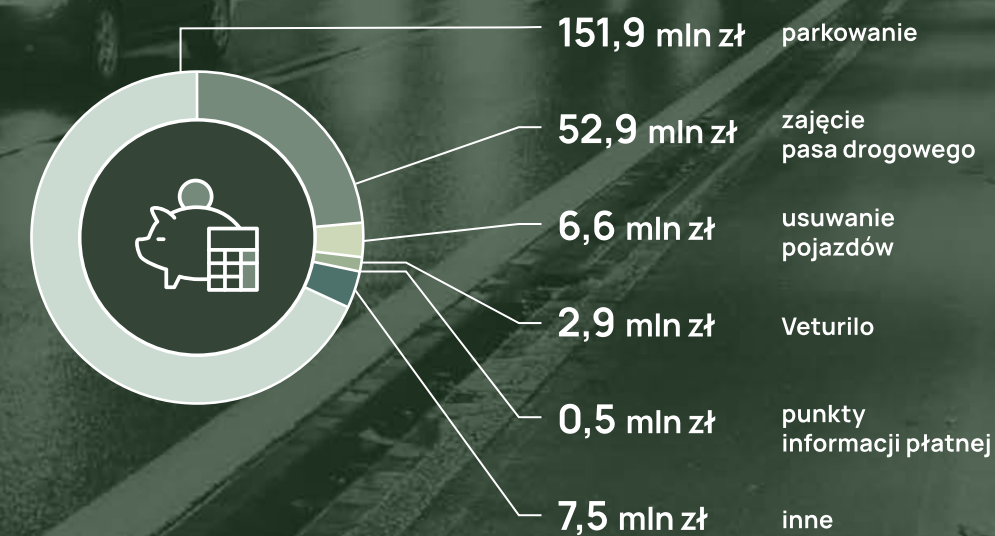
Łączne wydatki w 2021 r.
428,4 mln zł

w tym:



Łączne dochody w 2021 r.
222,3 mln zł

w tym:





Nowe Centrum Warszawy

Nowe Centrum Warszawy to spójny program, który ma uczynić tę część miasta zrównoważoną, przyjazną i dostępną dla wszystkich. Inwestycje realizowane w centrum podnoszą jakość przestrzeni miejskiej i jej funkcjonalność dla pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji miejskiej. W 2021 roku przebudowaliśmy kilka ważnych miejsc w centrum, rozpoczęły się też przygotowania kolejnych inwestycji.

- 12 Plac Pięciu Rogów
- 14 Zielona Marszałkowska
- 16 Rondo Dmowskiego
- 18 Aleje Jerozolimskie i ul. Krucza
- 20 Most pieszo-rowerowy na Pragę



Plac Pięciu Rogów

Zbieg ulic Chmielnej, Kruczej, Zgody, Brackiej i Szpitalnej przechodzi metamorfozę. Miejsce nazywane nieformalnie „placem Pięciu Rogów” pięknieje i staje się przestrzenią godną Nowego Centrum Warszawy.



Plac Pięciu Rogów to jedna z najważniejszych przestrzeni publicznych Śródmieścia. Jednak sposób zagospodarowania tego miejsca nie był odpowiedni i nie wykorzystywał w pełni jego potencjału. Dlatego postanowiliśmy to zmienić – sprawić, by plac stał się przestrzenią otwartą i dostępną dla wszystkich. pozostało dokończyć układanie chodnika oraz wyasfaltować jezdnię.

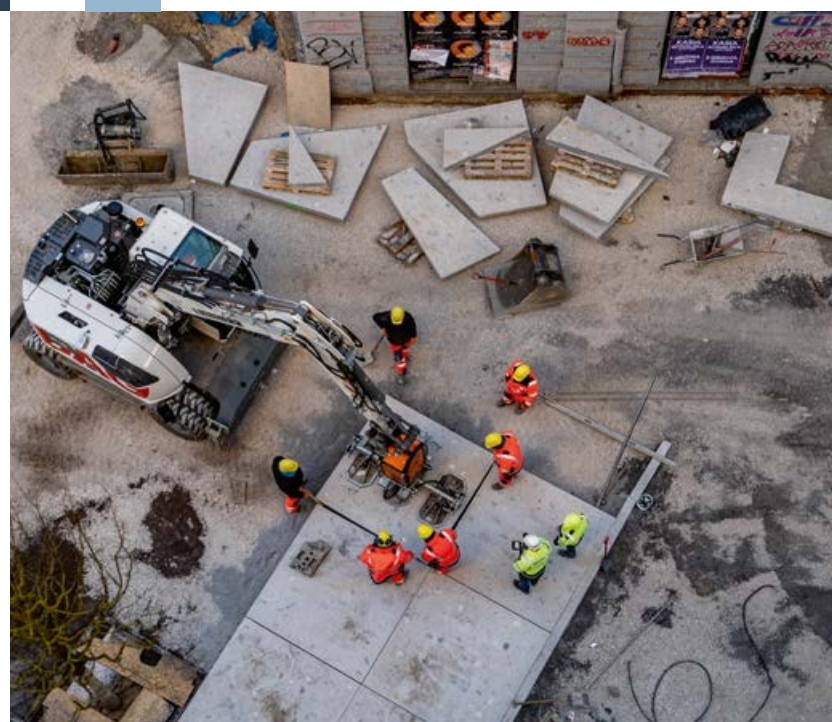
Do końca 2021 r. udało się przebudować część wschodnią placu. W całości położyliśmy tam posadzkę, w tym płyty z betonu architektonicznego z zatopionymi w nim kamieniami o różnej wielkości. Przebudowaliśmy ul. Szpitalną, która posiada teraz estetyczną nawierzchnię betonową, a na skrzyżowaniu z ulicami Górskiego i Brokła ułożyliśmy nowy asfalt. Posadziliśmy też 10 z zaplanowanych 22 klonów polskich.

Zimowa przerwa zastała nas w trakcie przebudowy zachodniej części placu. Rozebraliśmy tam starą infrastrukturę drogową i zdążyliśmy przełożyć podziemne instalacje. Dalsze kroki to przygotowanie podbudowy i ułożenie nawierzchni z płyt. Z kolei na południu, w rejonie wlotu ul. Widok do ul. Kruczej, pozostało dokończyć układanie chodnika oraz wyasfaltować jezdnię.

Przebudowa rozpoczęła się w marcu 2021 r. Długo trwało, zanim realizacja inwestycji nabrała rozpędu. Na przeszkodzie stanęły liczne znaleziska o potencjalnych wartościach archeologicznych. Aby je zbadać, wiosną i latem konserwator zabytków kilkakrotnie przerywał prace. Dlatego harmonogram robót uległ znacznemu przesunięciu, a pierwsze ich efekty stały się widoczne dopiero we wrześniu.



22
klony polne
zaplanowano
na pl. Pięciu Rogów





Zielona Marszałkowska

Ulica Marszałkowska ma być zieloną aleją przecinającą centrum miasta. Pierwszym etapem była przebudowa odcinka wzdłuż pl. Defilad oraz skrzyżowania z ul. Królewską. Rozpoczęliśmy też projektowanie zielonych zmian od pl. Bankowego do pl. Konstytucji.

Ul. Marszałkowska jest obok Al. Jerozolimskich najważniejszą arterią Śródmieścia. Dlatego po przebudowie centralnego odcinka al. Jana Pawła II i ronda Czterdziestolatka to właśnie jej metamorfoza stanowi kolejny krok w stronę Nowego Centrum Warszawy.

Jako pierwszy odnowiliśmy fragment po zachodniej stronie wzdłuż pl. Defilad. Wybudowaliśmy tam drogę dla rowerów i wyremontowaliśmy chodnik. Starą kostkę zastąpiliśmy eleganckimi płytami. Przenieśliśmy również parkowanie z chodnika na jezdnię – wytyczyliśmy równoległe miejsca postojowe na dotychczasowym zbyt szerokim prawym pasie. Kropkę na „i” stanowiła zielen. Posadziliśmy 34 lipy srebrzyste 'Varsaviensis' w towarzystwie licznych krzewów i bylin.

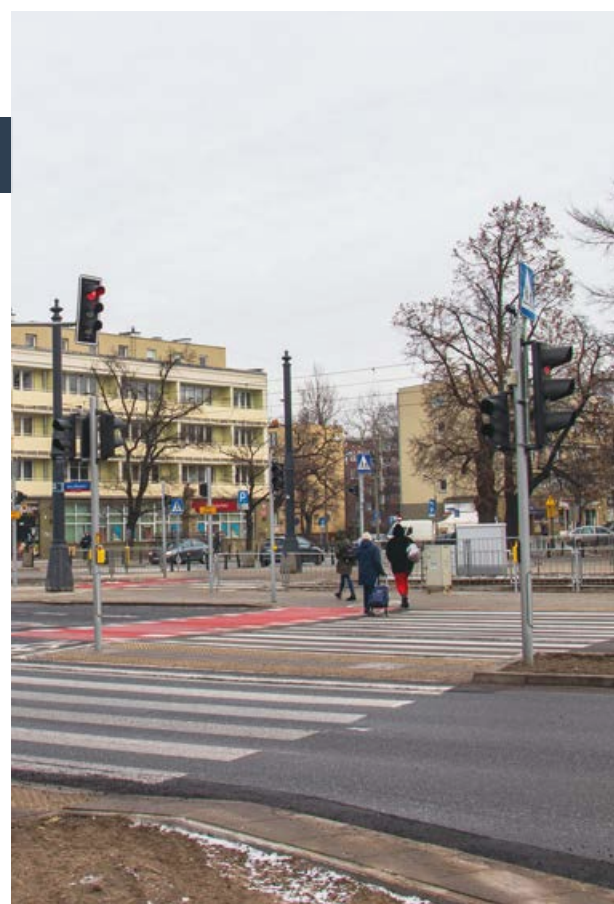
Zajęliśmy się też skrzyżowaniem z ul. Królewską. Tutaj zmodernizowaliśmy sygnalizację świetlną, wymieniliśmy nawierzchnię jezdni i chodnika, a narożniki upiększyliśmy roślinami.

Nowa sygnalizacja powstała nieco dalej, na przejściu dla pieszych na wysokości ulic Senatorskiej i Elektoralnej. To była ostatnia zebra bez sygnalizacji na ul. Marszałkowskiej. Teraz jest bezpieczniej, a piesi zyskali przy okazji szerszy chodnik przy południowo-zachodnim narożniku.

Szykujemy już kolejne odcinki. W 2021 r. podpisaliśmy umowę z dwiema pracowniami, które do końca 2022 r. mają przygotować projekt wykonawczy przebudowy ul. Marszałkowskiej na odcinkach od pl. Konstytucji do ul. Nowogrodzkiej i od ul. Królewskiej do pl. Bankowego. Zmiany będą bazować na koncepcji „Zielonej Marszałkowskiej”, opracowanej przez Zarząd Zieleni i konsultowanej z mieszkańcami.



2319 m²
wyremontowanego
i nowego chodnika
wzdłuż pl. Defilad





Rondo Dmowskiego

Poprawiamy bezpieczeństwo i dostępność na rondzie Dmowskiego. Wyznaczamy naziemne przejścia dla pieszych, wydłużamy przystanki tramwajowe i dodajemy zieleni. W 2022 rok weszliśmy na półmetku prac.

Zmiany na rondzie Dmowskiego wprowadzamy z myślą o niezmotywowanych uczestnikach ruchu. Na wysokości ulic Poznańskiej, Widok, Parkingowej i Nowogrodzkiej wyznaczamy cztery przejścia dla pieszych, które ułatwią przedostanie się na drugą stronę jezdni. Lokalizacje zebra są już widoczne, rozpoczęła się na nich budowa sygnalizacji świetlnej.

Kierowcy zyskali już nową nawierzchnię na wlotach ul. Marszałkowskiej do ronda. Analogiczne prace w Al. Jerozolimskich zaplanowaliśmy na wiosnę, gdy inwestycja będzie dobiegać końca.

Przebudowa oznacza również udogodnienia dla rowerzystów. Wyznaczamy przejazdy rowerowe przy trzech z tworzonych przejść i budujemy drogę dla rowerów omijającą od zachodu i północy główne wyjście ze stacji metra Centrum. Ostatnim elementem jest zieleni, która poprawi estetykę ronda. Na wyspie i wokół niej posadziliśmy ponad 20 tys. krzewów i bylin oraz 56 drzew – platany, dęby i lipy. Powierzchnia, jaką zajęły nowe rośliny, wynosi 6,6 tys. m² i jest zbliżona do tej, jaką zajmuje piłkarskie boisko.



Każde z nowych przejść poprowadzi na przedłużone i poszerzone przystanki tramwajowe. Wejście na perony ułatwią pasażerom łagodne rampy. Nie likwidujemy dotychczasowego przejścia podziemnego – ze względu na liczne sklepy i punkty usługowe będzie nadal funkcjonować.

Dzięki tym zmianom osoby z niepełnosprawnościami, seniorzy i opiekunowie z dziećmi w wózkach wygodnie i bezpiecznie przedostaną się na drugą stronę jezdni, a pasażerowie nie będą musieli schodzić do podziemi, by wydostać się z przystanku. Miejsce to stanie się bardziej dostępne niż obecnie.



6,6 tys. m²
powierzchni
obsadzonych zielenią





Aleje Jerozolimskie

Al. Jerozolimskie i ul. Krucza

Dwie ważne ulice centrum Warszawy przejdą całkowitą przemianę. Al. Jerozolimskie, przy okazji przebudowy kolejowej linii średnicowej, zyskają szerokie chodniki, ścieżki rowerowe i zieleni, a na ul. Kruczej powstanie pieszy pasaż. W 2021 r. zaczęliśmy prace projektowe i koncepcyjne.

Dziś Alejom Jerozolimskim daleko do charakteru wielkomiejskiej alei. Brakuje tam zieleni, przejść dla pieszych i dróg dla rowerów. Chodniki są wąskie i zajęte przez parkujące auta.

Dzięki programowi Nowe Centrum Warszawy to się zmieni. Okazją do tego będzie inwestycja kolejowa obejmująca przebudowę tunelu średnicowego, planowana w najbliższych latach.

Nowe Aleje Jerozolimskie, między rondem Czterdziestolatka a wjazdem na wiadukt mostu Poniatowskiego, zyskają szersze chodniki z miejscem na ogródki gastronomiczne. Pojawi się więcej zieleni, wrócą też drzewa posadzone w czterech rzędach. Jezdnia będzie miała dwa pasy ruchu w każdym kierunku, w tym jeden przeznaczony m.in. dla autobusów i taksówek. Powstaną zatoki postojowe do parkowania równoległego, a po obu stronach ulicy pojawią się szerokie na 3 metry drogi dla rowerów.

Do historii przejdą dwa rozległe ronda: u zbiegu z Marszałkowską i Nowym Światem. Zastąpią je zwyczajne skrzyżowania, co pozwoli odzyskać przestrzeń dla pieszych i poprawić przesiadki. Na obu skrzyżowaniach powstanie komplet naziemnych przejść dla pieszych. Przystanki tramwajowe i autobusowe zostaną przesunięte, wydłużone i poszerzone.

Odpowiedź na pytanie, jak w szczegółach będą wyglądały nowe Aleje, da nam projekt wykonawczy. Jego sporządzanie rozpoczęło się jesienią 2021 r. i potrwa 30 miesięcy – z wyjątkiem dokumentacji dla odcinka od ul. Poznańskiej do ronda de Gaulle'a, którą poznamy po 16 miesiącach. To dlatego, że projekt powstanie w koordynacji z PKP PLK, które planują przebudowę tunelu średnicowego metodą odkrywkową oraz budowę nowej stacji w rejonie ulicy Nowy Świat.

Chcemy też zmienić ul. Kruczą. Jej obecna szerokość staje się zbędna w obliczu przebudowy placu Pięciu Rogów, dlatego nadamy jej typowego śródmiejskiego charakteru. Środek jezdni zajmie szeroki pieszy pasaż, a ruch samochodów zostanie uspokojony. Powstaną brakujące przejścia dla pieszych, infrastruktura rowerowa i zieleni.

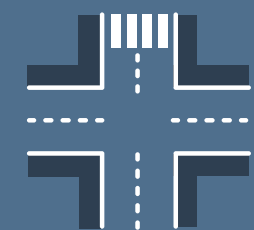
Dokładny projekt przebudowy ulicy poprzedziło obszarowe badanie ruchu. Pozwoli ono ocenić jaki wariant przebudowy będzie najlepszy, a także jak należy zorganizować ruch na samej Kruczej i jej przecznicach.



ulica Krucza



Aleje Jerozolimskie



**zwyczajne
skrzyżowania zamiast
dwóch rond i nowe
naziemne przejścia
dla pieszych**

Most pieszo-rowerowy na Pragę

Most pieszo-rowerowy połączy Śródmieście z Pragą. Tym samym będzie pierwszym krokiem do zmiany układu urbanistycznego stolicy i rozwoju Nowego Centrum Warszawy w kierunku wschodnim. W 2021 r. wybraliśmy wykonawcę przeprawy i podpisaliśmy z nim umowę.

Śródmiejskie 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.

Most będzie również ważnym ogniwem rozwoju Warszawy w kierunku wschodnim. Centrum biznesowe miasta przesunę się na zachód, w kierunku Woli, dlatego władze miasta równoważą tę tendencję – przykładem odbudowa Bulwarów Wiślanich. Przeprawa wpisze się w ten trend, bo będzie brakującym fragmentem osi, która od Starego Miasta przez okolice kampusu uniwersyteckiego

i BUW-u prowadzi w sam środek najbardziej gęstej zabudowy Pragi. Most wymusi dalsze zmiany po jej stronie – po tym, jak „dojechało” do niej metro, a remont przeszły główne ulice dzielnicy, czyli Wybrzeże Szczecińskie i Helskie.

Na początku 2021 r. ukończony został projekt przeprawy, przygotowany przez wyłonioną w międzynarodowym konkursie architektonicznym pracownię Schuessler-Plan Inżynierzy. Następnie ogłosiliśmy przetarg. Cieszył się dużym zainteresowaniem, bo na wizji lokalnej w miejscach, które połączy nowy most, spotkali się przedstawiciele aż 15 firm zainteresowanych kontraktem. Ostatecznie zgłosiło się pięć firm i konsorcjów. Wybraliśmy ofertę Budimexu wartą ok. 120 mln zł, aż o blisko 60 mln zł tańszą niż opiewał kosztorys. Zgodnie z harmonogramem prace przygotowawcze trwają od początku 2022 r.

Budowa potrwa dwa lata i będzie prowadzona w stopniu jak najmniej inwazyjnym dla przyrody. Prace zakończy utworzenie w bliskim sąsiedztwie przeprawy zieleni o powierzchni 5,3 tys. m², w tym nasadzeń drzew i krzewów.

Długość mostu wyniesie
452 m

Najważniejsze dane techniczne



Minimalna przestrzeń użytkowa zaplanowana to 6 m, a na węższej rampie po stronie lewobrzeżnej – 3,5 m.

Na przeprawie znajdują się dwie „**strefy wypoczynkowe**” z drewnianymi siedziskami.

Oświetlenie obiektu zapewnią źródła światła umieszczone w balustradach. Most zostanie też objęty **monitoringiem**.

Na tle innych mostów

Obecnie w Warszawie znajduje się 11 przepraw – 9 drogowych i 2 kolejowe. **Najdłuższą jest most południowy im. Anny Jagiellonki**, liczący 1555 m.

Most na Pragę będzie **jednym z dłuższych dla pieszych i rowerzystów w Polsce**, ale nie najdłuższym. Palmę pierwszeństwa dźwizy woj. zachodniopomorskie i 785-metrowa kładka pieszo-rowerowa w Siekierkach.

Na świecie **wyprzedzi m.in. długi na 325 m londyński Millennium Bridge**, jeden z najbardziej znanych tego typu obiektów.



Remonty i przebudowy

Podstawowym zadaniem Zarządu Dróg Miejskich jest utrzymanie infrastruktury drogowej. Co roku przebudowujemy i remontujemy kolejne kilometry ulic. W 2021 r. przeprowadziliśmy wiele inwestycji, które poprawiły komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu, a także dodały estetyki przestrzeni miejskiej.

- 24 „Obwodnica” Gocławia
- 26 Skrzyżowanie al. Wilanowskiej z ulicami Kosiarzy i Sarmackiej
- 28 Ulica Sokratesa
- 30 Ulica Idzikowskiego
- 32 Inwestycje deweloperskie
- 34 Remonty jezdni
- 36 Remonty chodników
- 38 Zazielenianie ulic
- 40 Poprawiamy dostępność
- 42 Nowe drogi dla rowerów



ulica Meissnera



ulica Umińskiego



ulica Meissnera

„Obwodnica” Gocławia

Poprawiamy bezpieczeństwo na tzw. obwodnicy Gocławia. W 2021 r. na ulicach Meissnera i Umińskiego uporządkowaliśmy parkowanie i uniemożliwiliśmy postój w bliskim sąsiedztwie przejść dla pieszych, a także wyznaczyliśmy pasy rowerowe. Analogiczne zmiany zaczęliśmy wprowadzać na ul. Abrahama.

Tzw. obwodnicę Gocławia tworzy m.in. ciąg dwujezdniowych ulic Meissnera, Abrahama i Umińskiego. Ponieważ prawe pasy ruchu służyły do postoju samochodów, a niektórzy kierowcy zatrzymywali je niebezpiecznie blisko przejść dla pieszych, postanowiliśmy przeorganizować ruch, aby poprawić bezpieczeństwo. Na taką potrzebę wskazywał również audyt bezpieczeństwa wszystkich zebra w mieście. Z 24 przejść na tych trzech ulicach „obwodnicy” aż 21 otrzymało notę 0 lub 1 w sześciopunktowej skali (0-5).

