



20 22



Zarząd
Dróg
Miejskich

RAPORT ROCZNY
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
W WARSZAWIE 2022



20
22

RAPORT ROCZNY
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
W WARSZAWIE **2022**

Przedmowy

Szanowni Państwo,

rok 2022 zmienił wiele na świecie i w samej Warszawie. Wybuch wojny w Ukrainie spowodował, że w krótkim czasie do stolicy przyjechało kilkaset tysięcy osób, dla których błyskawicznie zorganizowaliśmy pomoc. Szczęśliwie, z jaką warszawianki i warszawiacy otworzyli swoje serca niosąc pomoc uchodźcom, zrobiła ogromne wrażenie na całym świecie. Część naszych gości z Ukrainy pozostała w Warszawie i tu widzi swoją przyszłość. W tych niepewnych czasach nie jest to zaskoczeniem i jestem dumny, że choć tak dynamiczny wzrost liczby mieszkańców stanowi duże wyzwanie, to nasze miasto potrafiło mu sprostać. Jestem za to wdzięczny wszystkim – wolontariuszom, mieszkańcom i pracownikom warszawskich instytucji i jednostek miejskich.

Wojna w Ukrainie ma negatywne skutki również w obszarze gospodarczym. Wzrost cen, odpływ pracowników, trudności z surowcami, zerwanie łańcuchów dostaw – to wszystko bardzo utrudnia prowadzenie inwestycji i remontów. Nie zapominajmy też o rosnących lawinowo kosztach. Tymczasem staramy się kontynuować nasz ambitny program inwestycyjny, z projektem Nowego Centrum Warszawy na czele. Całkowicie zmienił się plac Pięciu Rogów – a tak naprawdę to plac powstał w miejscu skrzyżowania. Strefa zamieszkania z dopuszczonym ruchem rowerowym, która zastąpiła skrzyżowanie pięciu ulic przez lata zastawione samochodami, spodobała się warszawiankom i warszawiakom. Na mapie naszego miasta pojawiło się miejsce, które szczególnie wieczorami i w weekendy jest pełne ludzi, które jest miejscem przyciągającym



Prezydent m.st. Warszawy
Rafał Trzaskowski

restauratorów i które jest transformacją docenianą w branżowych konkursach architektonicznych.

Efektom konkursów architektonicznych będą też zmiany wokół placu – na ulicy Chmielnej i w rejonie ulic Złotej i Zgoda. Pod placem Powstańców Warszawy powstaje parking podziemny, który pozwoli „schować” parkujące dziś na powierzchni auta. Zmiany przechodzi Marszałkowska – w kolejnych etapach staje się ulicą, na której każdy, niezależnie od środka transportu, poczuje się bezpiecznie i komfortowo. Podobnie dzieje się na, niezmiennym od lat, placu Trzech Krzyży. Warszawa zyskuje więc zielone i przyjazne centrum, którego do tej pory nie miała, a warszawiacy powód by w to miejsce przyjechać i spędzić trochę czasu.

Zmiany nie dotyczą jednak tylko ścisłego centrum. Odwiedzający Bulwary Wiślane i mieszkańcy Pragi od wielu miesięcy mogą na żywo obserwować powstający na linii ulic Okrzei i Karowej most pieszo-rowerowy, który zepnie oba brzegi Wisły. Takiego obiektu do tej pory nie mieliśmy. Dzięki niemu Powiśle i Stara Praga staną się jednolitą miejską przestrzenią – przejście lub przejazd rowerem między nimi zajmie kilka minut.

W roku, w którym wszyscy dotkliwie odczuliśmy galopującą inflację i rosnące ceny prądu, warszawski „rachunek za światło” nie wzrósł. Stało się tak dzięki niezwykłemu projektowi wymiany opraw na latarniach. Stare oprawy sodowe zastępujemy nowymi oprawami LED, zaprojektowanymi specjalnie dla Warszawy i nazwanymi przez producenta „SAVA”. Dzięki nim oszczędności na zakupie prądu w skali roku sięgają kilkudziesięciu milionów złotych. Zadaniem, które postawiłem przed ZDM-em jest montaż tego rodzaju opraw wzdłuż wszystkich warszawskich ulic.