W 2021 r. na całej długości ulic Meissnera i Umińskiego utrzymaliśmy dotychczasowy stan rzeczy, ale w uporządkowanej formie. Wyznaczyliśmy pas do parkowania i pasy rowerowe. Tym samym stworzyliśmy

nowe miejsca postojowe przy jednoczesnej eliminacji parkowania przed przejściami. Na prawych pasach obu jezdni ulic Umińskiego i Meissnera powstało po 125 miejsc dla samochodów. Dodatkowo na ul. Meissnera wymieniliśmy nawierzchnię jezdni.



Na obu jezdniach „obwodnicy” wyznaczyliśmy pasy rowerowe. Zarówno to, jak i stworzenie nowych miejsc parkingowych stanowiło pomysł mieszkańców wybrany w ramach budżetu obywatelskiego. Projekty w tej sprawie zebrały łącznie 1594 głosy.



250
nowych miejsc
postojowych na
dwóch ulicach
łącznie

Jesienią 2021 r. podobne zmiany zaczęliśmy wprowadzać na ul. Abrahama. Tutaj na prawym skrajnym pasie jezdni powstanie 145 miejsc postojowych. Całość zwinęczy zieleń, którą upiększmy całą „obwodnicę”. W 2022 r. planujemy posadzić 210 nowych drzew i kilkadziesiąt tysięcy nowych roślin, w tym sporą część w 20 ogrodach deszczowych.



Skrzyżowanie al. Wilanowskiej z ulicami Kosiarzy i Sarmacką

Wspólnie z urzędem dzielnicy i deweloperem sprawiliśmy, że Miasteczko Wilanów zyskało nowe połączenie drogowe. Do al. Wilanowskiej podłączyliśmy przedłużony odcinek ul. Sarmackiej, a na skrzyżowaniu, do którego dobiega jeszcze ul. Kosiarzy, zmodernizowaliśmy sygnalizację. Utworzyliśmy też nowe przejście i przejazdy rowerowe.



Wcześniej mieszkańcy mieli jedynie kilka możliwości, aby dostać się do Miasteczka Wilanów. Ci, którzy poruszali się ul. Przyczółkową od strony Konstancina-Jeziorny, w lewo na osiedle mogli skręcić tylko w jednym miejscu. Równie trudny był wyjazd, zwłaszcza w kierunku centrum. Możliwy był tylko ul. Branickiego i al. Rzeczypospolitej, bo pozostałe wyjazdy umożliwiały tylko skręt w prawo (ulicami Kieślowskiego i Klimczaka).

W 2021 r. to się zmieniło. Deweloper – firma Robyg – wraz z Urzędem Dzielnicy Wilanów przedłużył ul. Sarmacką, podciągając ją do skrzyżowania. W tym celu wybudował przepust na Potoku Służewieckim, w miejscu używanej wcześniej przez pieszych kładki.

My natomiast zajęliśmy się skrzyżowaniem. Włączyliśmy do niego ul. Sarmacką, co wiązało się ze sporym zakresem robót. Przede wszystkim przebudowaliśmy sygnalizację świetlną, aby obsługiwała podłączoną nową drogę. Światła stały się nowocześniejsze, bo teraz działają w akomodacji. Zostały też wyposażone w detekcję ruchu.

Na północnej jezdni al. Wilanowskiej utworzyliśmy lewoskręt, a na południowej – pas do skrętu w prawo. Dzięki temu na skrzyżowaniu, na którym również wymieniliśmy nawierzchnię, można teraz skręcić w każdej relacji. Wytyczyliśmy dwie nowe zebry – po wschodniej stronie alei i przez Sarmacką. Razem z pozostałymi na skrzyżowaniu mają pośrodku azyl dla pieszych, są też wyposażone w płyty z wypustkami dla osób z dysfunkcją wzroku. Ponadto utworzyliśmy dwa przejazdy rowerowe.



2

wytyczone przejścia dla pieszych





Ulica Sokratesa

Przebudowujemy bielańską ul. Sokratesa. Wyposażamy ją w nową infrastrukturę, żeby stała się bezpieczniejsza i wygodniejsza dla mieszkańców. W 2021 r. pracowaliśmy po południowo-wschodniej stronie ulicy, a jeszcze w grudniu przeniesiśmy się z robotami na jezdnię północno-zachodnią.

Dwie dekady temu ul. Sokratesa przebiegała przez rubież Warszawy. Dziś stanowi centrum gęsto zamieszkanego osiedla. Otoczona jest osiedlami pełnymi sklepów, punktów usługowych i terenów rekreacyjnych. Zmiany mają na celu dostosowanie drogi do nowego otoczenia.

Ulica stanie się bezpieczniejsza, a taki tragiczny wypadek, jaki miał tam miejsce jesienią 2019 r., już nie będzie mógł się wydarzyć. Tuż po tym zdarzeniu zamontowane zostały progi zwalniające, jednak było to rozwiązanie tymczasowe. Choć uniemożliwiło rozwijanie nadmiernej prędkości, to nie powstrzymywało kierowców przed np. wyprzedzaniem na przejściach dla pieszych.

Przebudowa ulicy rozpoczęła się w czerwcu 2021 r. Do końca listopada prowadzone były roboty związane z asfaltowaniem jezdni południowo-wschodniej. W grudniu prace przeniosły się na jezdnię północno-zachodnią. Na początku polegały na układaniu krawężników w miejscach przyszłych pasów dzielących jezdnię przed wlotami osiedlowych ulic, następnie wiązały się z dokończeniem częściowo wybudowanych dwóch rond.

Po zakończeniu robót wszystkie istniejące przejścia dla pieszych przez ul. Sokratesa będą skrócone i zabezpieczone ażylem. Powstanie też nowe przejście na wysokości budynku nr 13. Po północno-zachodniej stronie, gdzie koncentrują się wszystkie sklepy i punkty usługowe, mieszkańcy zyskają szerszy chodnik. Obecny jest bardzo wąski, a obok niego bez żadnej separacji przebiega równie wąska droga dla rowerów. Po zmianach będzie przebiegać bliżej jezdni, a od pieszych oddzieli ją pas zieleni. Do obecnych drzew dołączą nowe, powstaną też ogrody deszczowe.

Zmiany uzupełniła już modernizacja oświetlenia. W 2021 r. wymieniliśmy latarnie – betonowe zastępując stalowymi. Na większości zamontowaliśmy oprawy skierowane na jezdnię i na chodnik, w sumie 140 LED-ów. Modernizacja oświetlenia została przeprowadzona z programu „SOWA – oświetlenie zewnętrzne”.



7
bezpieczniejszych przejść dla pieszych – 6 dotychczasowych i 1 nowe





Ulica Idzikowskiego

Nowa nawierzchnia jezdni, wymienione chodniki, a także nowa droga dla rowerów. To efekt modernizacji ul. Idzikowskiego na Dolnym Mokotowie.

Ulica Idzikowskiego to łącznik między dwiema ważnymi miejskimi arteriami – ulicami Jana III Sobieskiego i Puławską – i jedna z nielicznych dróg między górnym i dolnym Mokotowem. Ze względu na dotychczasowy stan nie była jednak w pełni wygodnym skrótem lub dojazdem dla mieszkańców.

Prace przeprowadziliśmy na odcinku między ulicami Imielińską a Jana III Sobieskiego. Kierowcy poruszają się po nowej nawierzchni. Z kolei piesi – po wyremontowanym chodniku (między ulicami Imielińską a Pory), wykonanym zgodnie z obowiązującymi standardami projektowymi. Po obu stronach ulicy wstawiliśmy nowe krawężniki, a zjazdy bramowe wykonaliśmy z kostki brukowej. Zrehabilitowaliśmy również trawniki.

Po północnej stronie ulicy wybudowaliśmy drogę dla rowerów. Powstała na blisko kilometrowym odcinku między ulicami Jana III Sobieskiego a Piaseczyńską.

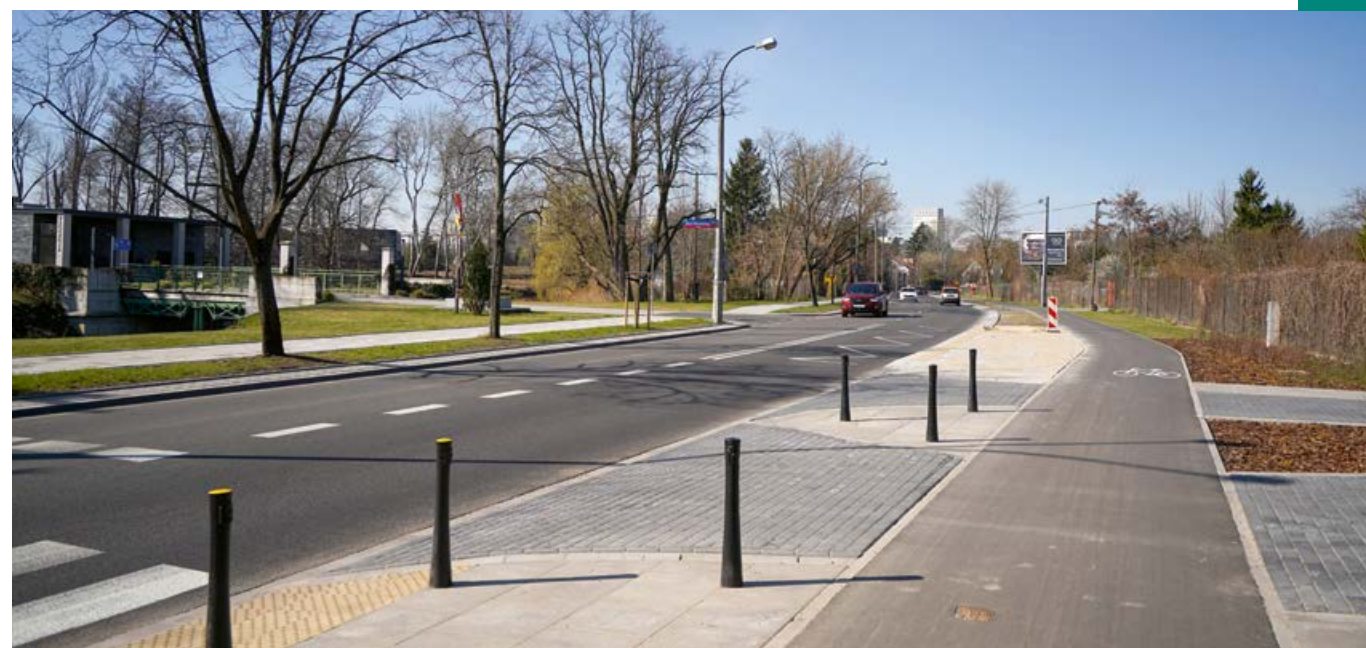
Od wschodu została połączona z istniejącą siecią tras na ul. Jana III Sobieskiego, a od zachodu dociągnięta do skrzyżowania z ul. Piaseczyńską. Dalej rowerzyści mogą kontynuować jazdę po jezdni na wprost w kierunku ul. Puławskiej lub na północ w kierunku parku Arkadia.



W 2022 roku ulicą Idzikowskiego pojadą miejskie autobusy, które połączą Górny i Dolny Mokotów. W tym celu ma powstać łącznie aż sześć nowych przystanków. Widoczne są już te po południowej stronie ulicy, zostały wybudowane przy okazji remontu chodnika.



**nowa trasa
rowerowa
po północnej
stronie ulicy**





Inwestycje deweloperskie

Efektom budowy nowych osiedli czy biurowców jest zwiększenie ruchu w ich sąsiedztwie. Dlatego deweloperzy są zobowiązani do wprowadzania zmian w układzie drogowym wokół swojej inwestycji. Efektom ich prac w 2021 r. w Warszawie jest m.in. nowe rondo na Mokotowie i sygnalizacja świetlna na Białołęce.

Sieć drogowa musi być funkcjonalna. Dlatego budowa nowych budynków mieszkalno-usługowych i biurowców praktycznie zawsze wiąże się ze zmianami w otaczającym je układzie drogowym. Chodzi o dopasowanie go do obsługi zwiększonego ruchu pojazdów i pieszych przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa. Dzieje się tak poprzez przedłużanie ulic, budowę sygnalizacji czy przekształcanie klasycznych skrzyżowań w ronda.

Właśnie to ostatnie rozwiązanie zostało zastosowane na Mokotowie. Prywatny inwestor przebudował trzywlotowe skrzyżowanie ulic Konstruktorskiej i Postępu na rondo. To rozwiązanie wymusiło bezpieczniejszą jazdę i zmniejszyło ryzyko ewentualnych wypadków, a przy okazji ułatwiło skręt w lewo w ul. Postępu.

Lepiej chronieni stali się piesi. Do dyspozycji mieli tylko dwa przejścia, ale zyskali jeszcze jedno, a każde zostało wyposażone w azyl. Całość dopełniła budowa drogi dla rowerów po południowej stronie ul. Konstruktorskiej.

Drugą najważniejszą inwestycją deweloperską było poprawienie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ulic Płochocińskiej i Spedycyjnej. Wiązało się z podłączeniem do niego ul. Krzyżówki i budową sygnalizacji świetlnej. Skrzyżowanie po stronie zachodniej zostało poszerzone, kierowcy zyskali pasy do skrętów w prawo i w lewo. Powstały też nowe chodniki i cztery przejścia dla pieszych. Inwestycja sprawiła, że mieszkańcy osiedla nad Kanałem Żerańskim zyskali drugi wyjazd w kierunku ul. Modlińskiej, głównej arterii na Białołęce.

Zadań drogowych nałożonych przez ZDM na deweloperów było więcej, ale miały znacznie mniejszą skalę. Kolejne, które znacząco wpłynie na układ drogowy w okolicy, zaczęło się jesienią 2021 r. Dotyczy budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Żupniczej i Chodakowskiej. Zakończenie prac planowane jest na lato 2022 r.

Aby usprawnić współpracę z inwestorami i zagwarantować ich wkład w rozwój sieci drogowej, została wprowadzona **nowa procedura w tym zakresie**. Szczegóły przedstawiamy w rozdziale „Rozwój i projekty” na stronach 84-85.



rondo na skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej i Postępu

nowe rondo na skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej i Postępu



skrzyżowanie ulic Płochocińskiej, Spedycyjnej i Krzyżówki



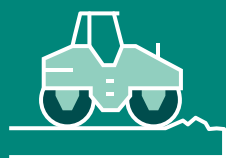
Remonty jezdni

Utrzymanie infrastruktury drogowej w dobrym stanie to jedno z naszych głównych zadań. Dlatego dbając o to, by była bezpieczna, wygodna, zgodna z zasadą zrównoważonego rozwoju i by zabezpieczała potrzeby uczestników ruchu drogowego, co roku remontujemy tysiące metrów nawierzchni jezdni.

Utrzymanie w należytym stanie infrastruktury drogowej to nie tylko modernizacje i przebudowy o dużej skali. To także bieżąca naprawa i wymiana nawierzchni. W ten sposób w 2021 r. naprawialiśmy kolejne ulice. Były to m.in. **ronda Lubomirskiego i Żaba**, ulice **Meissnera**, **Ludna**, **Połczyńska**, **Trakt Lubelski**, **Idzikowskiego** czy **Białołęcka**. Kolejny i ubytki zlikwidowaliśmy też na skrzyżowaniach ulic **Marszałkowskiej** i **Królewskiej** oraz na skrzyżowaniu al. **Wilanowskiej** z ul. **Kosiarzy** i przedłużoną ul. **Sarmacką**.

REMONTY JEZDNI:

1. **Meissnera** – 11 250 m²
2. **Wołoska** (jezdnia wschodnia) na odcinku od ronda Unii Europejskiej do ul. Bagażowej – 10 710 m²
3. **Połczyńska** (jezdnia północna) na odcinku od ul. Powstańców Śląskich do ul. Szeligowskiej – 10 512 m²
4. **Słomińskiego** (jezdnia północna) na odcinku od Dworca Gdańskiego do ronda Zgrupowania AK „Radostaw” wraz z częścią samego ronda – 9 343 m²
5. **skrzyżowanie ulic Marszałkowskiej i Królewskiej** – 8 439 m²
6. **Idzikowskiego** na odcinku od ul. Imielińskiej do ul. Jana III Sobieskiego – 6 159 m²
7. **Ludna** na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wioślarskiej – 5 773 m²
8. **rondo Żaba** – 5 692 m²
9. **skrzyżowanie al. Wilanowskiej z ul. Kosiarzy i przedłużoną ul. Sarmacką** – 5 591 m²
10. **al. Niepodległości** (jezdnia wschodnia) na odcinku od ul. Dąbrowskiego do ul. Rakowieckiej – 5 233 m²
11. **Szwedzka** na odcinku od ul. Strzeleckiej do ul. Równej – 4 770 m²
12. **Białołęcka** na odcinku od ul. Przykoszarowej do przystanku „Dobka z Oleśnicy 02” – 4 190 m²
13. **Bora-Komorowskiego** na odcinku od ul. Fieldorfa „Nila” do skrzyżowania z ulicami Meissnera i Abrahama – 4 045 m²
14. **wloty ul. Marszałkowskiej do ronda Dmowskiego** – 3 961 m²
15. **rondo Lubomirskiego** – 3 619 m²
16. **Opłotek** na odcinku od ul. Wólczyńskiej do ul. Palisadowej – 3 568 m²
17. **skrzyżowanie ulic Płochocińskiej i Spedycyjnej oraz przedłużonej ul. Krzyżówki** – 3 097 m²
18. **Ordona** między jej końcem a ul. Stańczyka – 2 940 m² wymienionej nawierzchni: 2 330 m² z kostki kamiennej i 610 m² z kostki betonowej
19. **Trakt Lubelski** na odcinku od ul. Borowieckiej do ul. Fiołków – 2 852 m²
20. **Starzyńskiego** na odcinku od wiaduktu nad rondem Starzyńskiego do ul. Namysłowskiej – 2 621 m²
21. **Piastów Śląskich** na odcinku od ul. Żołnierzy Wyklętych do ul. Powstańców Śląskich – 2 614 m²
22. **Krzyckiego** – 2 224 m²
23. **rondo na skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej i Postępu** – 1 660 m²
24. **Szpitalna** na odcinku od skrzyżowania z ulicami Brokła i Górskiego do pl. Pięciu Rogów – 1 020 m²
25. **al. Solidarności** przy przystanku autobusowym „Szwedzka 01” – 222 m²



122 105 m²
nowej
nawierzchni

Remonty chodników

Infrastruktura drogowa składa się nie tylko z jezdni. To także chodniki, których stan sukcesywnie poprawiamy. W 2021 r. położyliśmy kolejne kilometry nowych, estetycznych płyt chodnikowych.

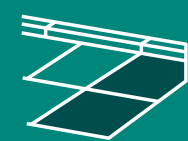
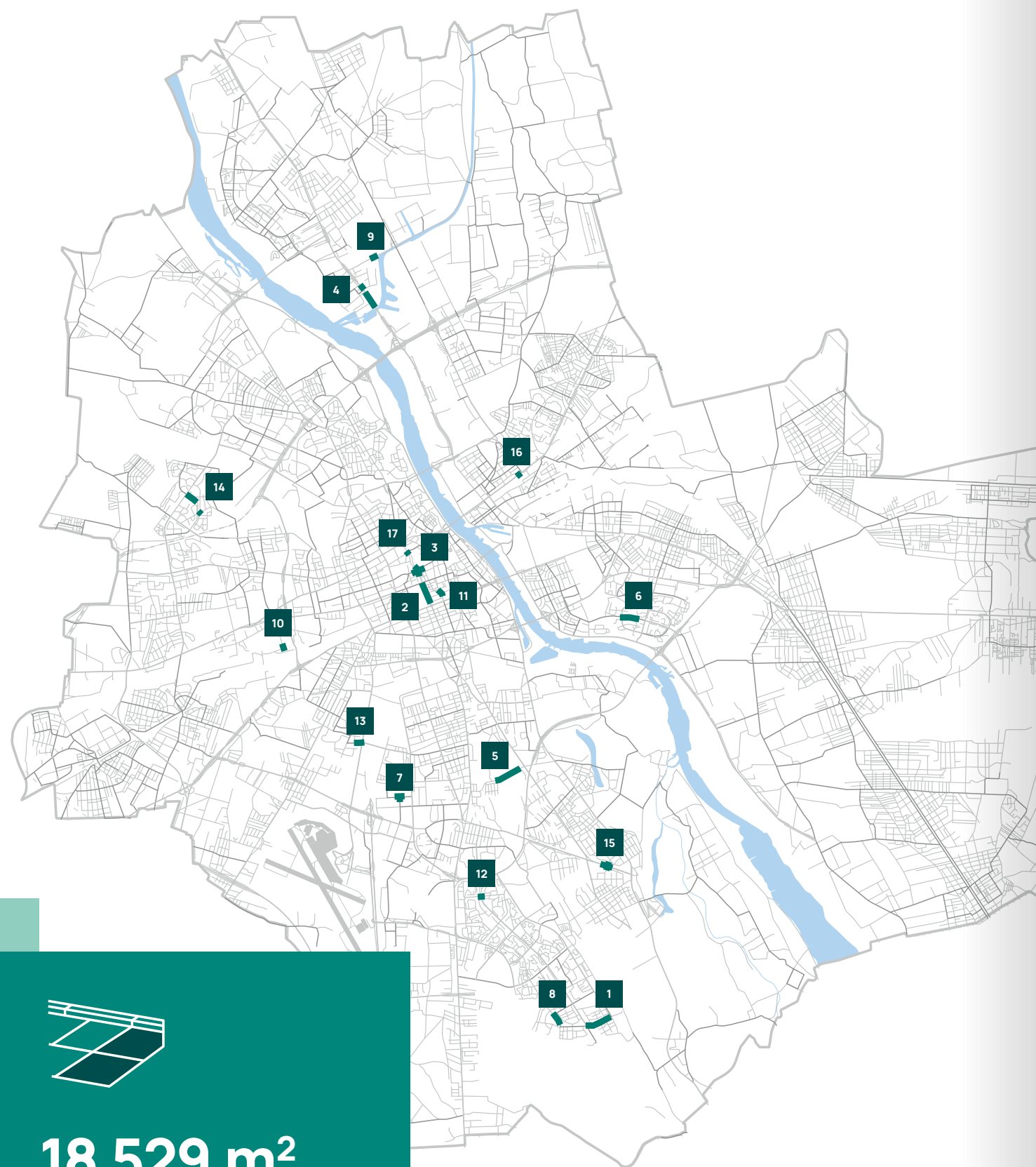
Wygoda i bezpieczeństwo pieszych są dla nas bardzo ważne. Tak było również w 2021 r. – wyremontowaliśmy następne odcinki chodników. Stare i pełne ubytków płyty, a w niektórych miejscach kostkę, zastąpiliśmy nową nawierzchnią z płyt betonowych lub z lastryko. Dzięki temu piesi zyskali komfort w drodze np. do przystanków czy sklepów.

Równe, bezpieczne i wygodne trotuary pojawiły się m.in. na ulicach **Modlińskiej**, **Idzikowskiego** i **Bora-Komorowskiego**, na skrzyżowaniu ulic **Marszałkowskiej** i **Królewskiej** czy w rejonie przejść dla pieszych, na których wybudowaliśmy sygnalizację.



REMONTY CHODNIKÓW:

1. **Wąwozowa** (południowa strona) na odcinku od al. KEN do ul. Rośła – 2 430 m²
2. **Marszałkowska** (zachodnia strona) na odcinku od ul. Świętokrzyskiej do ronda Dmowskiego – 2 319 m²
3. **skrzyżowanie ulic Marszałkowskiej i Królewskiej** – 2 182 m²
4. **Modlińska** (wschodnia strona) na odcinku od przystanku „Kanał Żerański 02” do skrzyżowania z ul. Kowalczyka oraz w rejonie przystanku „Konwaliowa 02” – 1 441 m²
5. **Idzikowskiego** (południowa strona) na odcinku od ul. Imielińskiej do ul. Jana III Sobieskiego – 1 361 m²
6. **Bora-Komorowskiego** na odcinku od ul. Fieldorfa „Nila” do skrzyżowania z ulicami Meissnera i Abrahama – 1 346 m²
7. **skrzyżowanie ulic Konstruktorskiej i Postępu** w ramach budowy ronda – 1 340 m²
8. **Stryjeńskich** (wschodnia strona) na odcinku od ul. Wąwozowej do ul. Przy Bażantarni – 1 227 m²
9. **skrzyżowanie ulic Płochocińskiej i Spedycyjnej** oraz przedłużonej ul. Krzyżówki – 771 m²
10. **Ordona** na odcinku od jej końca do ul. Stańczyka – 687 m²
11. **Szpitalna** na odcinku skrzyżowania z ulicami Brokla i Górskiego do pl. Pięciu Rogów – 660 m²
12. **skrzyżowanie al. Komisji Edukacji Narodowej z ulicami Surowieckiego i Bartóka** – 631 m²
13. **Ractawska** (północna strona) na odcinku od ul. Jasielskiej do ul. Żwirki i Wigury – 622 m²
14. **Wrocławska** (południowo-wschodnia strona) od ul. Powstańców Śląskich do przejścia dla pieszych na wysokości ul. Błatona oraz w północno-wschodnim narożniku wlotu ul. Widawskiej – 485 m²
15. **skrzyżowanie al. Wilanowskiej z ul. Kosiarzy i przedłużoną ul. Sarmacką** – 394 m²
16. **al. Solidarności** przy przystanku autobusowym „Szwedzka 01” – 336 m²
17. **rejon przejścia dla pieszych przez ul. Marszałkowską** na wysokości ulic Senatorskiej i Elektoralnej – 297 m²



18 529 m²

nowych lub
wyremontowanych
chodników

Zazielenianie ulic

Drogi nie składają się tylko z asfaltu i betonu. Ich nieodłącznym komponentem jest zielen. Drzewa z krzewami dodają estetyki i ożywiają przestrzeń publiczną. W 2021 r., podobnie jak w poprzednich latach, obsadzaliśmy roślinnością kolejne ulice w miejscach, w których kostka i płyty chodnikowe były zbędne.

Funkcjonalność dróg to podstawa. Jednak kompletna miejska ulica to taka, która zapewniając komfort i bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, jednocześnie pięknie prezentuje się wizualnie. Odpowiedni wygląd gwarantuje zielen, ale rośliny w mieście nie są tylko ozdobą. Są ważne dla jakości życia (wpływają na samopoczucie), pochłaniają dwutlenek węgla z atmosfery, a także poprawiają retencję wody.

Dlatego dążymy do zwiększania na naszych ulicach powierzchni biologicznie czynnej. Zgodnie z uchwaloną w 2019 r. warszawską „Strategią adaptacji do zmian klimatu”, przy okazji modernizacji lub przebudów – a niekiedy i remontów o mniejszej skali – wzbogacamy przestrzeń publiczną nowymi nasadzeniami. Tu przykładem z 2021 r. jest ul. Stalowa, której „lifting” między ulicami Inżynierską a Szwedzką polegał głównie na zazielenieniu. Zdjęliśmy tam zbędne płyty chodnikowe i fragmenty asfaltu, a w ich miejscu posadziliśmy ponad 8,8 tys. roślin – m.in. hortensje bukietowe, wiśnie karłowe czy krzewy irgi błyszczącej. Do tego doszły 34 robinie akacjowe – sadząc je uzupełniliśmy szpalery drzew.

W znacznie większą ilość drzew zaczęliśmy „ubierać” rondo Dmowskiego, gdzie zielen stanowi jeden z elementów przebudowy. Na jego płycie oraz w najbliższym otoczeniu do końca 2021 r. posadziliśmy 21 z 56 zaplanowanych drzew i znaczną część z 58 gatunków roślin takich jak m.in. tawuły, lilijowce czy śnieguliczki. Łączna ich powierzchnia – sadzenie skończymy w 2022 r. – zajmie 6,6 tys. m² i będzie zbliżone do tej, jaką zajmuje piłkarskie boisko.

Zieleni przybyło nieopodal, przy ul. Marszałkowskiej wzdłuż pl. Defilad. Teren w sąsiedztwie stacji metra Centrum wzbogaciliśmy o 34 drzewa oraz ponad 24 tys. sztuk krzewów i bylin.

Pozostałe zazielenione ulice to m.in. Wrocławska, Idzikowskiego czy Stryjeńskich. Przy okazji realizacji inwestycji polegających na poprawie bezpieczeństwa czy usprawnieniu ruchu, roślinami obsadzaliśmy też narożniki skrzyżowań, gdzie asfaltu lub płyt chodnikowych była zdecydowanie za dużo. Przykładem skrzyżowanie ulic Marszałkowskiej i Królewskiej.

PLATANY POD SPECJALNYM NADZOREM

Na ul. Świętokrzyskiej w pobliżu skrzyżowania z ul. Marszałkowską na 18 platanach zainstalowaliśmy domki ochronne. To przypominające pryzmę konstrukcje, okalające pień drzew do wysokości ok. 40 cm. Dzięki temu zasolona woda z pobliskich nawierzchni przestała wlewać się do ich mis. Właśnie solanka była przyczyną usychania drzew, które latem zwracały uwagę tzw. suchoczubami, czyli pozbawionymi liśćmi wierzchołkami.

Zamontowane na jesień i zimę domki nie powodują zaduszenia i zasuszenia drzew. W stanie uśpienia platany wstrzymują pobieranie wody, ale żeby ich system korzeniowy nie wysechł, musi być stale wilgotny. Pomógł w tym podsiąg, który zabezpieczył ten system w czasie zimy.

Zielone inwestycje

Posadzone drzewa, krzewy i byliny:



STALOWA

34 drzewa
8 823 krzewy z bylinami



IDZIKOWSKIEGO

14 drzew
552 krzewy



RONDO DMOWSKIEGO

21 drzew
z 56 zaplanowanych
i ponad połowa spośród
19,3 tys. krzewów



MARYMONCKA

13 drzew



REDUTOWA

360 krzewów



MARSZAŁKOWSKA (wzdłuż pl. Defilad)

34 drzewa oraz
24,1 tys. krzewów i bylin



AL. WILANOWSKA

19 drzew



WĄWOZOWA

5 drzew



SKRZYŻOWANIE UL. MARSZAŁKOWSKIEJ I KRÓLEWSKIEJ

3,5 tys. krzewów i bylin



WROCŁAWSKA

6 drzew
1 tys. krzewów z bylinami



STRYJEŃSKICH

11 drzew
2,1 tys. krzewów



Pochylnia zamiast schodów u zbiegu ulic
Broniewskiego i Włociańskiej.

tak było:



tak jest:



Poprawiamy dostępność

Przestrzeń miejska powinna być komfortowa i dostępna dla wszystkich. Dlatego w 2021 r. bariery architektoniczne zlikwidowaliśmy w 65 lokalizacjach w czterech dzielnicach. 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.

Dlatego w 2021 r. kontynuowaliśmy związane z tym prace. Przeznaczaliśmy na nie 664 tys. zł. Dzięki tej kwocie udało się usprawnić wiele przejść dla pieszych, dojść do różnych punktów w mieście, a także przy okazji poprawić estetykę przestrzeni publicznej.

W zeszłym roku, podobnie jak w 2020, przede wszystkim kładliśmy nacisk na zgłoszenia mieszkańców. Prace we wskazanych przez nich miejscach rozpoczęliśmy w Ursusie, gdzie bariery architektoniczne usunęliśmy w 20 lokalizacjach, a następnie kontynuowaliśmy je na Mokotowie i Żoliborzu (po 21 lokalizacji) oraz Pradze-Południe. W tej ostatniej dzielnicy usprawnienia poczyniliśmy w 3 miejscach.

Usuwać bariery architektoniczne, skupialiśmy się na obniżaniu krawężników, wymianie fragmentów zniszczonych chodników i układaniu ich w miejscu przedseptów, montażu nowych płyt ostrzegawczych dla osób niewidomych lub niedowidzących czy niwelacji zbędnych stopni.

Nie brakowało nieco większych inwestycji. Na Żoliborzu wybudowaliśmy krótką pochylnię pozwalającą na lepsze dojście do przejścia przez ul. Broniewskiego przy ul. Włociańskiej.

Z kolei na Mokotowie na skrzyżowaniu ulic Jana III Sobieskiego i Św. Bonifacego rowerzystom usprawniliśmy przejazd przez wlot tej drugiej drogi, obniżając krawężniki i poszerzając zjazdy z drogi dla rowerów na jezdnię.

Działania związane z likwidacją barier prowadzimy nie tylko w pojedynczych miejscach, ale także podczas większych remontów – nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych czy przystanków autobusowych. Najlepszy przykład stanowią prace na rondzie Dmowskiego, które u progu 2022 r. przekroczyły półmetek. Ich finałem będzie m.in. utworzenie czterech naziemnych przejść dla pieszych.



wybudowana
pochylnia przy
skrzyżowaniu ulic
Broniewskiego
i Włociańskiej

Nowe drogi dla rowerów

Rok 2021 był czasem powrotu do równowagi zachwianej pandemią. Mimo wciąż odczuwalnych trudności udało się poczynić kolejne ważne kroki w rozwoju infrastruktury rowerowej w Warszawie. Wybudowane i zmodernizowane zostały kolejne kilometry tras rowerowych, także w samym centrum miasta.

Na koniec 2021 r. długość sieci tras przekroczyła kolejny symboliczny próg i obecnie wynosi 708 km. Wzrosła liczba miejsc, w których poprawiliśmy standard dotychczasowych ścieżek, pojawiły się też nowe na rowerowej mapie miasta. Wśród nich znalazły się zarówno długie i ważne odcinki, jak i krótkie łączniki, pozwalające spiąć istniejące trasy.

Wyremontowaliśmy ponad 5 km dróg rowerowych, zamieniając niewygodną kostkę lub płyty betonowe na równy asfalt. Taką nawierzchnię posiada już ponad 74,5% sieci. Zdecydowany priorytet ma jednak budowa nowych tras, których w 2021 r. powstało ponad 30 km. Przybyło też ponad 10 km ulic z kontraruchem, po części poprzez utrzymanie dwukierunkowego ruchu rowerów na ulicach Ochoty i Żoliborza przekształconych w jednokierunkowe dla aut.

Ważnym rowerowym ogniwem były i nadal są inwestycje z programu Nowe Centrum Warszawy. W Śródmieściu zakończyła się budowa trasy po zachodniej stronie ul. Marszałkowskiej na wysokości pl. Defilad i przyszłego budynku Muzeum Sztuki Nowoczesnej. Po sąsiedztwie rozpoczęła się i u progu 2022 r. w zaawansowanym stadium była budowa ciągu dalszego, czyli wyczekiwanych przejazdów rowerowych w rejonie ronda Dmowskiego wraz z przebiegiem następnego odcinka trasy w ciągu ul. Nowogrodzkiej.

Równolegle z pracami budowlanymi przygotowywane są projekty dla kolejnych ważnych odcinków. W 2021 r. podpisaliśmy umowy stanowiące pierwszy krok do nowego oblicza m.in. Al. Jerozolimskich, ul. Kruczej oraz dalszych odcinków ul. Marszałkowskiej. Projekt Nowego Centrum Warszawy nabiera tempa i jego kolejne elementy jeszcze długo będą ozdobą kolejnych rocznych podsumowań.

Największa miejska inwestycja obejmująca infrastrukturę rowerową miała jednak miejsce na prawym brzegu Wisły. Na Pradze-Północ Stoleczny

Zarząd Rozbudowy Miasta oddał po kompleksowej dwuletniej przebudowie Wybrzeże Helskie wraz z krótkim odcinkiem Wybrzeża Szczecińskiego. Ulica posiada teraz drogi rowerowe po obu stronach i przejazdy rowerowe na wszystkich skrzyżowaniach. To olbrzymi skok jakościowy. Wcześniej był tam pojedynczy wspólny ciąg pieszo-rowerowy poprowadzony po nierównej nawierzchni, a na każdym światełku należało zsiadać z roweru i przeprowadzać go przez pasy.

Część remontów i znaczne fragmenty powstających tras rowerowych to projekty wybrane przez mieszkańców w ramach budżetu obywatelskiego. Przykładami zrealizowanych w 2021 r. są budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Idzikowskiego na Mokotowie, przebudowa fragmentu drogi dla rowerów przy ul. Marymonckiej oraz budowa łącznika na ul. Wólczyńskiej na Bielanach.

Do tego dochodziły drogi rowerowe powstałe jako elementy większych inwestycji. To choćby utworzenie pasów rowerowych na ulicach Meissnera i Umińskiego w ramach wprowadzania zmian na tzw. obwodnicy Gocławia.

REMONTY TRAS

Począwszy od 2013 r. remont przeszło blisko 70 km dróg dla rowerów. To ok. **10%** całości. Dlatego sieć tras z asfaltową nawierzchnią zwiększyła się do **74,5%** przy jednoczesnym spadku liczby wspólnych ciągów pieszo-rowerowych. Dzięki przebudowie istniejącej starej infrastruktury jest ich o 1,5 km mniej niż na koniec 2020 r.

708 km tras rowerowych

w tym:

515,5 km

wydzielonych dróg dla rowerów



79,5 km

ciągów pieszo-rowerowych



51 km

pasów



62 km

ulic z kontrapasami i kontraruchem



74,5%

dróg dla rowerów z nawierzchnią asfaltową



Modernizujemy oświetlenie

Dobre oświetlenie to niezbędny element drogowej infrastruktury. Ma bowiem bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Dlatego od wielu lat systematycznie modernizujemy stare i budujemy nowe. Tak było w 2021 r., a w 2022 r. będzie jeszcze lepiej – zaplanowaliśmy rekordową wymianę blisko 40 tys. lamp.

- 46 Oświetlenie ulic
- 48 Węzły drogowe
- 50 Tunele i przejścia podziemne
- 52 Plany na przyszłość

Oświetlenie ulic

Oświetlenie to podstawowy składnik infrastruktury drogowej. Im nowocześniejsze, tym lepsza widoczność po zmroku na jezdniach, chodnikach i trasach rowerowych. Dlatego co roku stare latarnie i lampy zastępujemy nowymi oraz likwidujemy „ciemne plamy” na oświetleniowej mapie miasta.

W 2021 r., podobnie jak w latach ubiegłych, kontynuowaliśmy prace związane z poprawą oświetlenia w mieście. Wymieniliśmy 629 latarni ulicznych i zamontowaliśmy 816 nowoczesnych, energooszczędnych opraw ledowych (nie licząc tuneli oraz węzłów drogowych, informujemy o tym osobno na stronach 48-51). W większości wiązało się to również z poprawą infrastruktury towarzyszącej, a więc ułożeniem nowego okablowania i montażem nowych urządzeń sterujących.

Oprawy LED przynoszą duże korzyści. Są jaśniejsze od sodowych, emitują mniej szkodliwych substancji, a przede wszystkim pochłaniają mniej energii elektrycznej. Uzyskane dzięki nim oszczędności mogą robić wrażenie. Oprawy wymienione w 2021 r., bez uwzględniania tuneli i masztów, zużywały średnio 1272 MWh energii rocznie, a po modernizacji to zużycie spadnie do 254 MWh. Oznacza to coroczną oszczędność na poziomie 583 tys. zł brutto, czyli 61% Modernizacja kosztowała 10,2 mln zł. Kwota ta szybko się zwróci nie tylko ze względu na energooszczędność – dzięki znacznie lepszym parametrom świetlnym, możliwe jest zastosowanie mniejszej liczby opraw. Na 7 ulicach, na których zmodernizowaliśmy oświetlenie, jasność zapewnia 546 opraw, o 48 mniej niż przed wymianą.

W 2021 r. w ramach bieżących remontów oświetlenia nowe ledowe oprawy pojawiły się m.in. na ulicach Ratuszowej, Lubelskiej oraz ciągu Grzybowej i Szosowej. Lampy sodowe zastąpiliśmy LED-ami również na pl. Inwalidów. Tutaj w miejsce starych betonowych latarni wstawiliśmy nowe typu „pastorał warszawski z 1923 r.”. Nowe słupy sprawiły, że pl. Inwalidów – pod kątem oświetlenia – upodobił się do najbliższej okolicy.

Brakujące latarnie zamontowaliśmy na ul. Przyczółkowej. Rozświetliliśmy ją na odcinku od ul. Klimczaka do skrzyżowania z ulicami Vogla i Branickiego. Oświetlenie zyskały także droga serwisowa i ciąg pieszo-rowerowy do granicy

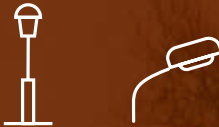
administracyjnej miasta. Tym samym zlikwidowaliśmy kolejną „ciemną plamę” na oświetleniowej mapie miasta – zainstalowaliśmy tam łącznie 323 latarnie, a na nich zamontowaliśmy 362 ledowe oprawy.

Ponadto zakończyliśmy realizację programu „SOWA – oświetlenie zewnętrzne”. Ostatnimi ulicami, które zyskały dzięki niemu lepszą jasność po zmroku, były bielańskie ulice Przy Agorze i Sokratesa. Na obu wstawiliśmy w sumie 134 słupy i 253 oprawy. W 2020 r. w ramach „SOWY” poprawiliśmy oświetlenie na dziewięciu ulicach i dwóch węzłach drogowych. Budżet całego projektu wyniósł 12,5 mln zł, a większość tej kwoty (10,8 mln zł) pokryła długoterminowa pożyczka z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.



Oświetlenie uliczne

– inwestycje w 2021 r.



SŁUPY OPRAWY

ul. Lubelska od ul. Grochowskiej do wjazdu na pętlę autobusową przy Dworcu Wschodnim	16	16
pl. Inwalidów	25	25
ul. Ratuszowa na całej długości	78	97
ul. Przyczółkowa: jezdnie i droga serwisowa między ul. Klimczaka a skrzyżowaniem z ulicami Vogla i Branickiego oraz ciąg pieszo-rowerowy od ul. Klimczaka do granicy administracyjnej miasta już przy ul. Drewny	323	362
ul. Grzybowa od ul. Działyńskich do ul. Szosowej	31	41
ul. Szosowa od ul. Grzybowej do ul. Wspólnej	4	4
ul. Przy Agorze na całej długości (w ramach realizacji programu „SOWA – oświetlenie zewnętrzne”)	60	113
ul. Sokratesa na całej długości (w ramach realizacji programu „SOWA – oświetlenie zewnętrzne”)	74	140
W SUMIE	611	798

DOŚWIECZENIA PRZEJŚĆ

W lipcu 2021 r. ogłosiliśmy przetarg na doświetlenie kolejnych przejść dla pieszych w mieście. Niestety nie rozstrzygnęliśmy go, ze względu na szalejące ceny na rynku. Wszystkie nadesłane oferty znacznie przewyższały przewidzianą w budżecie kwotę. Przejścia te planujemy doświetlić w 2022 r. Na liście znalazło się 298 przejść w 193 lokalizacjach na terenie 17 dzielnic. To oczywiście nie wszystko – zebry będą doświetlane również w ramach innych inwestycji. Ponadto kilkanaście przejść zyska dodatkowe oświetlenie w ramach kolejnej edycji budżetu obywatelskiego.