Powiększa się Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Z początkiem kadencji obiecałem państwu, że w ciągu kilku lat strefa, która pozwala mieszkańcom na łatwe znalezienie miejsca postojowego pod własnym domem, powiększy się dwukrotnie. W 2022 r. doprowadziliśmy do objęcia nią kolejnych rejonów miasta – północnego Mokotowa i okolic pl. Hallera. Strefa, która jeszcze kilka lat temu obejmowała nieco ponad 30 tys. miejsc postojowych, dziś ma ich blisko 60 tys.

Widać już zmiany, które zapowiadaliśmy i konsekwentnie wprowadzamy. Przed nami jeszcze wiele pracy, żeby wizję, którą na razie możemy oglądać we fragmentach, urzeczywistnić w całości. Mam satysfakcję, że miasto na naszych oczach staje się bardziej zielone i wygodniejsze, ale przede wszystkim jest bardziej bezpieczne dla pieszych i rowerzystów, czyli tych niechronionych uczestników ruchu, którzy najbardziej narażeni są na wypadki drogowe.

Szanowni Państwo,

podstawowym zadaniem Zarządu Dróg Miejskich jest utrzymanie warszawskich ulic w należytym porządku, by korzystanie z nich było bezpieczne, komfortowe i przyjemne. Nieprzypadkowo wymieniałem te cechy w tej właśnie kolejności. Co roku kolejne działania, które podejmujemy w pasie drogowym, mają sprawić, że z mapy Warszawy będą znikać kolejne niebezpieczne miejsca. Nie chodzi tylko o likwidowanie takich, które w pewien sposób ułatwiają użytkownikowi popełnienie błędu, ale przede wszystkim o tworzenie przestrzeni, w której każdy z nas będzie na tyle bezpieczny, że nawet nie pomyśli, że mógłby się czegoś obawiać.

Takie zmiany często są drobne, ale korzyść z nich wynikająca może być olbrzymia. W 2022 r. kolejna setka przejść dla pieszych dzięki niewielkim czasem zmianom stała się bezpieczniejsza. Wyposażenie zebry w azyl, odsunięcie od niego nieprzepisowego parkowania za pomocą słupków lub zieleni, zmiana układu jezdni lub instalacja sygnalizacji to za każdym razem efekt zaleceń kompleksowego audytu przejść dla pieszych. Zaplanowaliśmy i konsekwentnie realizujemy zmianę rozpisaną na wiele lat.

Dzięki temu, że nie jest ona działaniem doraźnym, przynosi wymierne efekty. Rok 2022 to najmniej ofiar wypadków drogowych w Warszawie (w tym ofiar wśród pieszych) odkąd prowadzimy pomiary, czyli od blisko 40 lat. Każdy taki przypadek jest tragiczny i każdy to o jeden za dużo. Za każdym jednak razem gdy jest ich mniej niż wcześniej, wiemy, że to co robimy ma sens.

Nie zapominamy o pozostałych elementach układu drogowego, które ma zapewnić nasza praca. Nie boimy się podejmować trudnych wyzwań. Zmieniliśmy przebieg jezdni ulicy Starzyńskiego, żeby poszerzyć wąski chodnik i znaleźć miejsce na infrastrukturę rowerową. Ruszyliśmy z remontem nawierzchni jezdni placu Trzech Krzyży, na którym – przy okazji – zabezpieczymy sygnalizacją przejście dla pieszych, stworzymy infrastrukturę rowerową, zreorganizujemy przystanki autobusowe i wprowadzimy dużo nowej zieleni. Przebudowujemy kluczowy ciąg ulic Rudnickiego-Perzyńskiego-Podczaszyńskiego na Bielanach. W każdym przypadku rozwiązujemy problemy komunikacyjne, które narastały od lat. Symboliczne było wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych wokół ronda Dmowskiego – w samym centrum miasta. Dziś są tak naturalne, że zapominamy o dekadach, gdy ich brakowało. A zasadzone w pobliżu drzewa zmieniają charakter tego dotychczas zabetonowanego miejsca.