Nowe słupy i oprawy oświetleniowe przy przejściach na szeroką skalę montujemy od pięciu lat. W 2016 r. realizacja projektu ruszyła jesienią, dlatego wtedy jaśniejszych stało się tylko 78 zebra. Od następnego roku działaliśmy już pełną parą. W 2017 r. doświetliliśmy 337 przejść, w 2018 – 435, a w 2019 – 386. W 2020 r. poprawiliśmy jasność w 267 lokalizacjach, a w zeszłym roku – ze względu na fiasko przetargu – tylko w 9 (z budżetu obywatelskiego). W sumie doświetliliśmy już 1506 przejść. Do nich należy doliczyć jeszcze te, które zostały poprawione podczas kompleksowych przebudów ulic oraz realizacji mniejszych inwestycji przeprowadzanych przez urzędy dzielnic na lokalnych, osiedlowych uliczkach.

Węzły drogowe

Bezpieczeństwo ruchu na ulicach miasta zależy od dobrej widoczności po zmroku. Dlatego w 2021 r. rozpoczęliśmy wymianę oświetlenia na masztach na wszystkich węzłach drogowych. Do końca roku LED-ami zastąpiliśmy oprawy sodowe w 76 spośród 83 planowanych lokalizacji.

Wymiana lamp na charakterystycznych, wysokich na co najmniej kilkanaście metrów masztach oświetleniowych rozpoczęła się w czerwcu, tuż po otrzymaniu pierwszej partii liczącej 306 opraw. Miejsce, w którym zaczęliśmy instalację LED-ów, był zbieg alej Sikorskiego i Witosa. Następnie z każdym dniem poprawialiśmy jasność w kolejnych lokalizacjach. Do 31 grudnia 2021 r. lampy wymieniliśmy w 76 punktach na mapie Warszawy.



W miejsce 3140 starych opraw sodowych zamontowaliśmy 2488 opraw LED na masztach usytuowanych wzdłuż jezdni, na węzłach drogowych, na placach czy przy pętlach autobusowych. Nowoczesne lampy zapewniają miękkie i równomierne światło rozproszone na dużym obszarze. Pozwoliło to zmniejszyć ich liczbę o 652 przy jednoczesnej poprawie jakości oświetlenia w każdej lokalizacji. W wielu miejscach opraw jest teraz o połowę mniej. Największa redukcja nastąpiła na węzłach, gdzie zbiegają się ulice Łopuszańska i Hynka oraz al. Krakowska. Po zmroku jasność zapewnia tam teraz 58 lamp, o 42 mniej niż przed wymianą.

To przełoży się na znaczne oszczędności. Nowe oprawy oświetleniowe, choć dają lepsze światło, potrzebują do tego zdecydowanie mniej prądu niż stare urządzenia. Wymiana tylko ponad 3 tys. opraw sodowych na 2,5 tys. LED-ów to spadek zużycia energii elektrycznej o 57%, czyli o ponad 2748 MWh. Uśredniona cena prądu za 2021 r. opiewała na 527 zł brutto za 1 MWh, ale już za 2022 r., zgodnie z podpisaną umową ze spółką Veolia Energy Contracting Poland, wynosi 873 zł brutto

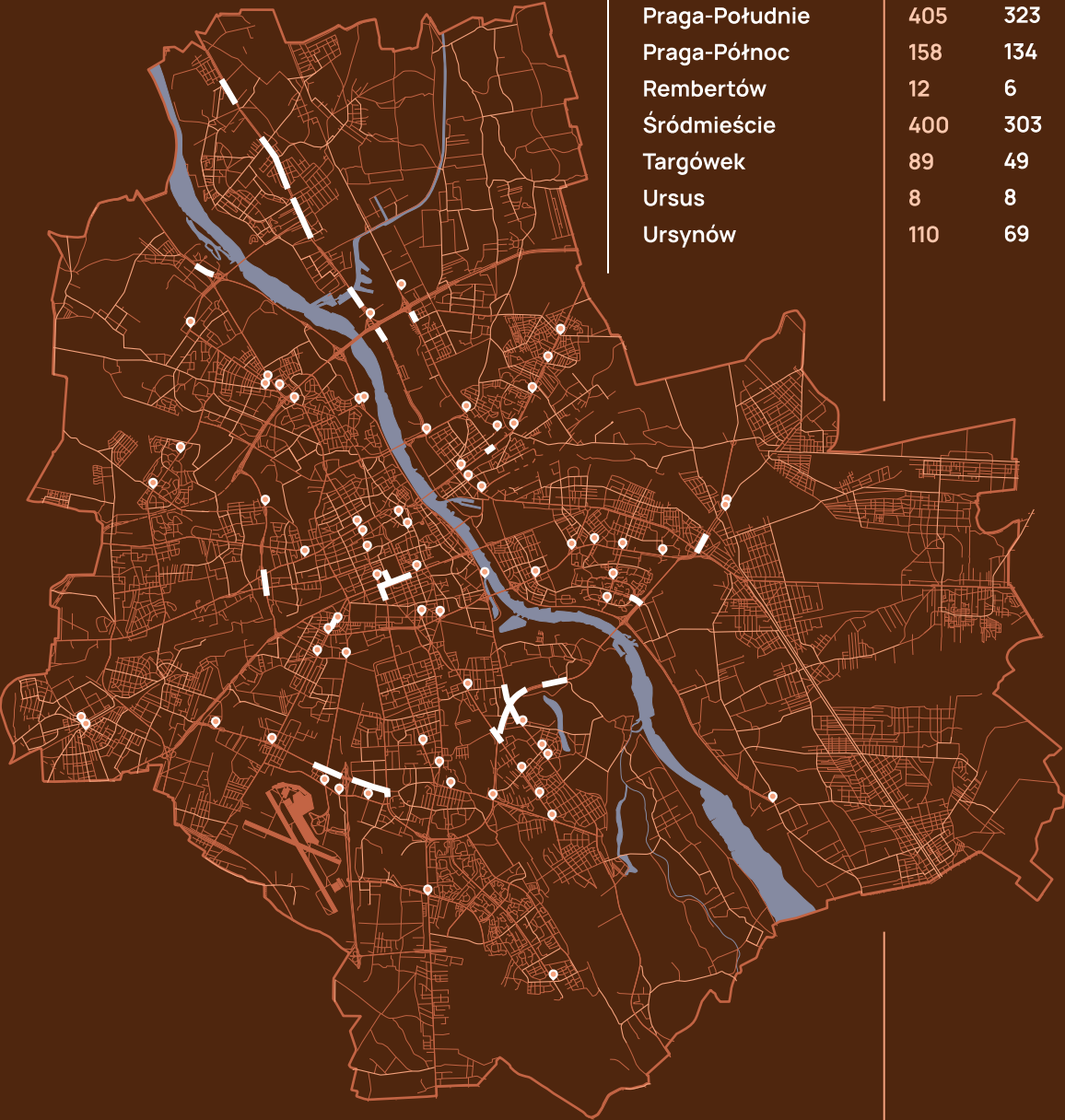
za 1 MWh (w tej kwocie zawierają się koszt dostawy i dystrybucji energii). To oznacza, że w ramach tej inwestycji, biorąc pod uwagę tylko 76 z docelowych 83 lokalizacji, oszczędności wyniosą prawie 2,3 mln zł rocznie. Gdy inwestycja dotrze do mety, prognozowana roczna oszczędność sięgnie ponad 2,6 mln zł.

U progu 2022 r. do zakończenia wymiany lamp na masztach na węzłach drogowych pozostało nam 7 lokalizacji. To 392 sodowe oprawy do demontażu i 356 LED-ów do instalacji. Łącznie zawisną 2844 lampy ledowe w miejscu 3532 sodowych. Za dostarczenie wszystkich opraw odpowiada firma LUG Light Factory z Zielonej Góry. Podpisana z nią umowa gwarantowała nie tylko dostawę zaplanowanych 2314 lamp. Zawierała także prawo opcji zakupu dodatkowych 530 sztuk, z którego postanowiliśmy skorzystać. Montaż „ponadprogramowych” opraw przewidzieliśmy na ciągu ul. Dolina Służewiecka i alej Sikorskiego, Witosa oraz Becka, a także Trasy Łazienkowskiej aż do węzła z Wałem Miedzeszyńskim.

Stan wymiany oświetlenia na 31 grudnia 2021 r.

Nowe lampy zostały zamontowane na terenie 16 dzielnic.

dzielnica	liczba opraw	
	BYŁO	JEST
Bemowo	20	14
Białołęka	477	445
Bielany	157	92
Mokotów	723	642
Ochota	93	71
Praga-Południe	405	323
Praga-Północ	158	134
Rembertów	12	6
Śródmieście	400	303
Targówek	89	49
Ursus	8	8
Ursynów	110	69



Wawer	27	27
Włochy	249	157
Wola	110	90
Żoliborz	102	58

W SUMIE: 3 140 2 488

Tunele i przejścia podziemne

Oprawy oświetleniowe wymieniamy nie tylko na latarniach, ale także w tunelach i pod wiaduktami. W 2021 r. ledowe lampy zamontowaliśmy w 13 takich lokalizacjach w Warszawie. Przyniesie to ogromne oszczędności – oświetlenie tunelu w al. 4 Czerwca 1989 r. rocznie „pożerało” 358 MWh prądu, teraz jest to... 6 MWh.

W Warszawie w pasie zarządzanych przez nas dróg jest 76 tuneli, przejazdów pod wiaduktami i przejść podziemnych. Zdecydowana większość posiada oświetlenie, które uruchomione jest przez całą dobę. W celu oszczędności i w trosce o środowisko kontynuujemy wymianę starych opraw, które pobierają duże ilości prądu.

Najpierw skoncentrowaliśmy się na dokończeniu wymiany oświetlenia w tunelach w ciągu Trasy Łazienkowskiej. W 2020 r. LED-y zamontowaliśmy w przeprawie przy pl. Na Rozdrożu, a w 2021 r. w trzech kolejnych – pod ul. Marszałkowską, pod rondem Jazdy Polskiej i przy Głównym Urzędzie Statystycznym. 330 dotychczasowych opraw sodowych zastąpiliśmy 114 ledowymi, co sprawi, że roczne zużycie prądu spadnie aż o 975,1 MWh – z 1028,1 MWh do 53 MWh. Przynosi to oszczędności – 851,3 tys. zł w ciągu roku przy stawce 873 zł brutto za energię elektryczną w 2022 r.

Następnie przystąpiliśmy do wymiany oświetlenia w kolejnych przeprawach. Nowe lampy zapewniają jasność kierowcom m.in. w tunelach w ciągu ul. Kasprzaka (przy ulicach Wolskiej i Redutowej) czy pod torami kolejowymi w ciągu al. 4 Czerwca 1989 r. i ul. Cierlickiej. Zwłaszcza w tunelu pod trasą kolejową w ciągu al. 4 Czerwca 1989 r. przy jednoczesnej poprawie widoczności rekordowo obniżyliśmy rachunki za prąd – jego zużycie spadnie rocznie z 358 MWh do zaledwie 6 MWh, co oznacza, że w przypadku tej lokalizacji kwota do zapłaty zmniejszy się ze 193,6 tys. zł za 2021 r. do 5,2 tys. zł za 2022 r., a oszczędność wyniesie aż 97%!

W sumie, poza Trasą Łazienkowską, wymieniliśmy oświetlenie w 10 tunelach. Dodatkowo jeden rozświetliliśmy – 2 lampy lampy zamontowaliśmy w wiadukcie pod torami kolejowymi na ul. Cegielnianej. Teraz kierowcom w tych miejscach jasność zapewnia 175 opraw ledowych zamiast

368 sodowych. LED-y rocznie będą zużywały ok. 62,6 MWh energii elektrycznej, a to pozwoli zaoszczędzić ok. 447 tys. zł rocznie.

Dzięki wymianie oświetlenia w 13 tunelach i pod wiaduktami w 2021 r. lepsze światło **ŁĄCZNIE** daje **289 opraw LED** (zamiast **698 opraw sodowych**), roczne zużycie energii w tych lokalizacjach spadnie z **1603,4 MWh** do **116,6 MWh**, a roczny koszt zużytej energii wyniesie ok. **103 tys. zł**. Przy koszcie energii elektrycznej wynoszącej za 2022 r. **873 zł brutto** za **1 MWh**, rocznie **zaoszczędzimy aż ok. 1,3 mln zł**.



TUNELE I PRZEJŚCIA PODZIEMNE OD 2018 r.

Wymianę opraw sodowych na ledowe w tunelach i przejściach podziemnych na szerszą skalę rozpoczęliśmy w 2018 r. Od tego czasu do końca 2020 r. zmodernizowane oświetlenie zyskały tunele m.in. pod ul. Marszałkowską (na wysokości ul. Złotej) i Wiśtostradą (ul. Krasińskiego), pod Rondem Zesłańców Syberyjskich, a także w ciągu Trasy W-Z, alei Prymasa Tysiąclecia oraz ulic Dźwigowej, Pułkowej czy Gwiaździstej.

Tunele i przejścia podziemne z wymienionym oświetleniem w 2021 r.

	PRZED MODERNIZACJĄ		PO MODERNIZACJI		OSZCZĘDNOŚĆ
	liczba opraw sodowych	roczne zużycie energii	liczba opraw LED	roczne zużycie energii	
Al. Jerozolimskie przy ul. Włodarzewskiej	3	1,9 MWh	8	1,8 MWh	6%
Al. Jerozolimskie przy ul. Jutrzenki	3	1,9 MWh	5	1,1 MWh	12%
al. 4 Czerwca 1989 r. przy ul. Szamoty (wiadukt nad torami kolejowymi)	112	358 MWh	13	6 MWh	98%
al. Komisji Edukacji Narodowej przy ul. Dolina Służewiecka	16	21 MWh	16	7,4 MWh	65%
ul. Cegielniana (wiadukt pod torami kolejowymi)	—	—	2	1 MWh	—
ul. Cierlicka (wiadukt pod torami kolejowymi)	5	6,5 MWh	8	2,3 MWh	64%
ul. Jagiellońska przy FSO	46	36,3 MWh	26	5,7 MWh	84%
ul. Kasprzaka przy ul. Wolskiej	15	19,7 MWh	12	5,6 MWh	72%
ul. Kasprzaka przy ul. Redutowej	15	19,7 MWh	12	5,6 MWh	72%
ul. Starzyńskiego przy rondzie Żaba	115	99,6 MWh	34	15,8 MWh	84%
ul. Żegańska (przejście i przejazd pod ulicami Patriotów i Szpotkańskiego)	36	10,7 MWh	39	11,3 MWh	6%
w ciągu Trasy Łazienkowskiej pod ul. Marszałkowską	80	239,1 MWh	32	14,9 MWh	93%
w ciągu Trasy Łazienkowskiej pod rondem Jazdy Polskiej	158	519 MWh	38	17,7 MWh	97%
w ciągu trasy Łazienkowskiej przy GUS-ie	92	270 MWh	44	20,4 MWh	92%
W SUMIE	698	1603 MWh	289	116,6 MWh	92%

Plany na przyszłość

Do końca 2022 r. na wszystkich głównych ulicach stolicy pojawi się nowe oświetlenie LED. Zapewnią je zaprojektowane specjalnie dla Warszawy oprawy SAVA, których zawiśnie 38 414 sztuk. Dzięki mniejszemu zużyciu prądu pozwolą zaoszczędzić aż 23 mln zł rocznie.

Oświetlenie większości warszawskich ulic zainstalowano kilkadziesiąt lat temu. Dlatego co roku na kolejnych drogach wymieniamy słupy i oprawy. Celem jest zapewnienie lepszej jasności po zmroku przy jednoczesnym obniżeniu zużycia energii elektrycznej i zminimalizowaniu ryzyka wystąpienia awarii.

W 2021 r. nowe lampy zamontowaliśmy na kolejnych ulicach, masztach na węzłach drogowych oraz w tunelach i przejściach podziemnych – szczegóły na poprzednich stronach tego rozdziału. Podobnie działo się w poprzednich latach, jednak skala modernizacji wciąż była mała w porównaniu z potrzebami. 2022 rok pod tym względem będzie przełomowy, bo wymienimy wszystkie oprawy oświetleniowe na latarniach przy drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych, które nie zostały jeszcze zmodernizowane (z wyjątkiem opraw historycznych na wybranych kilkunastu ulicach).

Pierwszy krok wykonaliśmy jeszcze w 2020 r. Rozstrzygnęliśmy wtedy przetarg na wymianę dokładnie 38 414 lamp. Największą tego typu operację w Polsce powierzyliśmy firmie LUG Light Factory z Zielonej Góry. W 2021 r. specjalnie dla Warszawy zaprojektowała model oprawy o nazwie SAVA. Pierwsze trzy egzemplarze zawiśły w grudniu na elewacji budynku Zarządu Dróg Miejskich. Zainstalowano je przy okazji konferencji prasowej, aby pokazać dziennikarzom, jak wyglądają i jakie zapewniają światło. Docelowy montaż zaczął się na początku 2022 r. i został przewidziany na ok. 12 miesięcy. Szacujemy, że ze względu na duże tempo dostaw będzie zamykał się średnio w liczbie ok. 750 opraw tygodniowo.

Całkowity koszt wymiany wyniesie ponad 32 mln zł brutto, w tym 29,1 mln zł to koszt opraw, a 3,2 mln zł – koszt wymiany. Dzięki temu ilość energii zużywanej rocznie przez oświetlenie uliczne w odniesieniu do dróg zarządzanych przez ZDM spadnie aż o 56% – z 49,6 GWh do 21,8 GWh. Natomiast ilość energii zużywanej przez całe oświetlenie uliczne na terenie m. st. Warszawy (nie wszystkimi ulicami opiekuje się ZDM) spadnie z 78,5 GWh do 50,7 GWh (o 35%).

W 2021 r. ZDM za energię dla oświetlenia ulicznego płacił 527 zł brutto za MWh (łącznie z dystrybucją). W 2022 r. płacimy już 873 zł brutto za MWh (łącznie z dystrybucją), a za kolejny rok stawka może być jeszcze większa. Dlatego oszczędność ma znaczenie niebagatelne. LED-y zużyją aż o 27,8 GWh prądu mniej, co pozwoli zaoszczędzić ok. 23 mln zł rocznie.

Nie wszystko jednak będzie kręciło się wokół SAVY. W 2022 r. dokończymy wymianę opraw na masztach na węzłach drogowych, ponadto doświetlimy 299 przejść w 193 lokalizacjach na terenie 17 dzielnic. Przetarg na tę inwestycję ogłosiliśmy przedostatniego dnia grudnia 2021 r. z przekonaniem, że za drugim razem (postępowanie powtórzone) uda nam się go rozstrzygnąć, a realizacja zadania zacznie się jeszcze w pierwszej połowie roku.

SAVA – oprawa dla Warszawy



PRZYJAZNOŚĆ DLA ŚRODOWISKA

SAVA pozwoli ograniczyć emisję szkodliwych substancji. Dzięki temu, że zawiśnie na wszystkich latarniach przy naszych drogach, które oświetlane są lampami sodowymi, **wydzielanie dwutlenku węgla spadnie o 30 tys. ton rocznie.**



OSZCZĘDNOŚĆ

Ledowa oprawa **zużywa niemal trzykrotnie mniej energii elektrycznej** niż sodowa. Pod względem energooszczędności nie ma sobie równych.



JASNOŚĆ

Wszystkie zamontowane oprawy będą miały ustandaryzowaną temperaturę barwową ustawioną na **3000K**.



PRECYZJA

Konstrukcja mocowania oprawy umożliwia ustawienie kierunku strumienia światła. Latarnie nie będą świeciły po oknach.



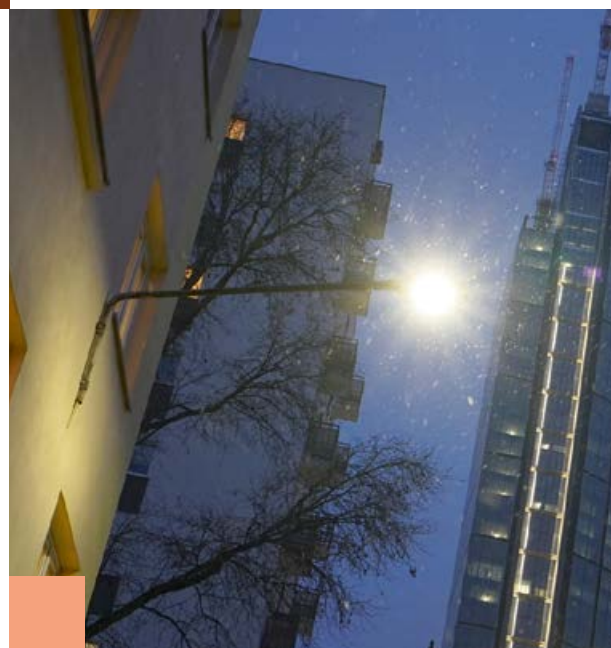
ŁATWIEJSZE UTRZYMANIE

Model jest niezwykle prosty w naprawie. Aby otworzyć oprawę i wymienić zużytą część, serwisant nie musi używać specjalistycznych przyrządów. Wszystko to m.in. dzięki zastosowaniu trwałego zawiasu (nie wymaga narzędzi) i systemu automatycznego rozłączenia (można otwierać oprawę „pod napięciem”, zasilanie samo się wyłącza).

LICENCJA NA SAVĘ

Warszawa posiada licencję na swobodne wykorzystywanie modelu SAVA w przyszłości. Dzięki temu możemy w następnych latach zamawiać na rynku identyczne konstrukcje od dowolnych producentów, którzy zgłoszą się do danego przetargu. Pozwoli to na postępującą standaryzację oświetlenia, co ma szereg zalet począwszy od estetyki przez łatwość zarządzania oświetleniem, aż na jego wymianie i konserwacji skończywszy.

Cała konstrukcja oprawy wykonana jest ze stopów aluminium. To pozwoli jej przetrwać co najmniej kilkadziesiąt lat. To ważne, bo wraz z latarniami oprawy są cały czas narażone na działanie warunków atmosferycznych, w tym opadów i dużych różnic temperatur, zwłaszcza zimą.



Bezpieczeństwo

Infrastruktura drogowa powinna zapewniać bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu. Dlatego przebudowujemy drogi i zmieniamy organizację ruchu, wdrażając rekomendacje wynikające z audytów bezpieczeństwa, analiz ruchu oraz pomiarów prędkości.

- 56 Badamy prędkość
- 58 Zmiany w organizacji ruchu
- 60 Sygnalizacja świetlna
- 62 Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Badamy prędkość

Przekraczanie dozwolonej prędkości przez kierowców przyczynia się do niebezpiecznych sytuacji na drogach i do wypadków. Aby znać skalę problemu, prowadzimy badania prędkości. Wyniki pokazują, jak wielu kierowców ignoruje obowiązujące ograniczenia i pozwala sobie na niebezpieczną jazdę.

Badania prędkości chwilowej pojazdów i natężenia ruchu trwały od 30 marca do 8 grudnia. Łączny czas badań wyniósł 101 dni pomiarowych. Zmierzyliśmy prędkość 2,42 mln pojazdów na 255 analizowanych pasach ruchu.

Ze względu na spowodowany koronawirusem lockdown i luźniejsze ulice, w 2020 r. kierowcy przyspieszyli. W 2021 r. sytuacja pandemiczna zaczęła ulegać poprawie, a kolejne obostrzenia i restrykcje były stopniowo zdejmowane. Przypuszczaliśmy, że zwiększający się tłok na ulicach wyhamuje kierowców. Niestety, nadal bardzo często nadmiernie się rozpędzali. Zarejestrowaliśmy 1 mln 413 tys. przekroczeń prędkości dopuszczalnej, co oznacza aż 59% wszystkich zarejestrowanych pojazdów. Niemal 525 tys. dotyczyło przekroczenia o ponad 10 km/h (22% wszystkich pojazdów). Prawie 35 tys. pojazdów przekroczyło prędkość o więcej niż 50 km/h, czyli ich kierowcy powinni stracić prawo jazdy (1,41%). Ten wskaźnik szczególnie zwraca uwagę, bo jest ponad dwukrotnie wyższy niż rok temu i aż trzykrotnie wyższy niż za 2019 rok. To niepokojący trend, bo między 2018 a 2019 r. kierowcy zaczęli jeździć po Warszawie wolniej. Od 2020 r. znowu te prędkości wzrosły.

„Najszybszym” punktem okazała się ul. Armii Ludowej (Trasa Łazienkowska) między pl. Na Rozdrożu a węzłem drogowym z ul. Solec (Wiślostradą). Średnia prędkość pojazdów w tym miejscu wyniosła 67 km/h przy ograniczeniu do 40 km/h.

„Najwolniejszym” punktem była ul. Syta. Tam średnia prędkość chwilowa dla obu kierunków wyniosła 25,7 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. Świadczyły o tym m.in. opłacane przez miasto dodatkowe patrole na moście Poniatowskiego do czasu montażu na nim sześciu fotoradarów.



przeprowadzonych pomiarów

59% pojazdów przekroczyło prędkość

WYŻSZE MANDATY ZA WYKROCZENIA DROGOWE

Szereg sytuacji niebezpiecznych na warszawskich drogach brał się z nagminnego przekraczania prędkości przez kierowców. W celu ich ukrócenia 1 stycznia 2022 r. weszły w życie nowe przepisy Prawa o ruchu drogowym i Kodeksu wykroczeń. W górę poszły m.in. mandaty za zbyt szybką jazdę – poruszanie się **o 30 km/h szybciej** niż pozwalają na to znaki skutkuje karą **minimum 800 zł**. Jeśli przekroczenie prędkości jest większe, policjant może nałożyć mandat nawet w wysokości **5 tys. zł**. Gdy natomiast sprawa trafi do sądu, to górna granica wymierzonej kary może sięgnąć **30 tys. zł**. W przypadku recydywy minimalna stawka rośnie dwukrotnie.

Fotoradary strzegą mostu Poniatowskiego

2018 R. Przeprowadzone **BADANIA PRĘDKOŚCI** na moście Poniatowskiego wykazały, że:



Spośród **47 526 kierowców**, które przejechali przez przeprawę w ciągu doby :

- **16%** poruszało się zgodnie z przepisami
- **84%** jechało szybciej niż dozwolone 50 km/h
- **0,8%** kierujących powinno stracić prawo jazdy, bo rozpędziło swoje auta do co najmniej 101 km/h. Rekordzista mknął aż 180,2 km/h



26 wypadków na moście w latach 2015-2019

16 z nich spowodowanych głównie nadmierną prędkością

3 osoby zginęły w tych wypadkach

2021 R. **6 FOTORADARÓW** stanęło w pobliżu wieżyc i przystanków tramwajowych – po trzy po obu stronach przeprawy. Zaczęły działać latem, a **29 września** przeprowadziliśmy takie same jak 3 lata wcześniej pomiary, aby sprawdzić, jak wpłynęły na kierowców:



Spośród **41 754 kierowców**, którzy w trakcie doby pomiarowej przejechali przez most :

- **73%** poruszało się zgodnie z przepisami
- **27%** przekroczyło prędkość

przeważały przekroczenia nieznaczne, czyli o kilka kilometrów na godzinę ponad dopuszczalne 50 km/h



44,5 km/h

wyniosła średnia prędkość pojazdów na moście

Fotoradary trafiły w użytkowanie do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Zmiany w organizacji ruchu

Wprowadzanie zmian w organizacji ruchu jest konieczne do poprawy bezpieczeństwa. Dlatego każdego roku wdrażamy kolejne projekty, których celem jest ochrona korzystających z przestrzeni publicznej. To m.in. przenoszenie parkowania z chodnika na jezdnię, wyznaczanie nowych naziemnych przejść czy budowa azylów dla pieszych.

Wiele zmian wiąże się z zakończonym w 2020 r. audytem wszystkich 4093 przejść bez sygnalizacji w mieście. Sprawdzenie zebra pod kątem 30 kryteriów dało nam odpowiedź, co powinniśmy na nich poprawić. W pierwszej kolejności zajmujemy się zakwalifikowanymi do szybkiego działania, ocenionymi przeważnie na 0 i 1 w pięciopunktowej skali. Takich audytorzy wskazali 481.

Zarekomendowane zmiany wdrażamy od 2016 r., kiedy pod lupę trafiły pierwsze przejścia. W 2021 r. poprawiliśmy bezpieczeństwo na kolejnych 66 zebrawach, w tym na 38 „zerach” i „jedynkach”. Na pierwszym miejscu znalazła się ul. Umińskiego. Tam przebudowę przeszło aż 9 przejść, w tym dwa ocenione na 0 i na cztery z notą 1. Zebry skróciliśmy, dzięki czemu piesi mogą szybciej pokonać jezdnię. Analogiczne rozwiązanie zastosowaliśmy na ul. Meissnera, gdzie bezpieczeństwo poprawiliśmy w 6 lokalizacjach (w 5 audytorzy ocenili przejścia na 0). Ponadto na obu ulicach uporządkowaliśmy parkowanie. Kierowcy nie mają już tam fizycznej możliwości zostawiania aut tuż przed zebrawami oraz wyprzedzania w ich rejonie.

Również na ul. Mickiewicza skróciliśmy przejścia. W ten sposób bezpieczeństwo poprawiliśmy tam w 8 miejscach (trzy przejścia ocenione na 0, pięć z notą 1). Tutaj zmiany wprowadziliśmy przy okazji wdrażania nowej organizacji ruchu w związku z rozszerzeniem Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

W kilku miejscach najlepszym sposobem poprawy bezpieczeństwa okazało się wybudowanie azylu dla pieszych. To rozwiązanie zastosowaliśmy m.in. na ulicach Dzieci Warszawy (przy Szancera) i Chłopskiej (przy Boremlowskiej i Makowskiej). Z kolei na ul. Płochocińskiej przy przystanku „Cementownia 02” azyl został wybudowany jako część inwestycji deweloperskiej, a na ul. Ostroroga przy budynku nr 35 – przez Zarząd Transportu Miejskiego przy okazji budowy pętli autobusowej.

W 2021 r. kontynuowaliśmy program przenoszenia parkowania z chodników na jezdnię. Zmiany wdrożyliśmy na kilkudziesięciu ulicach, m.in. na Koszykowej (po południowej stronie na odcinku od ul. Lwowskiej do pl. Konstytucji), Rozbrat (po wschodniej stronie między ulicami Przemysławą a Górnośląską) i Raszyńskiej (jezdnie zachodnia od ul. Filtrowej do ul. Wawelskiej). Dzięki temu piesi nie muszą już przeciskać się między autami a budynkami, bo mają do dyspozycji całą szerokość chodnika. Kierowcy nie stracili ani jednego miejsca postojowego, za to zyskali wygodę – aby zaparkować auto, nie muszą już manewrować i omijać latarni czy drzew.

Przechodniom wygodę poprawiają także naziemne przejścia wyznaczone przez nas tam, gdzie dotąd nie można było przekroczyć jezdni. Zwłaszcza dla seniorów, osób z niepełnosprawnością czy rodziców z dziećmi w wózkach zastąpienie zebrawami tuneli i kładek jest bardzo ważne. Takich przejść w ciągu ostatnich lat utworzyliśmy w sumie 38. W 2021 r. wyznaczaliśmy je w trzech miejscach, w kolejnych czterech powstały w wyniku realizacji inwestycji deweloperskich i dzielnicowych. Rozpoczęliśmy też budowę zebra w samym centrum – wokół ronda Dmowskiego.

Aby uspokoić i uporządkować ruch, wstawialiśmy także słupki blokujące. Stanęły tam, gdzie konieczne w trybie pilnym stało się zabezpieczenie chodników i przejść przed parkującymi autami – m.in. wzdłuż jezdni lokalnej na wysokości al. Waszyngtona 12/14 i na przystanku autobusowym przy ul. Grochowskiej za rondem Wiatraczna. W dłuższej perspektywie takie miejsca staramy się odgradzać zielenią, by uzyskać odpowiedni efekt estetyczny. Przykładem ul. Rozbrat, gdzie zamiast słupków utworzyliśmy zieleniec z 360 krzewami.



PROGI ZWALNIAJĄCE

W niektórych lokalizacjach rozwiązaniem jest utworzenie w sąsiedztwie przejść progów zwalniających. Takie elementy wymuszające wolniejszą jazdę zastosowaliśmy w 2021 r. na ul. Myśliborskiej. Progi „wkleiliśmy” tam w jezdnię w trzech miejscach. Była to odpowiedź na apele okolicznych mieszkańców, którzy prosili o zapewnienie większego bezpieczeństwa pieszym.





Sygnalizacja świetlna

Sygnalizacja świetlna porządkuje ruch pojazdów i znacząco poprawia bezpieczeństwo. Dlatego budujemy ją na najbardziej ruchliwych przejściach oraz skrzyżowaniach. Dzieje się to po uprzedniej dokładnej analizie, która ma wykazać, że to naprawdę niezbędne – instalacja świateł jest kosztownym rozwiązaniem.

Warszawa ma 862 skrzyżowania i przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Ponad 610 z nich (oprócz najstarszych instalacji) to tzw. sygnalizacje adaptacyjne, które dostosowują długość sygnału zielonego do natężenia ruchu. Dzięki temu zielone światło zapala się wtedy, kiedy jest taka potrzeba, pomijając wloty i relacje, w których akurat nikt nie czeka na przejście i przejazd.

O sygnalizacji świetlnej dbamy systematycznie. Po to, aby bezpieczeństwo i płynność ruchu były jak najlepsze. Do niedawna w umowach na konserwację świateł standardem była tylko wymiana zużytego okablowania, masztów, sygnalizatorów czy sterowników. W 2020 r., dzięki podpisaniu nowej umowy z firmami Traffic Polska i Sprint, zakres prac w ramach bieżącego utrzymania uległ rozszerzeniu. Dzięki temu nie tylko naprawiamy to co się zepsuło, ale z wyprzedzeniem wymieniamy wszystkie przestarzałe elementy.

W 2021 r. wybudowaliśmy lub wyremontowaliśmy sygnalizacje świetlne na 31 skrzyżowaniach i przejściach w całej Warszawie. Nowe maszty z sygnalizatorami stanęły tam, gdzie konieczne było uspokojenie ruchu i wzmocnienie ochrony pieszych. Najlepszy przykład stanowi przejście przez ul. Marszałkowską na wysokości ulic Senatorskiej i Elektoralfnej. Było jedynym na blisko 3-kilometrowym odcinku ul. Marszałkowskiej w stronę pl. Konstytucji, na którym ruchem nie sterowały światła. Teraz piesi mają tam prawdziwy komfort przechodzenia – tym bardziej, że przy okazji poszerzyliśmy chodnik przy południowo-zachodnim narożniku. Budując sygnalizację, bezpieczeństwo niezmotywowanym poprawiliśmy również na przejściu przez ul. Połczyńską przy ul. Lustrzanej.

Remonty przeprowadzaliśmy tam, gdzie sygnalizacja była stara i wyeksploatowana. Tak stało się m.in. na skrzyżowaniach ul. Wołoskiej z ulicami Dąbrowskiego i Madalińskiego czy al. Komisji Edukacji Narodowej z ulicami Surowieckiego i Bartóka. Wymieniliśmy tam

przestarzałe urządzenia, dostosowując światła do obowiązujących obecnie standardów. M.in. wyposażyliśmy je w akustyczne naprowadzanie, co pozwala na łatwiejsze przekraczanie jezdni osobom niewidomym i niedowidzącym, a także w automatyczne wykrywanie pojazdów oraz detekcję pieszych.

Sygnalizację zmodernizowaliśmy również na skrzyżowaniu ulic Marszałkowskiej i Królewskiej. Wymieniliśmy m.in. sygnalizatory, latarnie sygnalizacyjne i sterowniki, a także położyliśmy nowe okablowanie. W tej lokalizacji światła były jednym z elementów większej inwestycji, podobnie jak w Wilanowie, gdzie na skrzyżowaniu al. Wilanowskiej z ul. Kosiarzy i przedłużoną ul. Sarmacką przebudowaliśmy sygnalizację, aby obsługiwała podłączoną nową drogę.

Łączna kwota, którą w 2021 r. przeznaczyliśmy na budowę, przebudowę, dostosowanie do nowej organizacji ruchu oraz konserwację sygnalizacji, wyniosła ponad 42 mln zł.



INNI TEŻ BUDOWALI

W 2021 r. sygnalizacje wybudowały też inne miejskie jednostki oraz prywatni inwestorzy. Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta (dawny Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych) poprawił bezpieczeństwo na nowo utworzonym przejściu dla pieszych przez ul. Wybrzeże Helskie, a także zmodernizował istniejącą sygnalizację na skrzyżowaniu tej ulicy z ul. Kłopotowskiego i ul. Ratuszową. Z kolei deweloper wyposażył w światła skrzyżowanie ulic Płochocińskiej, Spedycyjnej i Krzyżówki.



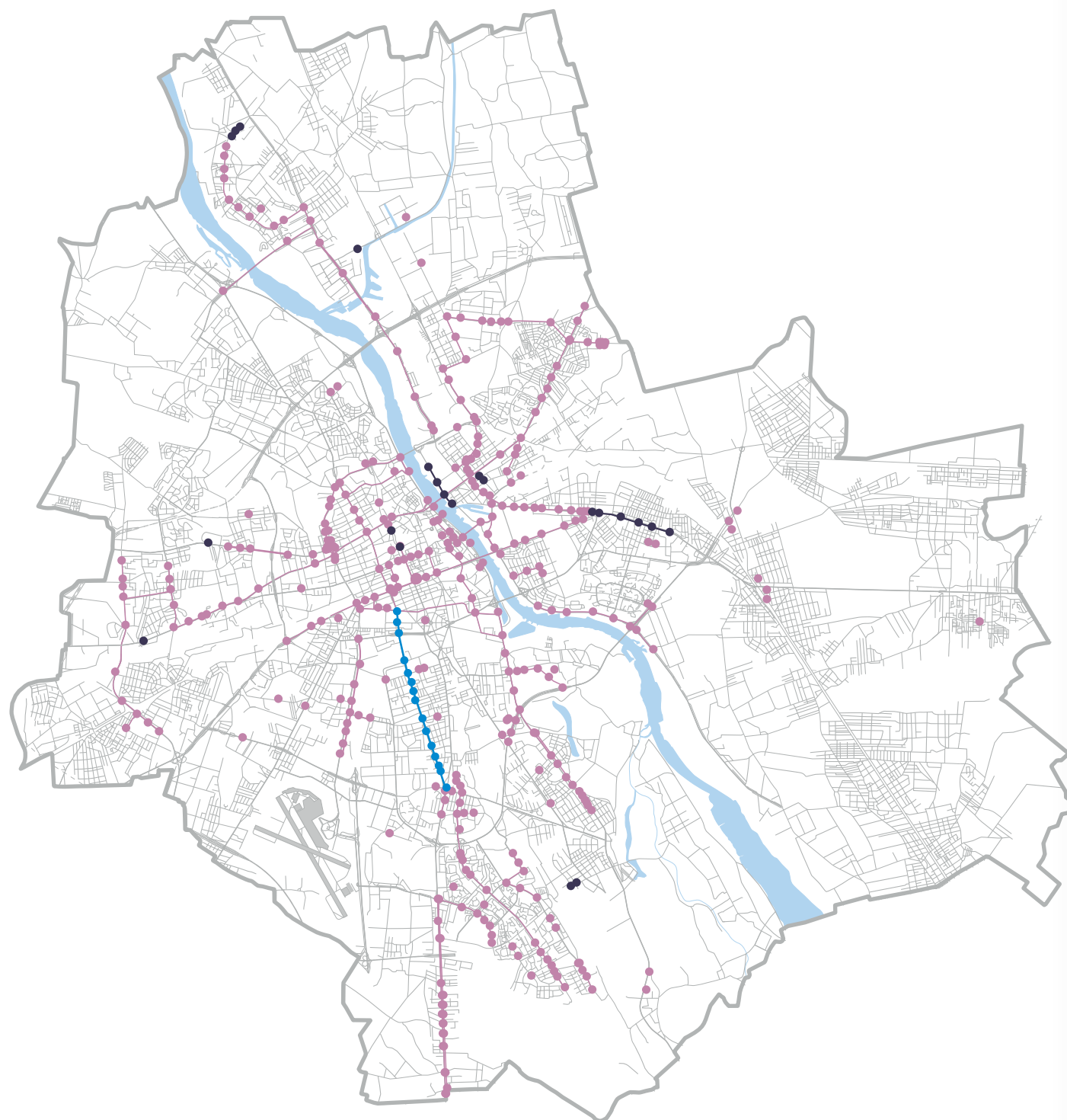
31

skrzyżowań i przejść dla pieszych z nowymi lub wyremontowanymi sygnalizatorami

Skrzyżowania objęte ZSZR

Legenda:

- skrzyżowania objęte systemem
- skrzyżowania włączone do systemu w 2021 r.
- prace projektowe



Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem poprawia płynność ruchu na osygnalizowanych skrzyżowaniach. Co roku w jego poczet wchodzi kolejne, a obecnie liczy ich już blisko 400.

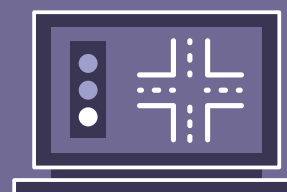
Zintegrowany System Zarządzania Ruchem (ZSZR) wspomaga przemieszczanie się po Warszawie. Jego zadaniem jest przede wszystkim uporządkowanie i kontrola ruchu w nadzorowanym obszarze, zapewnienie priorytetu pojazdom komunikacji publicznej i informowanie użytkowników dróg o zdarzeniach drogowych.

System działa od jesieni 2008 r. Oparty jest o sieć kamer i czujników, które wykrywają natężenie ruchu i dostosowują do niego cykle sygnalizacji świetlnej. Pozwala to zapewnić możliwie jak najpłynniejszy przejazd przez kolejne skoordynowane ze sobą skrzyżowania.

Na początku system objął 37 skrzyżowań. Od tego czasu stale go rozbudowujemy, z każdym rokiem włączając do niego następne skrzyżowania. W 2021 r. objął 21 kolejnych, m.in. pięć w ciągu ul. Grochowskiej (z Podolską, Żółkiewskiego,

Zamieniecką i pl. Szembeka, Wspólną Drogą, a także Wiatraczną) i dwa w ciągu ul. Brzeskiej (z Ząbkowską i Białoostocką). Obecnie jest ich 396.

Niebawem ZSZR rozszerzy się o kolejne lokalizacje. Pracujemy nad wykonaniem projektów organizacji ruchu, remontem i dostosowaniem do pracy w akomodacji i koordynacji sygnalizacji świetlnej na 14 skrzyżowaniach w ciągu al. Niepodległości. Podobną modernizację już wdrażamy na rondzie Dmowskiego, gdzie do systemu włączymy powstające cztery nowe naziemne przejścia dla pieszych.



396
skrzyżowań
objętych systemem
zarządzania ruchem





Bieżące utrzymanie

Na ulice składają się setki tysięcy elementów infrastruktury drogowej. Jednym z naszych podstawowych zadań jest ich bieżące utrzymanie. Kontrolujemy stan techniczny jezdni, chodników i obiektów inżynierskich. Dbamy również o pas drogowy, sprawdzając go m.in. pod kątem nielegalnych reklam.

- 66 Pogotowie drogowe
- 68 Obiekty mostowe i inżynierskie
- 70 Parkingi podziemne
- 72 Pas drogowy
- 74 Usuwamy nielegalne reklamy
- 75 Sprzedajemy usunięte samochody
- 76 Miejski System Informacji

Pogotowie drogowe

Pogotowie Drogowe ZDM jest niezbędne, aby miasto funkcjonowało jak należy. Nasi pracownicy przez całą dobę siedem dni w tygodniu monitorują ulice i dbają o odpowiedni stan infrastruktury drogowej. W 2021 r. zabezpieczyliśmy ponad 600 awarii, które bezpośrednio zagrażały bezpieczeństwu ruchu.