Zarząd Dróg Miejskich jest też liderem wprowadzania nowych technologii w zarządzaniu miastem. E-kontrola zrewolucjonizowała zarządzanie Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Dziś za nami podążają inne polskie miasta. Planujemy wyposażyć w inteligentny system sterowania naszą sieć oświetleniową. W 2022 r. testowaliśmy możliwości jakie daje skanowanie ulic pod kątem prac utrzymaniowych i wykrywania usterek w pasie drogowym. Elektroniczny system kontroli wjazdu to też element niezbędny dla funkcjonowania Nowego Centrum Warszawy.

Wiemy, że nasza praca ma sens, bo stale rozmawiamy z warszawiakami, również w ramach konsultacji naszych projektów. Cenię sobie te uwagi, bo to oni są odbiorcami naszych działań. Cieszy mnie też możliwość pracy z ludźmi w Zarządzie Dróg Miejskich, których bez wątpienia mogę nazwać ekspertami w swoich dziedzinach, często bardzo specjalistycznych. Z kimś takim warto zmieniać miasto.

A efekt tych zmian opisałem w raporcie, który macie przed oczami. Zapraszam do lektury.



Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich
Łukasz Puchalski

Spis treści

Wstęp

- 2 PRZEDMOWY
- 6 ZDM W LICZBACH
- 8 2022 ROK W LICZBACH

1

Nowe Centrum Warszawy

- 12 PLAC PIĘCIU ROGÓW
- 14 RONDO DMOWSKIEGO I UL. MARSZAŁKOWSKA
- 16 PLAC TRZECH KRZYŻY
- 18 MOST PIESZO-ROWEROWY NA PRAGĘ
- 20 ALEJE JEROZOLIMSKIE I UL. KRUCZA
- 22 PLAC NA ROZDROŻU
- 24 PLAC CENTRALNY

2

Remonty i przebudowy

- 28 ULICA SOKRATESA
- 30 ULICA KONDRATOWICZA
- 32 ULICA STARZYŃSKIEGO
- 34 ULICE J. SKRZYŃECKIEGO I I. PADEREWSKIEGO
- 36 FREZOWANIE+
- 38 INWESTYCJE DEWELOPERSKIE
- 40 REMONTY JEZDNI
- 42 REMONTY CHODNIKÓW
- 44 ZAZIELENIANIE ULIC
- 46 NOWE TRASY ROWEROWE

3

Oświetlenie

- 50 OPRAWY SAVA
- 52 TUNELE I PRZEJŚCIA PODZIEMNE
- 54 DOŚWIETLENIA PRZEJŚĆ
- 56 PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

4

Bezpieczeństwo

- 60 ANALIZUJEMY RUCH NA DROGACH
- 64 ZMIANY W ORGANIZACJI RUCHU
- 66 SYGNALIZACJA ŚWIETLNA
- 68 ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM

5

Bieżące utrzymanie

- 72 POGOTOWIE DROGOWE
- 74 OBIEKTY MOSTOWE I INŻYNIERSKIE
- 76 PARKINGI PODZIEMNE
- 78 PAS DROGOWY
- 80 USUWAMY NIELEGALNE REKLAMY
- 81 KONTROLA CIĘŻARÓWEK
- 82 SPRZEDAJEMY USUNIĘTE SAMOCHODY
- 84 MIEJSKI SYSTEM INFORMACJI

6

Nasze projekty

- 90 ROZWÓJ SPPN
- 92 MOBILNE SKANOWANIE DRÓG
- 94 VETURILO
- 96 ILUMINACJA ZIMOWA

7

Dostępni dla Was

- 100 ROWEROWY MAJ
- 102 DROGA NA SZÓSTKĘ
- 104 KONSULTACJE Z MIESZKAŃCAMI
- 105 BUDŻET OBYWATELSKI
- 106 ZAŁATWIAMY WASZE SPRAWY
- 108 ZDM OD KUCHNI

8

Zarząd Dróg Miejskich w liczbach



881
SKRZYŻOWAŃ
I PRZEJŚĆ
Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNA



117 435
LATARNI
ULICZNYCH



735 km
TRAS
ROWEROWYCH



51,6 tys.
MIEJSC W STREFIE
PŁATNEGO PARKOWANIA
NIESTRZEŻONEGO



122 639
OPRAW
OŚWIETLENIOWYCH



534
OBIEKTY MOSTOWE
I INŻYNIERSKIE



96 tys.
DROGOWSKAZÓW,
TABLIC I MAP MIEJSKIEGO
SYSTEMU INFORMACJI



1,1 mln
ENERGOOSZCZĘDNYCH
DIOD EKO-LED
W ZIMOWEJ ILUMINACJI



609
PRACOWNIKÓW

Czy wiesz, że...

Pod Zarząd Dróg Miejskich
podlega **790 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 2022 R. W NASZE ZARZĄDZANIE TRAFIŁY:

- **ul. A. Branickiego**
na odcinku od terenu GDDKiA
do ul. św. U. Ledóchowskiej - 140 m
- **ul. Batalionów Chłopskich**
na odcinku od ul. Lazurowej
do ul. gen. L. Rayskiego - 370 m
- **ul. gen. L. Rayskiego**
na odcinku od ul. Batalionów
Chłopskich do ul. Szeligowskiej
- 530 m

2022 rok w liczbach



271 tys. m²

WYREMONTOWANYCH
JEZDNI



324

NOWE LATARNIE
ULICZNE



499

USUNIĘTYCH AWARII
BEZPOŚREDNIO
ZAGRAŻAJĄCYCH
BEZPIECZEŃSTWU RUCHU



87,3 tys. m²

WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW



35

NOWYCH LUB
WYREMONTOWANYCH
SYGNALIZACJI ŚWIETLNYCH



16,7 tys.

KONTROLI
PASA DROGOWEGO



25 km

WYBUDOWANYCH
I WYREMONTOWANYCH
TRAS ROWEROWYCH



16

SKRZYŻOWAŃ
WŁĄCZONYCH DO
ZINTEGROWANEGO SYSTEMU
ZARZĄDZANIA RUCHEM



613

USUNIĘTYCH
REKLAM



23 460

NOWYCH OPRAW
OŚWIETLENIOWYCH
- na ulicach, na węzłach
drogowych, w tunelach
i przejściach podziemnych