Podejmowane interwencje są efektem nie tylko naszego codziennego patrolowania ulic. Działamy również w lokalizacjach wskazanych przez mieszkańców i inne jednostki miejskie. Po otrzymaniu sygnału reagujemy natychmiast i najpierw zabezpieczamy miejsce awarii, a następnie przystępujemy do naprawy. W 2021 r., podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej usuwaliśmy usterki oświetlenia i sygnalizacji świetlnej.

Ponad 4 tys. razy byliśmy wzywani do uzupełnienia oznakowania pionowego oraz usunięcia ubytków w nawierzchni jezdni. Do zabezpieczenia wykruszeń zużyliśmy 18 ton masy asfaltowej na zimno. Tym najprostszym i najszybszym sposobem usuwaliśmy uszkodzenia doraźnie, zaś docelowo zlecaliśmy naszym wykonawcom trwałe naprawy za pomocą asfaltu lanego. W 2021 r. podjęliśmy 605 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 zabezpieczaliśmy miejsce, a następnie powiadamialiśmy zarządcę drogi.



Najpopularniejszą metodą zgłaszania usterek jest **Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115**. Ponad połowa zgłoszeń dotarła do nas za pośrednictwem tego kanału. W sumie w różnych sprawach otrzymaliśmy **42 819 zgłoszeń**.



42 819

zgłoszeń zarejestrowanych w 2021 r.

w tym:



14 317
oświetlenie
uliczne



1 306
uszkodzony słupek
uniemożliwiający
wjazd na chodnik



6 655
sygnalizacja
świetlna



1 124
reklama
w pasie drogowym



4 846
uszkodzona
nawierzchnia jezdni



1 075
zajęcie
pasa drogowego



4 629
braki w oznakowaniu
pionowym



1 017
uszkodzony słupek
przeszkodowy (pylon)
na wysepkach i azylach
na przejściach



1 661
uszkodzona
nawierzchnia
chodników



555
awaryjne zajęcie
pasa drogowego

Obiekty mostowe i inżynierskie

Infrastruktura drogowa to również mosty, wiadukty, kładki, tunele czy przejścia podziemne. Obiekty te codziennie służą milionom warszawiaków i przyjezdnych. Dlatego naszym zadaniem jest dbanie o ich odpowiedni stan techniczny i poprawę dostępności.

W Warszawie w pasie dróg zarządzanych przez ZDM jest 539 obiektów mostowych i inżynierskich, w tym 65 mostów. Stale je kontrolujemy, aby mieszkańcy mogli bezpiecznie z nich korzystać. Prace, które prowadzimy, polegają na konserwacji i miejscowych naprawach nawierzchni bitumicznych, wymianie belek prefabrykowanych, naprawie powierzchni betonowych przęseł czy barier energochłonnych. Wykonujemy zabezpieczenia antykorozyjne i myjemy ekrany akustyczne, gzymsy, balustrady czy fasady mostów.

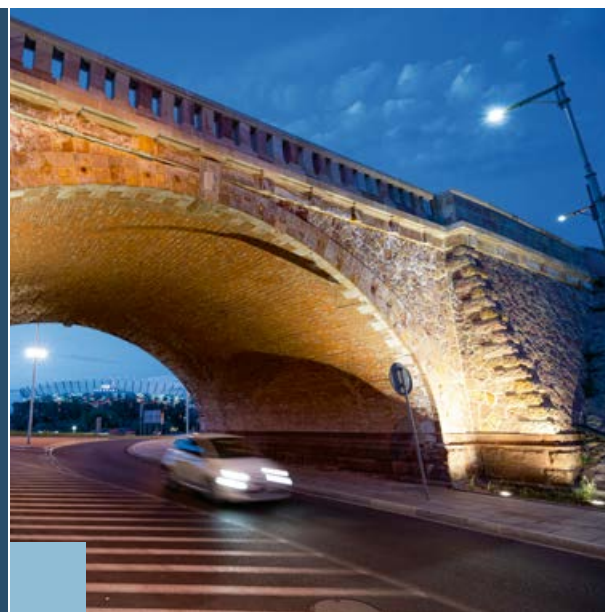
W 2021 r. koncentrowaliśmy się na odnowie najbardziej wyeksploatowanych kładek nad ważnymi arteriami miasta. Renowację przeszły m.in. kładki nad ul. Powiśką na wysokości ul. Limanowskiego i nad ul. Ostrobramską przy ul. Polygonowej. Wyremontowaliśmy schody, dokonując wymiany uszkodzonych stopni. Odnowiliśmy też podpory, dźwigary i balustrady, które wyczyściliśmy m.in. piaskiem kwarcowym i pokryliśmy nową powłoką antykorozyjną.

Prowadziliśmy również szereg robót utrzymaniowych związanych z wymianą urządzeń dylatacji. W nowe urządzenia dylatacyjne wyposażyliśmy m.in. wschodnią stronę mostu Świętokrzyskiego (naprawiliśmy również nawierzchnię ciągów pieszo-rowerowych), most Łazienkowski po obu stronach Wisły, a także wiadukty w ciągu al. Jana Pawła II (nad rondem Czterdziestolatka).

Całą drugą połowę 2021 r. działaliśmy na moście Siekierkowskim. Prace konserwacyjno-renowacyjne najpierw wiązały się tam z naprawą betonowych wysepek między jezdniami przy rozjazdach na skrzyżowaniu Trasy Siekierkowskiej z ul. Wał Miedzeszyński. Potem zajęliśmy się urządzeniem dylatacyjnym – wymieniliśmy je po wschodniej stronie mostu na jezdni w kierunku Wawra. Trzecim i ostatnim etapem remontu była naprawa nawierzchni południowej kapy chodnikowej na ok. 120-metrowym fragmencie od dylatacji do pylonu po stronie zachodniej mostu.



Czyszczenie obiektów inżynierskich
577 tys. m²
powierzchni



Liczba obiektów mostowych i inżynierskich



65
mostów



33
tunele



73
kładki



39
estakad



125
przepustów



4
schody ruchome



161
wiaduktów



35
wind



43
przejścia podziemne



83
platformy



58 km
ekranów akustycznych

ILUMINACJA WISIENKĄ NA TORCIE

Na przełomie 2019 i 2020 r. odnowiliśmy ceglany wiadukt mostu Józefa Poniatowskiego (zdjęcie na sąsiedniej stronie). M.in. wykuliśmy stare spoiny i elementy kamienne, które zastąpiliśmy nowymi, odkopaliśmy i naprawiliśmy skrzydła obiektu, a także odnowiliśmy zniszczone fragmenty balustrad. Aby w pełni pokazać efekty naszych działań i wyeksponować fakturę kamiennej nawierzchni, w 2021 r. zamontowaliśmy iluminację wiaduktu. Zależało nam na odpowiednim podkreśleniu kolorystyki budowli. Dlatego użyliśmy łącznie 7 naświetlaczy o barwie ciepłej bieli światła (2700-3000K), aby zaakcentować kolor kamienia niezależnie od pobliskiego oświetlenia ulicznego, którego docelowy kolor (4000K) lepiej prezentuje fugi i obróbki cementowe na obiekcie.

Żeby świetlna ekspozycja wiaduktu była taka jak trzeba, musieliśmy odpowiednio rozlokować ledowe reflektory. Trzy od strony wschodniej (o mocy 66W każdy) zamontowaliśmy na latarni naprzeciwko wiaduktu od strony najazdu. Ustawiliśmy je rozbieżnie, aby emitowane przez nie światło pokryło całą szerokość wiaduktu. Z kolei cztery reflektory od strony zachodniej (o mocy 32W każdy) osadziliśmy w gruncie po obu stronach przyczółka obiektu. Taka lokalizacja naświetlaczy sprawiła, że światła wyjeżdżających samochodów nie wpływają na eksponowany kolor wiaduktu.

W 2021 r. na konserwację obiektów mostowych i inżynierskich przeznaczylismy **17,6 mln zł**.



Parkingi podziemne

ZDM zarządza dwoma parkingami podziemnymi do użytku publicznego. Oba znajdują się w centrum miasta i są dostępne do parkowania krótkoterminowego. Można w nich zostawić auto także na dłuższy czas, po uprzednim wykupieniu miesięcznego abonamentu. W 2021 r. przeprowadziliśmy generalny remont obiektu pod pl. Krasińskich.

Parkowanie w centrum nie należy do najprostszych. Ze względu na dużą liczbę samochodów, czasami trzeba mocno się natrudzić, żeby znaleźć wolne miejsce. Dlatego pomocne mogą okazać się parkingi podziemne. ZDM administruje dwoma, które w sumie są w stanie pomieścić ponad pół tysiąca aut.

Pierwszy publiczny garaż, 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. Został uruchomiony w 1996 r., a w 2020 r. przeprowadziliśmy jego generalny remont. M.in. wymieniliśmy całą instalację elektryczną i oświetlenie, a także rozszerzyliśmy sieć monitoringu o 14 nowych kamer.

W 2021 r. odświeżyliśmy drugi podziemny parking – zlokalizowany w sąsiedztwie Sądu Najwyższego, z wjazdem od strony pl. Krasińskich. Otwarto go pod koniec lat 90., a ZDM administruje nim od 2005 r. Ponieważ obiekt przechodził tylko drobne prace konserwatorskie w ramach bieżącego utrzymania, zdecydowaliśmy się na przeprowadzenie remontu o większej skali.

Prace koncentrowały się przede wszystkim na naprawie nawierzchni. Ta została zniszczona nie tyle z powodu wjeżdżających i wyjeżdżających samochodów, co ze względu na nanoszoną przez nie wodę. W szczególności dały się we znaki pory zimowe, podczas których z kół i nadkoli zatrzymanych aut ściekała roztopiająca się mieszanka śniegu i soli. Powstałe w betonowej płycie nawierzchni odpryski usunęliśmy za pomocą zaprawy o spoiwie polimerowo-cementowym.

Uszczelniliśmy ściany i stropy parkingu. Usunęliśmy rysy powstałe wskutek działania wody i ograniczyliśmy jej wpływ na niszczenie obiektu. Naprawiliśmy również oświetlenie wjazdu na parking. Na nadprożu przy wjeździe zainstalowaliśmy wyświetlacz informujący o liczbie wolnych miejsc. Dzięki temu podziemny garaż i jego otoczenie stały się jeszcze bardziej komfortowe dla kierowców. Jesienią 2019 r. na drogach prowadzących w kierunku pl. Krasińskich zamontowaliśmy cztery tablice, które wskazują liczbę wolnych miejsc.



Na parkingu pod pl. Krasińskich maksymalnie może zaparkować jednocześnie 407 samochodów.

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

Cena abonamentu miesięcznego
do parkowania W DZIEŃ w godz. 7-19

370 zł

Cena abonamentu miesięcznego
do parkowania W NOCY w godz. 19-7

250 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

Cena abonamentu miesięcznego
do parkowania W DZIEŃ w godz. 7-19

500 zł

Cena abonamentu miesięcznego
do parkowania W NOCY w godz. 19-7

350 zł

Pas drogowy

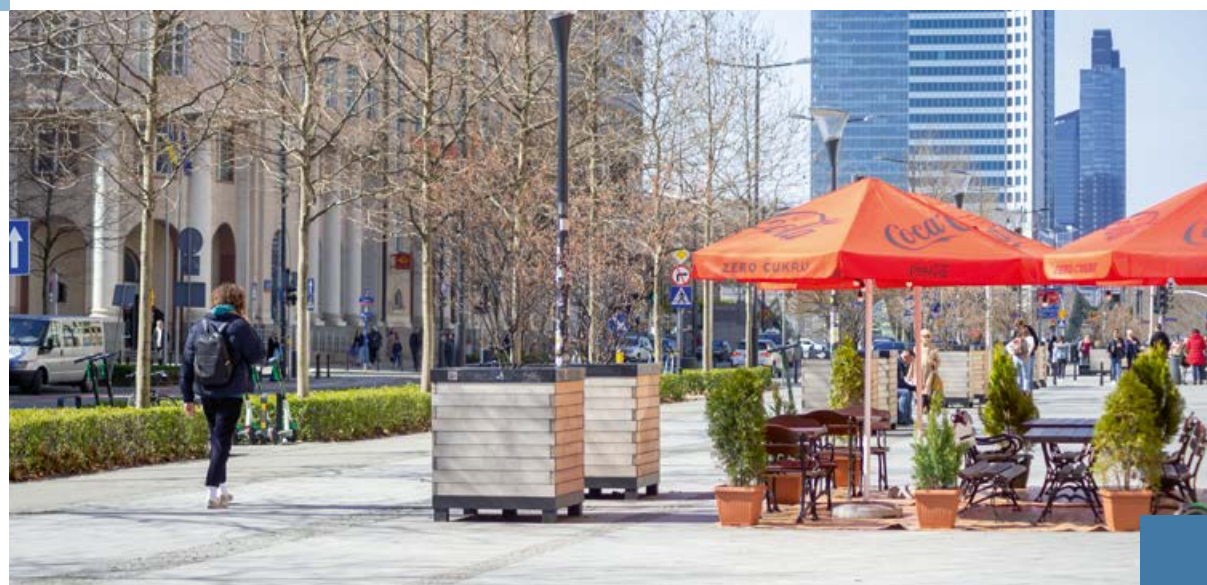
W pasie drogowym można spotkać liczne obiekty niezwiązane z funkcją drogi – np. kioski, stoiska handlowe i reklamy. Aby działały w harmonii z przestrzenią miejską, udzielamy zgodę na ich ustawienie na podstawie jasno określonych zasad. Z powodu pandemii w 2021 r. nadal obowiązywały zmiany pod względem opłat.

Koronawirus i spowodowane nim obostrzenia dotknęły przede wszystkim prowadzących działalność gospodarczą. Odczuli je zwłaszcza ci, którzy korzystają z miejskiej przestrzeni. Dlatego w 2020 r. z inicjatywy prezydenta Warszawy Rafała Trzaskowskiego stołeczni radni obniżyli stawki za zajęcie pasa drogowego. Ci, którzy ubiegali się o zezwolenie na ustawienie ogródka restauracyjnego czy kawiarnianego, uzyskali 75% zniżki. Z kolei rabat na zezwolenia na organizację targowisk, pawilonów handlowych, kioski, szyldy i markizy, słupy ogłoszeniowe oraz gabloty informacyjne i reklamowe wyniósł 50%.

Obniżone stawki zostały przedłużone na 2021 rok. Choć sezon na ogródki gastronomiczne zazwyczaj trwa od 1 marca do 31 października, z powodu pandemii zaczął się dopiero 15 maja. Mimo to nie brakowało restauratorów, którzy zdecydowali się na ustawienie stolików na świeżym powietrzu. Przez cały zeszły rok wydaliśmy w tym celu 581 decyzji, o 83 więcej niż w poprzednim.

Łącznie w 2021 r. wydaliśmy **3458** decyzji zezwalających na działanie obiektów w pasie drogowym niezwiązanych z jego funkcją. Najwięcej decyzji dotyczyło otwarcia stoisk handlowych (630), drugie w kolejności były reklamy (606), a trzecie – ogródki gastronomiczne (581). Na czwartym miejscu uplasowały się kioski (543).

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.



3 458

wydanych w 2021 r. decyzji zezwalających na działanie obiektów w pasie drogowym niezwiązanych z jego funkcją

w tym:

630 — dotyczących otwarcia stoisk handlowych

606 — na nośniki reklamowe

581 — na ogródki gastronomiczne

543 — na kioski

26 — na targowiska

1 072 — na inne obiekty budowlane, urządzenia infrastruktury technicznej oraz na prawach wyłączności (filmy, imprezy, wystawy)



49,7 mln zł

wpływów z zajęcia pasa drogowego



Usuwamy nielegalne reklamy

Nielegalne reklamy to zmora naszych dróg. Dlatego regularnie kontrolujemy pas drogowy i usuwamy te, które są umieszczone bez zezwolenia. W 2021 r. nasi pracownicy przeprowadzili ponad 17,5 tys. kontroli i usunęli blisko tysiąc nośników oraz innych obiektów.

Reklam przy drogach jest mnóstwo. Niektóre są nad wyraz krzykliwe i szpecą krajobraz, inne bardziej stonowane, ale usytuowane w nieodpowiednich miejscach. Czasami mogą nawet stwarzać zagrożenie, bo zasłaniają widoczność. Często też zabierają miejsce pieszym, zwłaszcza tzw. potykacze, które ustawione na chodnikach ograniczają przestrzeń.

Dlatego wykorzystanie pasa drogowego jest przez nas stale kontrolowane pod kątem działalności niezwiązanej z funkcją drogi. Zwracamy uwagę, czy znajdujące się tam obiekty, w tym reklamy, są umiejscowione tak, że nie utrudniają poruszania się. Sprawdzamy także, czy mają odpowiednie zezwolenie.

W 2021 r. przeprowadziliśmy łącznie 17 658 kontroli. Mimo wciąż obowiązujących obostrzeń z powodu koronawirusa, nasi pracownicy sukcesywnie

sprawdzali pas drogowy podległych nam ulic i z liczbą inspekcji wrócili na poziom sprzed wybuchu pandemii. Skontrolowanych zostało 13 191 reklam, z których 630 zostało usuniętych.

Dodatkowo dzięki naszym działaniom udało się usunąć 335 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 2242 postępowania administracyjne zmierzające do ukarania właścicieli nielegalnych obiektów (w tym 1328 postępowań dotyczyło reklam) oraz wydaliśmy 1595 decyzji administracyjnych naliczających kary na właścicieli nielegalnych obiektów (w tym 910 decyzji dotyczyło reklam).

WAŻNE

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, kara za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi to dziesięciokrotność opłaty za okres, w którym reklama była wyeksponowana. Opłaty za zajęcie pasa drogowego pod nośnik są różne i zależą m.in. od wielkości reklamy, czasu jej umieszczenia i kategorii drogi. Przykładowo pas drogowy drogi powiatowej był zajęty przez 30 dni przez reklamę o powierzchni 5 m², a stawka opłaty za zajęcie pasa drogowego wynosiła 3,10 zł. Mnożąc te wartości, kwota kary wyniosłaby **4650 zł**.

Wpływy z kar za zajęcia pasa drogowego wyniosły **3,1 mln zł**

USUNIĘTO:



630 nielegalnych reklam



335 obiektów w pasie drogowym, m.in. pojemniki na odzież używaną, hulajnogi i stojaki na rowery

Sprzedajemy usunięte samochody

Ulice szpecą nie tylko reklamy, ale często też porzucone pojazdy. Dodatkowo zajmują miejsca postojowe, a bywa, że z powodu stanu technicznego stwarzają zagrożenie. Dlatego usuwamy takie auta – w 2021 r. 7 z nich sprzedaliśmy w przetargu po tym, jak po odholowaniu przez 6 miesięcy nie zgłosił się po nie właściciel i przeszły na własność miasta.

Pojazdy ze stołecznych dróg usuwane są tylko na podstawie dyspozycji wydanych przez uprawnione do tego podmioty – straż miejską, policję lub osoby dowodzące akcją ratowniczą. Dzieje się tak w oparciu o artykuły 130a i 50a ustawy Prawo o ruchu drogowym (PoRD).

W przypadku art. 130a pojazdy usuwane są wtedy, gdy m.in. pozostawione są w miejscu, gdzie to jest zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu czy też kierujący nimi nie okazali potwierdzenia zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC) posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie.

Inaczej sprawa wygląda, jeśli chodzi o art. 50a. W trybie tego przepisu usuwane są pojazdy pozostawione bez tablic rejestracyjnych lub takie, których stan wskazuje, że nie są używane. Takie samochody usuwane są na wniosek straży miejskiej lub policji i trafiają na parkingi firm, z którymi mamy podpisane stosowne umowy. Tam czekają na właściciela lub osobę uprawnioną do odbioru pojazdu. Jeśli w ciągu 6 miesięcy nikt po auta się nie zgłosi, przechodzą one na własność miasta z mocy ustawy.

W 2020 r. ze stołecznych ulic usunęliśmy 10 626 nieprawidłowo zaparkowanych samochodów (art. 130a PoRD) i 1978 wraków (art. 50a PoRD). W 2021 r. odholowaliśmy odpowiednio 12 213 i 1816 pojazdów.

Do ubiegłorocznej jesieni auta, których nikt nie zdecydował się odebrać, po przejściu na własność miasta kierowaliśmy na złom. Zazwyczaj bez żalu, bo w większości przypadków były to samochody na tyle nadgryzione zębem czasu, że na drogi nie przywróciłby ich nawet generalny remont. Zdarzają się jednak wyjątki i dlatego uznaliśmy, że niektóre porzucone auta, choć klasyfikowane jako wraki, nie muszą trafiać do kasacji. 8 takich samochodów (m.in. porsche i mercedesa klasy S – na zdjęciach) wystawiliśmy na sprzedaż w drodze postępowania przetargowego. 7 znalazło nowych właścicieli, a suma, jaką za nie uzyskaliśmy, wyniosła 92 tys. 700 zł.

Pierwszy taki przetarg w historii ZDM okazał się udany. W przyszłości planujemy kolejne aukcje na sprzedaż samochodów które przeszły na stan miasta po uprzednim odholowaniu w trybie art. 50a PoRD.



Miejski System Informacji

Aby poruszanie się po mieście było sprawne, bardzo ważne jest dobre oznakowanie. Dlatego z myślą o mieszkańcach i turystach co roku aktualizujemy, modernizujemy i utrzymujemy ponad 95 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 został wprowadzony w 1996 r. Szybko zdobył uznanie wśród warszawiaków oraz gości spoza stolicy. Zestaw charakterystycznych oznaczeń widocznych na każdej ulicy i budynku w mieście tak wrósł w krajobraz, 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 nieustannie się rozbudowuje, system miejskiej informacji ciągle 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 już w sumie 95 350.



W 2021 r. zamontowaliśmy **1288 nowych oznaczeń**. Naprawa, konserwacja, aktualizacja i wymiana objęła 8134 elementy MSI. Ponadto zaopiniowaliśmy 251 projektów organizacji ruchu (w odniesieniu do elementów MSI), a łączna liczba spraw w wydziale zajmującym się MSI przekroczyła 2,2 tys.



8 134

oznaczeń poddanych naprawie, konserwacji, wymianie i aktualizacji

w tym:



5 585

tablic ulicznych i rozprawiających ruch pieszcy



267

tablic rozprawiających ruch kołowy



1 045

podświetlanych punktów informacyjnych i kasetonów w przejściach podziemnych



494

tablice informujące o obszarze monitorowanym przez kamery ZDM



312

modułów o patronach ulic i ważnych obiektach historycznych



431

Punktów Informacji Płatnej





Rozwój i projekty

Nasze działania nie ograniczają się wyłącznie do bieżącego utrzymania infrastruktury drogowej. Rozwijamy i unowocześniamy strefę płatnego parkowania i system rowerów miejskich. Wprowadzamy również nowy model współpracy przy przebudowie dróg z inwestorami prywatnymi.

- 80 Rozwój SPPN
- 82 E-kontrola
- 84 Nowe zasady współpracy z deweloperami
- 86 Veturilo
- 88 Iluminacja zimowa

Rozwój SPPN

Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w 2021 r. rozszerzyła się o Ochotę oraz Żoliborz i liczy ok. 51,6 tys. miejsc postojowych. Zwiększyliśmy flotę e-kontroli, kupując 6 kolejnych samochodów nadzorujących opłatę za postój. Kierowcom, którzy otrzymali wezwanie do uiszczenia opłaty dodatkowej, umożliwiliśmy jej wniesienie przez internet.

Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego funkcjonuje od 1998 r. Przede wszystkim ma służyć lokalnej społeczności i ułatwiać mieszkańcom zaparkowanie swojego auta w pobliżu domu. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym do centrum. Jej celem jest bowiem zwiększenie rotacji miejsc, aby ci, którzy chcą tam zatrzymać auto, mieli gdzie to zrobić.

Na mocy uchwały podjętej przez stołecznych radnych, w 2021 r. strefa została rozszerzona. **Od 15 listopada w jej obszarze znajdują się całe dzielnice Ochota (do tej pory była tylko częściowo) i Żoliborz.** Na Ochocie zmiany objęły 145 ulic (ok. 80 km), a na Żoliborzu – 121 (ok. 59 km). W tej pierwszej dzielnicy liczba miejsc postojowych wyniosła ok. 9,6 tys. (3,6 tys. już było, 6 tys. zostało włączonych), a w drugiej – 4,7 tys. **W sumie w SPPN może zaparkować ok. 51,6 tys. pojazdów.**

Choć SPPN służy ochronie obejmowanego obszaru przed nadmierną liczbą parkujących samochodów, przynosi też wpływy, które przeznaczane są na rozwój infrastruktury drogowej. W 2021 r. dochody z opłat za postój w strefie, na parkingach podziemnych i kopertach komercyjnych wyniosły w sumie ponad 124 mln zł, a opłaty dodatkowe za brak opłaconego parkowania dały kolejne 26,3 mln zł. Łączny dochód w 2021 r. wyniósł ponad 151,9 mln zł, o 58,5 mln zł więcej niż w 2020 r. W głównej mierze wpływ na to miało oczywiście rozszerzenie SPPN, ale też obowiązujące od początku stycznia nowe stawki opłat, wydłużenie godzin funkcjonowania strefy,

luzowanie kolejnych obostrzeń wprowadzonych z powodu pandemii koronawirusa i coraz więcej powrotów z pracy zdalnej do stacjonarnej. Aby skuteczniej ograniczać liczbę kierowców unikających opłat, rozszerzyliśmy naszą flotę e-kontroli o 6 kolejnych samochodów i mamy ich już 9 (więcej na stronach 82-83). Tym kierowcom, którzy zostali złapani na parkowaniu za darmo, ułatwiliśmy wnoszenie opłaty dodatkowej. Do niedawna można ją było regulować na dwa sposoby: wносить ją w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania na ogólny numer konta bankowego lub w opłatomatach w naszej siedzibie przy ul. Chmielnej 120. Od 30 sierpnia umożliwiliśmy jej wniesienie poprzez stronę internetową Zarządu Dróg Miejskich. Nowa funkcja jest pierwszym takim rozwiązaniem w Polsce. Stanowi rozszerzenie wprowadzonej 2 listopada 2020 r. możliwości sprawdzania na naszej stronie dokładnej dokumentacji fotograficznej obrazującej brak wniesienia opłaty w SPPN. Nadal rośnie popularność płatności mobilnych. Udział opłat za postój wniesionych za pomocą aplikacji wzrósł w 2021 r. z 25 do 33%. Od 2020 r. płatności oferuje już dwóch operatorów, pracujemy nad dalszym rozszerzeniem tej oferty.

Na 2022 r. przygotowaliśmy kolejne zmiany w strefie płatnego parkowania. Od stycznia piesze patrole kontrolujące parkowanie w SPPN korzystają z systemu e-kontroli. Niepłacącym kierowcom nie wystawiają już kar za wycieraczką, a rejestrują je w systemie elektronicznym. Następnie informacje o przewinieniu i należnej do zapłaty kwocie są wysyłane pocztą. Przygotowujemy się też do rozszerzenia SPPN o kolejne fragmenty Pragi-Północ (okolice pl. Hallera i Szmulowizna) i Mokotowa (północna część dzielnicy) oraz Saską Kępę i Kamionek na Pradze-Południe. W tej sprawie jesienią 2021 r. odbyły się konsultacje z mieszkańcami, a także analizy dotyczące zajętości miejsc postojowych.

SPPN w Warszawie

42,9 km² powierzchni

8,29% powierzchni miasta

51,6 tys. miejsc postojowych

363,5 km ulic

Rozszerzona SPPN na Żoliborzu

121 ulic o długości ok. 59 km

Rozszerzona SPPN na Ochocie

145 ulic o długości ok. 80 km

12:02

6,67 zł
średnia wartość jednego biletu parkingowego

6,30 zł
średnia wartość opłaty mobilnej

252 dni obowiązywania płatnej strefy w 2021 r.

Formy płatności w SPPN

gotówką

kartą

mobilna

rok:	kwoty w mln zł:			razem:
2017	32,6	32,4	14,2	79,2
2018	29,4	37	17,6	84,0
2019	26,8	40,8	19,7	87,3
2020	20,1	36,8	19,2	76,1
2021	25,9	53,8	39,9	119,6

Dochody z parkowania: 151 mln 943 tys. zł

119 mln 619 tys. zł
dochody z postój w SPPN

2 mln 355 tys. zł
dochody z abonamentów mieszkańca

26 mln 381 tys. zł
dochody z opłat dodatkowych

923 tys. zł
dochody z parkingów podziemnych

2 mln 664 tys. zł
dochody z tytułu opłaty zryczałtowanej za postój na zastrzeżonych miejscach postojowych (tzw. białe koperty)

Średni dochód z jednego dnia płatnego postoju w SPPN: **602 tys. 951 zł**

Raport roczny ZDM 2021 | ROZWÓJ I PROJEKTY



E-kontrola

System e-kontroli płatnego parkowania uruchomiliśmy dwa lata temu jako pierwsi w Polsce. Cały czas go udoskonalamy i rozszerzamy – w 2021 r. flotę pojazdów wyposażonych w czujniki i kamery zwiększyliśmy o kolejnych sześć aut. Łącznie mamy ich już dziewięć, co pozwala na utrzymanie wysokiej skuteczności kontroli.

Po rozszerzeniach w latach 2020-2021 obszar Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) zwiększył się z 17,7 do 49,2 km². Aby strefa prawidłowo funkcjonowała, a więc zapewniała rotację na miejscach postojowych, konieczna jest eliminacja nieuczciwych kierowców niestosujących się do obowiązujących od lat zasad.

Dlatego w 2021 r. rozszerzyliśmy flotę samochodów do e-kontroli. Do trzech pojazdów dokupiliśmy następnych sześć i dysponujemy już dziewięcioma. Zwracają uwagę kierowców, bo charakteryzują się ulokowanym na dachu „pudłem” (starsze trzy modele) lub belką (sześć nowszych) z kamerami i szeregiem czujników na wyposażeniu. Urządzenia skanują numery rejestracyjne zaparkowanych aut i przekazują dane do naszej bazy celem weryfikacji opłaty za postój.

Wszystkie samochody do e-kontroli to elektryczne nissany leaf. Wyszukując kierowców, którzy nie zapłacili za parkowanie, wykonują dwukrotny przejazd daną ulicą w odstępie od kilku do kilkunastu minut. Po to, aby wyeliminować pomyłki lub pojazdy, których kierowcy właśnie idą do parkomatu lub płacą za pomocą aplikacji. Dzięki specjalnemu czytnikowi RFID auta do e-kontroli automatycznie rozpoznają pozostawione w pojazdach Karty Honorowe, Karty Powstańca i Karty N+, które uprawniają do bezpłatnego postoju w SPPN.

W 2021 r. najpierw trzy, później siedem, a następnie dziewięć samochodów do e-kontroli przejechało w sumie ponad 105 tys. km i skontrolowało 5 678 793 parkujące pojazdy. Takie kontrole skończyły się wystawieniem 189 124 dokumentów opłaty dodatkowej. To ponad dwie trzecie wszystkich DOD-ów w 2021 r. – pozostałe 77 094 wystawiło 25 dwuosobowych pieszych patroli. Szacujemy, że każde z aut wykonuje pracę porównywalną do pracy 10 takich patroli.

Warszawski system e-kontroli, kupiony dzięki unijnemu dofinansowaniu w ramach Virtual WOF, czyli projektu pod nazwą Wirtualny Warszawski Obszar Funkcjonalny, to rozwiązanie niezwykle nowatorskie. Nic dziwnego, że inne polskie miasta chcą iść naszym śladem – testy rozpoczął Poznań, a auta do e-kontroli mają się też pojawić m.in. w Trójmieście. My natomiast w e-kontrolę od stycznia 2022 r. wyposażyliśmy patrole piesze. Niepłacącym kierowcom nie muszą już wystawiać kar za wycieraczką, a rejestrują je w systemie elektronicznym.

Auta do e-kontroli nie wyparły i nie wyprą pieszych patroli. Są bowiem miejsca, w które naszym pojazdom trudniej wjechać i dostrzec tablicę rejestracyjną. Poza tym dotychczasowi kontrolerzy są teraz potrzebni za biurkiem, gdzie zajmują się weryfikacją zdjęć z e-kontroli i wysyłką wezwań do zapłaty nieuczciwym kierowcom.



W 2021 r. auta do e-kontroli przejechały ponad **105 tys. km** i skontrolowały ponad **5,6 mln** parkujących pojazdów

Nowe zasady współpracy z deweloperami

Budując nowe osiedla, biurowce czy sklepy, deweloperzy mają obowiązek zainwestować w przebudowę układu drogowego wokół swojej inwestycji. Oznacza to konieczność współpracy z zarządcą drogi. Aby ją usprawnić i zagwarantować wkład inwestorów w rozwój sieci drogowej, w 2021 r. prezydent Rafał Trzaskowski zdecydował o wprowadzeniu nowej procedury w tym zakresie.

Warszawa dynamicznie się rozwija, powstają nowe osiedla, biurowce i sklepy. Inwestorzy muszą pamiętać, że ich inwestycje mają wpływ na funkcjonowanie miasta. Dlatego zgodnie z artykułem 16. ustawy o drogach publicznych mają obowiązek przebudowy układu drogowego tak, aby dostosować go do zwiększonego ruchu wywołanego nową zabudową. Im więcej nowych mieszkańców, pracowników i miejsc postojowych, tym ten wpływ jest większy.

Przebudowa układu drogowego odbywa się na podstawie umowy, jaką inwestor podpisuje z zarządcą drogi. Obowiązkiem inwestora jest przygotowanie projektu przebudowy, a następnie jej wykonanie na swój koszt. Często jest to procedura czasochłonna (trwająca kilkanaście miesięcy, a czasem nawet kilka lat), wpływająca na opóźnienie w budowie budynków.

Dlatego, decyzją prezydenta Rafała Trzaskowskiego, jesienią 2021 r. wprowadzona została nowa, jednolita i uproszczona procedura. Mogą z niej skorzystać inwestorzy obiektów handlowych powyżej 1 tys. m² lub innej zabudowy o powierzchni powyżej 5 tys. m². Obsługą wniosków składanych przez inwestorów zajmuje się specjalny zespół (konsultacyjno-negocjacyjny) pod przewodnictwem Zarządu Dróg Miejskich.

Zadaniem nowego zespołu, w skład którego wchodzi przedstawiciele urzędów dzielnic i kilku miejskich jednostek, jest określanie zakresu przebudowy i szacowanie wartości pieniężnej wkładu, jaki powinien ponieść inwestor na dostosowanie układu drogowego do potrzeb swojej inwestycji. Wytyczne są wiążące dla jednostek opiniujących oraz wskazują dalszy tryb procedowania sprawy, w tym np. pozwalają na zawarcie stosownej umowy. Umożliwia to wydanie inwestorowi uzgodnienia pozwalającego uzyskać pozwolenie na budowę i rozpocząć budowę obiektów kubaturowych.

To znaczne uproszczenie i skrócenie procedury ma przyczynić się do ułatwienia inwestowania, a w efekcie do zwiększenia podaży na rynku i wpłynąć na zahamowanie rosnących cen nowych mieszkań. Współpraca deweloperów z miastem staje się też bardziej przejrzysta – inwestor po otrzymaniu stanowiska zespołu wie, jaki zakres budowy czy przebudowy dróg ma wykonać i ile czasu ma na realizację swoich zobowiązań.

Jednolity system przyniesie liczne korzyści dla miasta i jego mieszkańców. Inwestorzy będą partycypować finansowo w przebudowie układu drogowego adekwatnie do tego, jak dużą inwestycję planują i jaki wpływ będzie ona miała na funkcjonowanie miasta. Stawki zostały ustalone zarządzeniem prezydenta w taki sposób, aby premiować zabudowę mieszkaniową bliżej centrum: na przedmieściach przelicznik ten będzie odpowiednio większy. Przykładowo, deweloper planujący osiedle o powierzchni użytkowej 10 tys. m² w centrum będzie zobowiązany do zainwestowania 1,25 mln zł w przebudowę dróg. Budując na przedmieściach, będzie musiał wyłożyć 1,93 mln. Wynika to z faktu, że koszt odpowiedniego skomunikowania takich osiedli na przedmieściach jest dużo większy.

Nowe reguły mają też przestać promować dojazdy autem do centrum. Każde nowe miejsce postojowe w zabudowie hotelowej, biurowej i usługowej na obszarze centralnym będzie się wiązało z dopłatą 10 tys. zł. Budując w centrum biurowiec o powierzchni 10 tys. m² z 200 miejscami parkingowymi, inwestor musi się liczyć z wkładem na poziomie 4 mln zł.

Zawierane nowe umowy z inwestorami prywatnymi będą objęte odpowiednim zabezpieczeniem. W przypadku niewywiązania się z ustawowych obowiązków miasto będzie mogło zrealizować prace na koszt niesolidnego inwestora.

Najważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane przez prywatnych inwestorów w latach 2015-2021

ROK	LOKALIZACJA	INWESTYCJA
2015	ul. Kłobucka	skrzyżowanie z ul. Jurajską (budowa), sygnalizacja świetlna
2016	al. Sikorskiego	skrzyżowanie z ul. Bergamotki (budowa), sygnalizacja świetlna, przejście dla pieszych, przejazd rowerowy
2017	skrzyżowanie ulic Bora-Komorowskiego i Skalskiego	sygnalizacja świetlna
	skrzyżowanie ulic Ryżowej i Prystora	sygnalizacja świetlna, przedłużenie ul. Prystora
	ul. Nowoursynowska	lewoskręt do Fortu Służew, sygnalizacja świetlna
	ul. Puławska	przebudowa skrzyżowania z ul. Kuropatwy, sygnalizacja świetlna, przejście dla pieszych, przejazd rowerowy
	zbieg ulic Konstruktorskiej i Racjonalizacji	rondo
2018	skrzyżowanie ulic Stawki i Pokornej	sygnalizacja świetlna
	ul. Cybernetyki	skrzyżowanie z ul. Wynalazek (przebudowa i podłączenie ul. Komputerowej), sygnalizacja świetlna
	ul. Obozowa przy ul. Gostyńskiej	sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych
2019	al. Krakowska	skrzyżowanie z ul. Instalatorów (przebudowa), sygnalizacja świetlna, przejście dla pieszych, przejazd rowerowy
	skrzyżowanie ulic van Beethovena i Bobrowieckiej	podłączenie ul. Dziekońskiego, sygnalizacja świetlna
	zbieg ulic Redutowej i Nakielskiej	sygnalizacja świetlna
2020	skrzyżowanie ulic Ostrobramskiej i Rodziewiczówny	pas do zawracania na ul. Ostrobramskiej, przebudowa ul. Rodziewiczówny
	ul. Zgrupowania AK „Kampinos”	chodnik i droga dla rowerów, sygnalizacja świetlna, przejście dla pieszych, przejazd rowerowy
	zbieg ulic Domaniewskiej i Samochodowej	sygnalizacja świetlna, przejście dla pieszych
2021	skrzyżowanie al. Wilanowskiej i ul. Kosiarzy	przepust na Potoku Służewieckim, podłączenie do skrzyżowania przedłużonej ul. Sarmackiej
	skrzyżowanie ulic Płochocińskiej i Spedycyjnej	podłączenie przedłużonej ul. Krzyżówki, sygnalizacja świetlna, chodnik, przejścia dla pieszych
	zbieg ulic Konstruktorskiej i Postępu	rondo

Veturilo

Publiczny rower Veturilo skończył 10 lat.

Na przekór ciągnącej się pandemii wciąż był popularny,
a w jubileuszowym sezonie zaliczył ponad 3 mln wypożyczeń.

Okrągły rocznicowy sezon był jednocześnie drugim przebiegającym w cieniu pandemii. Mimo trudności organizacyjnych i finansowych, jakie niesie ze sobą koronawirus, Warszawa utrzymała swój system. To ważne, bo rower publiczny znakomicie uzupełnia transport zbiorowy, zapewniając dojazd do węzłów przesiadkowych oraz umożliwiając kontynuację podróży po wyjściu z autobusu, tramwaju czy metra. Dla niektórych jest również atrakcyjną alternatywą dla posiadania własnego roweru lub wstępem do decyzji o jego zakupie.

W 10. sezonie do dyspozycji mieszkańców było 4945 rowerów – 4785 standardowych, 100 elektrycznych i 60 rowerów dziecięcych Veturilko. Wypożyczać i zwracać jednoślady mogli w 350 stacjach – 316 miejskich i 34 sponsorskich, ustawionych m.in. pod biurkami i centrami handlowymi.

Zainteresowanie Veturilo w 2021 r. utrzymało się na poziomie z poprzedniego roku. Rowery były wypożyczane 3 mln 328 tys. 192 razy – o ponad 150 tys. więcej niż w 2020 r. Najlepszym miesiącem okazał się czerwiec z 605 428 wypożyczeniami, a dniem – 11 kwietnia z 24 804 wypożyczeniami. To wysokie liczby, biorąc pod uwagę okoliczności,

choć skala wypożyczeń jest przy tym oczywiście mniejsza niż przed pandemią. To zrozumiałe przy obecnych ograniczeniach wpływających na zmianę stylu życia i pracy w dużych miastach na całym świecie. Łącznie od inauguracji systemu odnotowaliśmy 32,1 mln wypożyczeń.

W 2021 r. z rowerów skorzystało ponad 132 tys. osób. Średni czas jednego wypożyczenia wyniósł 28 minut, czyli trochę więcej niż wynosi darmowy okres 20 minut jazdy. Opłata za pierwszą godzinę to symboliczna złotówka. Od 1 marca do 30 listopada warszawiacy i turyści wyjeździli łącznie 1 mln 425 tys. 628 godzin 33 minuty i 45 sekund.

Jubileuszowy sezon Veturilo był możliwy dzięki podpisanej na rok umowie pomostowej z dotychczasowym operatorem, firmą Nextbike. Była konieczna, bo z powodu pandemii nie udało nam się wybrać kolejnego, wieloletniego opiekuna systemu. W 2022 r. Veturilo działa na podobnej zasadzie. W latach 2023-28 będzie nim zarządzał docelowy operator, wybrany w przetargu.



4 945
rowerów
do dyspozycji
mieszkańców
w 2021 r.