597

POSADZONYCH
DRZEW

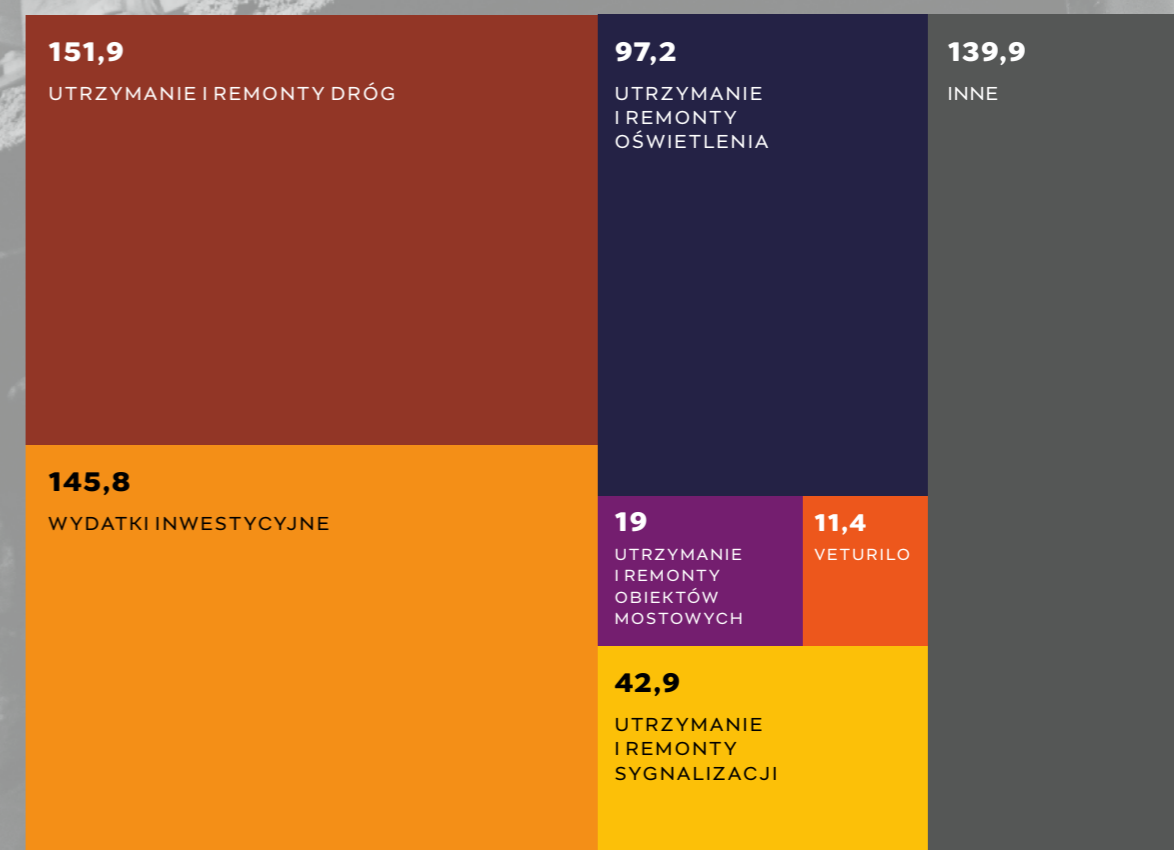


3,9 mln

WYPOŻYCZEŃ ROWERU
MIEJSKIEGO VETURILO

Łączne wydatki w 2022 r.

KWOTY W MLN ZŁOTYCH



608,1 SUMA WYDATKÓW

Łączne dochody w 2022 r.

KWOTY W MLN ZŁOTYCH



296,8 SUMA DOCHODÓW

Nowe Centrum Warszawy

Pod szyldem Nowego Centrum Warszawy prowadzimy inwestycje, które porządkują i poprawiają funkcjonalność tej części miasta. Dzięki nim podnosi się jakość przestrzeni miejskiej, a infrastruktura staje się przyjazna pieszym, rowerzystom i pasażerom komunikacji miejskiej. W 2022 roku przebudowaliśmy kilka ważnych miejsc w Śródmieściu oraz rozpoczęliśmy realizację i przygotowania kolejnych inwestycji.

SPIS TREŚCI

- 12** PLAC PIĘCIU ROGÓW
- 14** RONDO DMOWSKIEGO I UL. MARSZAŁKOWSKA
- 16** PLAC TRZECH KRZYŻY
- 18** MOST PIESZO-ROWEROWY NA PRAGĘ
- 20** ALEJE JEROZOLIMSKIE I UL. KRUCZA
- 22** PLAC NA ROZDROŻU
- 24** PLAC CENTRALNY

Plac Pięciu Rogów

Zbieg ulic Chmielnej, Kruczej, Zgody, Brackiej i Szpitalnej przeszedł metamorfozę, jakiej w Warszawie jeszcze nie było. Miejsce znane jako plac Pięciu Rogów zmieniło się w przestrzeń godną Nowego Centrum Warszawy – otwartą i zadrzewioną z fontanną wbudowaną w elegancką posadzkę.



KRUCZA I SZPITALNA JAK NOWE

Przy okazji wymieniliśmy nawierzchnię ul. Kruczej od Al. Jerozolimskich do placu oraz na skrzyżowaniu ulic K. Brokła i W. Górskiego.

Wyremontowaliśmy też ul. Szpitalną od tego skrzyżowania do placu – zyskała eleganckie płyty i upodobniła się do najbliższego otoczenia.

„Plac Pięciu Rogów” to jedna z najważniejszych przestrzeni publicznych Śródmieścia. Ponieważ jego zagospodarowanie nie było odpowiednie i nie wykorzystywało potencjału tego miejsca, postanowiliśmy je przebudować.

Przebudowa trwała 16 miesięcy. Dłuższy czas realizacji wiązało się nie tylko z tym, że co jakiś czas natrafialiśmy na przedmioty o potencjalnych wartościach archeologicznych – jak m.in. bruk czy szablę ułańską z początku lat 20. ubiegłego wieku. Ogromny był również zakres prac ziemnych. Zanim przygotowaliśmy podłoże placu do położenia posadzki z betonu architektonicznego oraz lastryko, wywieźliśmy 8 tys. m³ ziemi i gruzu. Gdyby tę hałdę miały wywozić pociągi, byłoby potrzebnych 110 wagonów.