Najpopularniejsze trasy w 2021 r.

trasa:



liczba przejazdów
w obie strony:

al. Niepodległości-Batorego – Banacha-UW	→	5 010
Jastrzębowski-SGGW – Metro Ursynów	→	4 502
Okocimska-Jana Olbrachta – Jana Olbrachta-Antka Rozpylacza	→	3 840

Najpopularniejsze stacje w 2021 r.

liczba wypożyczeń
i zwrotów:

1. 85 013 Centrum Nauki Kopernik	2. 73 042 Centrum Handlowe Arkadia	3. 58 877 al. Niepodległości – Batorego
4. 53 762 rondo ONZ	5. 51 427 al. Prymasa Tysiąclecia – Kasprzaka	

Liczba rowerów i stacji Veturilo

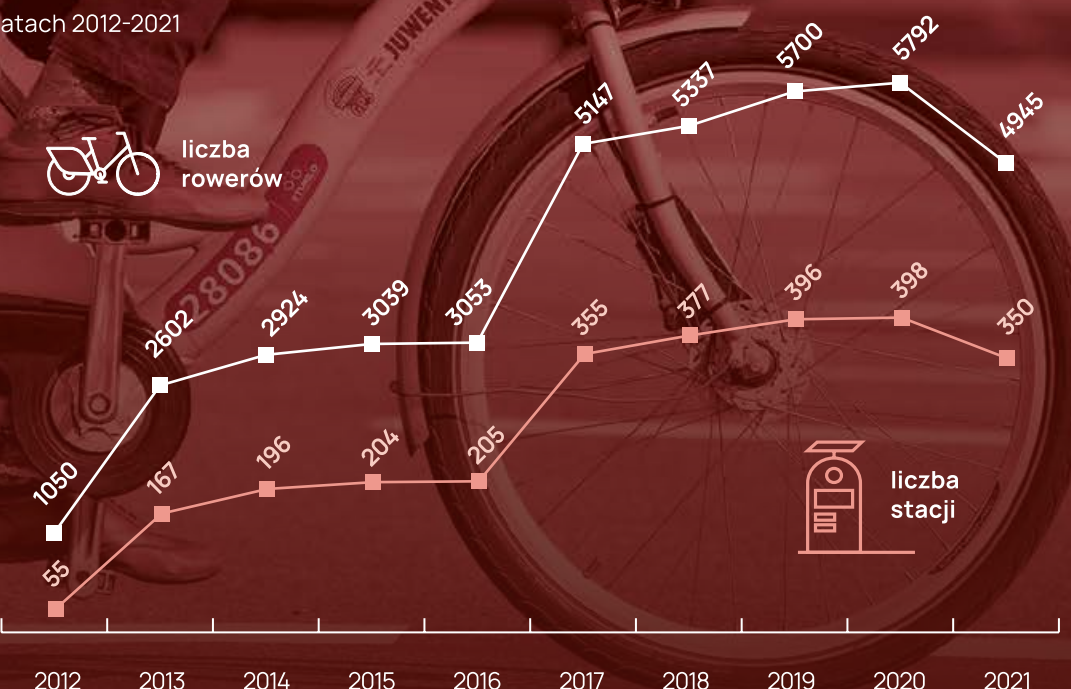
w latach 2012-2021



liczba
rowerów



liczba
stacji





Iluminacja zimowa

Świąteczna iluminacja to w Warszawie tradycja. Dlatego co roku w okresie zimowym upiększamy nią miasto. W 2021 r. dekoracje były takie same jak poprzednio.

W 2021 r. miejska iluminacja ponownie upiększyła tylko plac Zamkowy i ul. Krakowskie Przedmieście (ul. Nowy Świat ozdobiły komercyjne światła). Jej rozmach był mniejszy niż w latach 2016-2019 i wiązał się z pandemią koronawirusa. Taki zakres iluminacji to efekt oszczędności w miejskim budżecie.

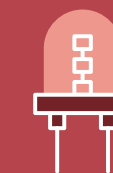
Iluminacja, choć skromniejsza, wciąż była efektowna. Podobnie jak w 2020 r., na placu Zamkowym i Krakowskim przedmieściu ulokowanych zostało 9 wolnostojących dekoracji. Główną była wysoka na 27 m choinka, która stanęła nieopodal Zamku Królewskiego. Na pozostałe złożyły się „sprzedawca balonów”, „warszawska katarzynka”, „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 są wykonane z najwyższej jakości materiałów i zużywają 10-krotnie mniej prądu niż tradycyjne żarówki. Dzięki temu koszt zasilania dekoracji w 2021 r. oscylował wokół 1 tys. zł dziennie, a wydatki na prąd dla świątecznych światełek stanowiły tylko 0,4% kosztów zasilania wszystkich miejskich latarni.

Iluminacja zimowa nie tylko dodaje miastu uroku, ale przynosi mu i mieszkańcom wymierne korzyści. Stanowi dodatkowe oświetlenie w okresie, w którym ciemność panuje przez niemal 16 godzin na dobę. Pozwala tym samym rozjaśnić ulice, co przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa, komfortu i samopoczucia mieszkańców.

Bez wątpienia iluminacja jest najbardziej doceniana przez najmłodszych warszawiaków. Odmienia szarą, ponurą przestrzeń zimowego miasta. 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 świątecznej dekoracji złożyło się ponad **1,1 mln** energooszczędnych diod eko-LED



Dostępni dla Was

Cenimy sobie dobry kontakt z mieszkańcami. Mimo pandemii udało się zorganizować serię bezpośrednich spotkań, jednak część spraw konsultowaliśmy również zdalnie. Pomysłami i zgłoszeniami warszawiacy zasypywali nas poprzez platformę Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115 i media społecznościowe. Ich pomysły realizowaliśmy też w ramach budżetu obywatelskiego.

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

Konsultacje z mieszkańcami

Po tym, jak pandemia uniemożliwiła organizację bezpośrednich spotkań informacyjnych z mieszkańcami, wróciliśmy do nich w 2021 r. Konsultacje na żywo, przeplatane tymi w trybie zdalnym, dotyczyły rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego i związanych z tym proponowanych zmian w organizacji ruchu.

Zarząd Dróg Miejskich stawia na spotkania z warszawiakami na żywo. Pozwalają one podjąć bezpośredni dialog i dokładnie przedyskutować dany problem. Niestety, z powodu wybuchu pandemii koronawirusa w 2020 r. przez długi czas nie można było ich organizować. Dopiero jesienią 2021 r. taki kontakt ponownie stał się możliwy, choć w ograniczonym zakresie – musieliśmy trzymać się odpowiedniej liczby osób w pomieszczeniach, gdzie trwały konsultacje. Dlatego kwestię rozszerzenia strefy płatnego parkowania o kolejny fragment Pragi-Północ, Mokotów i Pragę-Południe omawialiśmy również w formie zdalnej.

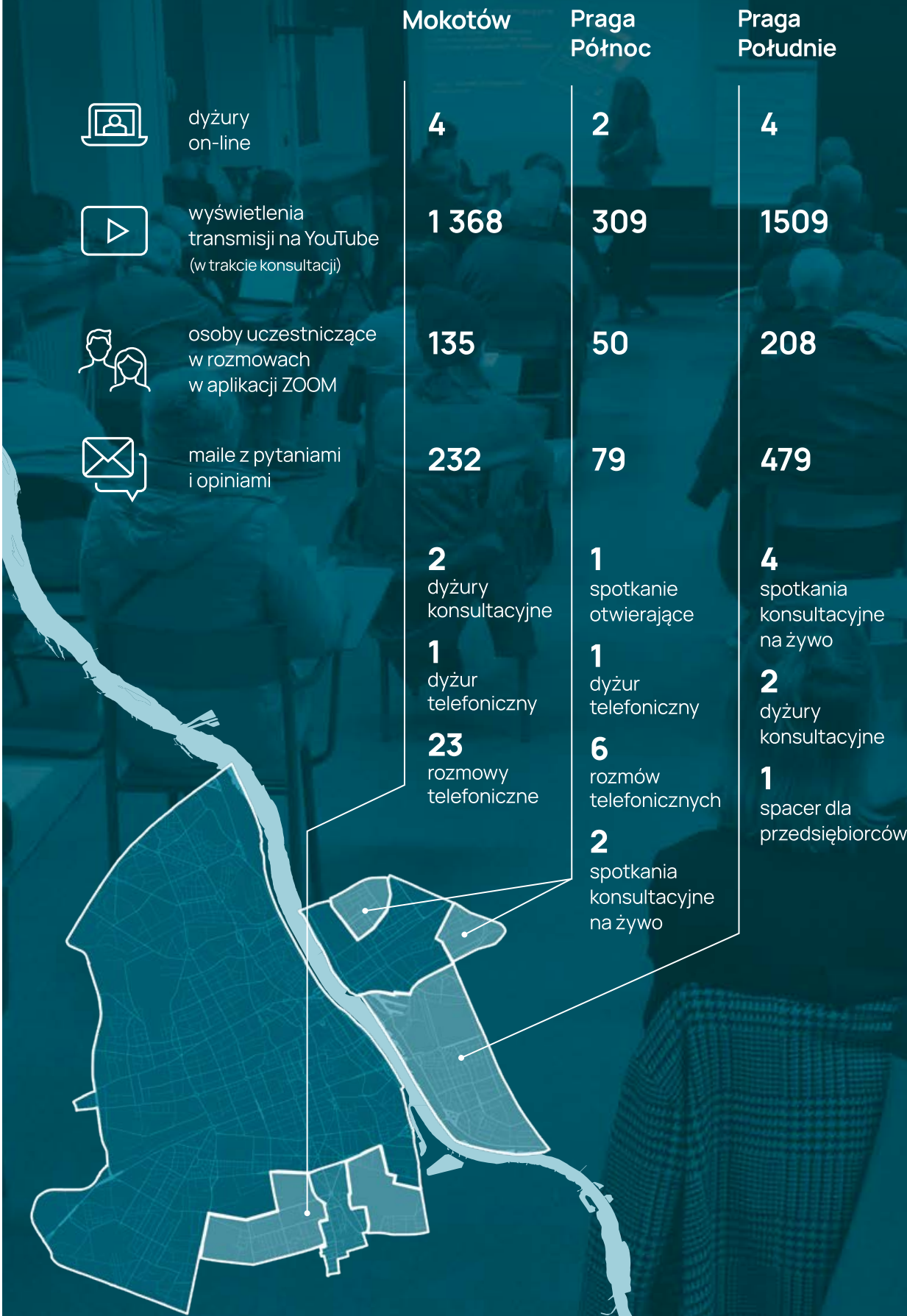


Konsultacje w trzech dzielnicach trwały od **29 października do 19 grudnia**. W ciągu niemal dwóch miesięcy zorganizowaliśmy **24 wydarzenia**. Podczas nich mieszkańcy mogli zapoznać się z koncepcją zmian organizacji ruchu i parkowania na ulicach swoich dzielnic, a także z wynikami pomiarów miejsc postojowych i ich rotacji. Mogli również wyrazić swoją opinię i zgłosić uwagi do proponowanych rozwiązań.

Aby ułatwić dyskusję, dzielnice zostały podzielone na mniejsze obszary. Na Pradze-Północ osobno rozmawialiśmy z mieszkańcami o Szmulowiźnie i okolicach pl. Hallera. Na Mokotowie dyskusja dotyczyła części już objętej strefą oraz obszarów Dolnego Mokotowa (ograniczonego ulicami Gagarina i Czerniakowską), Górnego Mokotowa (na północ od ul. Madalińskiego) oraz kilku ulic z południowego fragmentu Śródmieścia graniczącego z Mokotowem. Z kolei na Pradze-Południe przedstawialiśmy koncepcję zmian na Saskiej Kępie i w części Kamionka.



Planowane rozszerzenie SPPN



29
projektów
zrealizowanych
w 2021 r.



 **17**
infrastruktura
rowerowa

 **5**
oświetlenie
(w tym iluminacje)

 **4**
zmiany
w organizacji ruchu

 **2**
zielen

 **1**
chodniki



Budżet obywatelski

Budżet obywatelski pozwala mieszkańcom kształtować swoje otoczenie. Umożliwia realizację inwestycji, które poprawiają bezpieczeństwo i estetykę przestrzeni publicznej. Przez 8 lat warszawiacy zgłosili kilkanaście tysięcy pomysłów do wykonania w oparciu o środki z budżetu miasta. Duża ich część dotyczyła infrastruktury drogowej.

Do tej pory ZDM zrealizował 249 projektów z budżetu obywatelskiego. Ponieważ pomysły zgłaszane przez mieszkańców staramy się wpisywać w nasze plany, wiele z nich stanowiło część większych inwestycji. Czasami zgłoszone projekty stają się dla nas inspiracją do dalszych działań lub rozszerzania naszych przedsięwzięć.

W 2021 r. tak było m.in. w Śródmieściu. Przy okazji remontu chodnika i budowy drogi dla rowerów na ul. Marszałkowskiej wzdłuż pl. Defilad, posadziliśmy 34 drzewa z licznymi bylinami i krzewami (str. 14-15). Upiększenie ulicy dodatkowymi roślinami było właśnie postulatem zgłoszonym przez warszawiaków. Z kolei na Pradze-Południe mieszkańcy opowiedzieli się za utworzeniem pasów rowerowych na ulicach Meissnera i Umińskiego. Pomysł ten rozszerzyliśmy o uporządkowanie parkowania i uniemożliwienie postoju bezpośrednio przy przejściach dla pieszych (str. 24-25).

Podobnych inwestycji z budżetu obywatelskiego zrealizowaliśmy więcej. Często były to projekty o małej skali, ale wielkim znaczeniu dla okolicznych mieszkańców. Przykładami remont chodnika po wschodniej stronie ul. Modlińskiej w rejonie przystanków autobusowych „Kanał Żerański 02” i „Konwaliowa 02” czy poprawa bezpieczeństwa

na przejściu dla pieszych przez ul. Rosoła przy ul. Belgradzkiej poprzez montaż ostrzegawczych sygnalizatorów. Sporą część projektów stanowiły inwestycje „oświetleniowe”. W 2021 r. w ramach budżetu obywatelskiego doświetliliśmy przejścia dla pieszych przez ulice Walcowniczą, Czekanowską, Paderewskiego czy Wrocławską.

Nie brakowało inwestycji rowerowych. Wiązały się nie tylko z budową nowej infrastruktury (drogi dla rowerów na ulicach Jana Olbrachta, Idzikowskiego czy wzdłuż ulic Saskiej i Egipskiej) lub jej remontem (np. ciąg pieszo-rowerowy na ul. Popularnej). Dotyczyły również montażu stojaków i separatorów oddzielających ścieżkę od jezdni.

W 2021 r. ZDM wykonał 29 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 95 projektów wskazanych przez warszawiaków. To m.in. budowa lub remonty chodników, doświetlenie kolejnych przejść dla pieszych, a także nowe trasy rowerowe.



11 mln zł
koszt projektów
zrealizowanych
w 2021 r.



Sprawną obsługę zgłoszeń mieszkańców

Miejskie Centrum Kontakt Warszawa 19115 już ósmy rok ułatwia mieszkańcom zgłaszanie usterek czy pomysłów. W 2021 r. liczba zgłoszeń nadesłanych do ZDM wzrosła do 32 248. Średnio obsługiwaliśmy je w ciągu 7,6 dnia, a dotyczyły przeważnie uszkodzonych latarni, sygnalizacji świetlnej, chodnika i jezdni.

Miejskie Centrum Kontakt Warszawa 19115 jest platformą, za pośrednictwem której mieszkańcy mogą zgłaszać awarie, wnioski czy zapytania w dowolnej sferze życia miasta. Wiele z nich trafia do naszej jednostki. W 2021 r. każdego dnia wpływało do ZDM średnio po 88 zgłoszeń. Było to więcej niż rok wcześniej, a 7-proc. wzrost wynikał głównie z luzowania obostrzeń i powracania warszawiaków do trybu życia sprzed wybuchu pandemii.

Podobnie jak we wcześniejszych latach, zgłoszenia przede wszystkim wiązały się z awariami i naprawami infrastruktury drogowej. Najwięcej sygnałów dotyczyło oświetlenia – otrzymaliśmy 10 117 informacji o uszkodzonych latarniach. W następnej kolejności mieszkańcy najczęściej wskazywali problemy z działaniem sygnalizacji świetlnej oraz zły stan nawierzchni chodników, dróg rowerowych i jezdni. Warszawiacy zgłaszali także wnioski o zmianę organizacji ruchu, wytyczenie nowych chodników, postawienie słupków ograniczających parkowanie czy usunięcie reklam o wątpliwej legalności.

Zgłaszający często zwracali uwagę na poprawę bezpieczeństwa. Postulowali montaż płyt ostrzegawczych przy przejściach dla pieszych czy regulację i obniżanie zbyt wysokich krawężników. Nie brakowało też sygnałów o zalanych jezdniach czy porzuconych wrakach samochodów, które zabierają miejsca parkingowe lub ze względu na stan techniczny mogą stwarzać zagrożenie. Wpływały również różne zapytania i wolne wnioski. Mieszkańcy pytali się w nich m.in. o funkcjonowanie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego czy nasze plany remontowe. Właśnie z tego względu, choć częściowo z powodu ogólnego wzrostu zgłoszeń, do 7,6 dnia wzrósł średni czas ich rozpatrywania. Udzielanie odpowiedzi na takie pytania wiązało się bowiem ze zbieraniem informacji z różnych wydziałów lub nawet innych miejskich jednostek, niż tylko z delegowaniem pracowników na miejsce awarii i jej usunięciem.

W sumie w 2021 r. wpłynęło do nas 32 248 zgłoszeń. Najwięcej otrzymaliśmy ich w listopadzie (3022), a najmniej – w kwietniu (2444). Rekordowym dniem pod względem liczby sygnałów okazał się 2 grudnia – 181 zgłoszeń. Tylko 25 zgłoszeń wpłynęło do nas 1 maja.

Zgłoszenia mieszkańców stanowią dla nas jedno ze źródeł informacji o awariach i usterek 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.

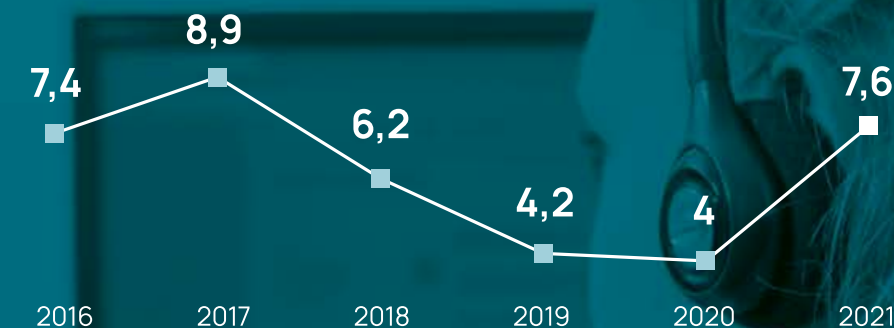
Zgłoszenia można kierować do Miejskiego Centrum Kontakt Warszawa 19115 nie tylko za pośrednictwem aplikacji i telefonicznie, ale też za pośrednictwem portalu warszawa19115.pl, adresu mailowego kontakt@um.warszawa.pl lub czatu warszawa19115.pl/czat. Miejska usługa dostępna jest przez całą dobę przez siedem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



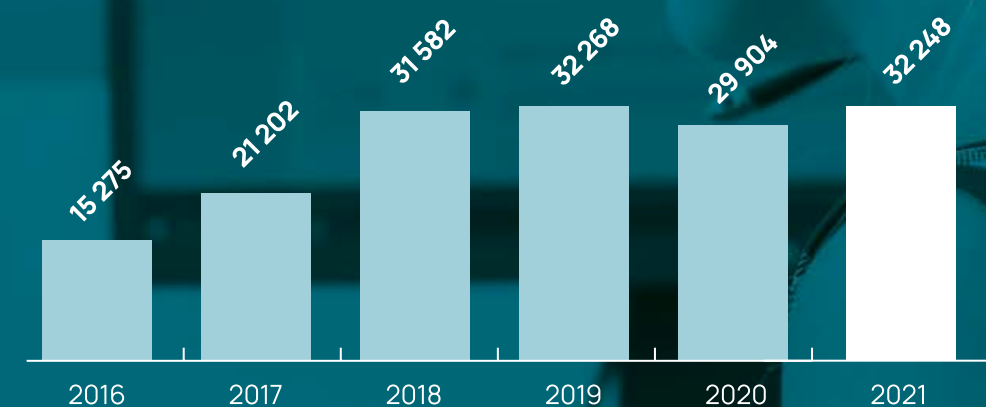
Warszawa 19 115

Średni czas obsługi zgłoszeń

(w dniach)



Liczba zgłoszeń



↑
Dzielnice z **najwyższą** liczbą zgłoszeń w 2021 r.

1.	4066	4.	2605
	Mokotów		Praga-Południe
2.	3694	5.	2028
	Śródmieście		Ursynów
3.	2686		
	Wola		

↓
Dzielnice z **najniższą** liczbą zgłoszeń w 2021 r.

1.	505	4.	727
	Rembertów		Wilanów
2.	564	5.	1016
	Wesoła		Żoliborz
3.	717		
	Ursus		

ZDM od kuchni

#NieTylkoAsfalt – tak określamy realizowane inwestycje, które nie są związane wyłącznie z wymianą nawierzchni. Ale znaczenie tego hasła należy odbierać szerzej, bo przede wszystkim **#ZDMtoLudzie**. Specjalnie dla Was przygotowaliśmy fotoreportaż o kulisach naszej pracy.



589 pracowników w 6 pionach i 31 wydziałach codziennie stawia czoła kolejnym wyzwaniom.



Jedni w biurze projektują, piszą, obliczają, mierzą i analizują, drudzy w terenie sprawdzają, patrolują i naprawiają. Choć wyzwań nie brakuje, nie zapominamy o życzliwości i uśmiechu.





ZARZĄD
DRÓG
MIEJSKICH

Raport roczny 2021

Opracowanie merytoryczne: **Wydział Strategii i Komunikacji ZDM**

Zdjęcia: **Mirosław Kaźmierczak/ZDM**

Opracowanie graficzne: **Natalia Mikołajczuk**

Zarząd Dróg Miejskich

ul. Chmielna 120

00-801 Warszawa

tel. 22 55 89 000

faks 22 620 06 08



www.zdm.waw.pl



www.facebook.com/ZDM.Warszawa



twitter.com/ZDM_Warszawa



www.instagram.com/zdm_warszawa/



www.youtube.com/user/zdmwarszawa