Całkowicie odmieniony plac stał się otwarty i dostępny dla wszystkich. **W miejscu, gdzie dwie szerokie jezdnie przecinały popularny trakt spacerowy, powstała wspólna przestrzeń. Nowa organizacja ruchu dała pierwszeństwo pieszym i ograniczyła prędkość pojazdów do 20 km/h.** Wjazd dopuszczany jest tylko dla autobusów, służb i mieszkańców. Na placu znalazła się przestrzeń na ogródki gastronomiczne i wydarzenia plenerowe. Odpocząć pozwala też skwer z fontanną i liczne ławki.

INWESTYCJA W LICZBACH

29
DORODNYCH
KLONÓW
POLNYCH

20
ELEGANCKICH
LATARNI

1 000
SPECJALNIE
ZAPROJEKTOWANYCH
PŁYT BETONOWYCH

45
ŁAWEK
I SIEDZISK



Rondo Dmowskiego i ul. Marszałkowska

Na rondzie Dmowskiego wyznaczyliśmy cztery naziemne przejścia dla pieszych, wydłużyliśmy przystanki tramwajowe i dodaliśmy zieleni. Zmiany te wpisały się w koncepcję przebudowy ul. Marszałkowskiej, zakładającej poprawę jej funkcjonalności. W 2023 r. planowana jest przebudowa odcinka od ul. Królewskiej do pl. Bankowego.



ZIELONE RONDO

Zieleń stanowiła ważny komponent zmian na rondzie Dmowskiego i wokół niego. Powierzchnia, jaką zajęły nowe rośliny, wyniosła 6,6 tys. m² (2/3 hektara), co niemal równa się piłkarskiemu boisku. Obok kilkunastu gatunków krzewów i bylin posadziliśmy 32 platany i 22 dęby. Drzewa ulokowaliśmy w gruncie, ale jednocześnie w osłonach na bryłę korzeniową. Umożliwi to wyjęcie drzew, gdy rozpocznie się przebudowa kolejowej linii średnicowej, a następnie posadzenie ich z powrotem po zakończeniu prac budowlanych.

Zmiany na rondzie Dmowskiego wprowadziliśmy z myślą o niezmotywowanych uczestnikach ruchu. Na wysokości ulic Poznańskiej, Widok, Parkingowej i Nowogrodzkiej wyznaczyliśmy cztery przejścia dla pieszych i trzy przejazdy rowerowe. Dzięki temu przedostanie się na drugą stronę jezdni zajmuje teraz kilka chwil.

Każde z nowych przejść prowadzi na przedłużone i poszerzone przystanki tramwajowe. Wejście na perony ułatwiają pasażerom łagodne rampy. Podróżni mają teraz wygodniej, bo po wyjściu z windy metra nie muszą pokonywać kilkudziesięciu schodów, żeby dotrzeć np. na Pasaż Wiecha. Nie muszą też wspinać się po schodach, żeby z podziemnej kolei przesiąść się do tramwaju czy autobusu lub odwrotnie.

Przebudowane rondo stało się zielone. Na nim i wokół niego posadzono **19,3 tys. roślin, w tym 54 drzewa**. Bardziej zielono robi się wzdłuż całej ul. Marszałkowskiej, której metamorfoza w ramach koncepcji „Zielona Marszałkowska” stanowi kolejny krok w stronę Nowego Centrum Warszawy. Jedną z najważniejszych arterii Śródmieścia między ul. Królewską a pl. Bankowym oraz od pl. Konstytucji do ul. Nowogrodzkiej zyska drogi rowerowe, wygodne chodniki i szpalery drzew.

Fragment od Królewskiej do pl. Bankowego przebudujemy jako pierwszy. W 2022 r. zakończyło się jego projektowanie, co pozwoliło nam jeszcze jesienią ogłosić przetarg na wykonawcę prac. Drugi odcinek jest jeszcze w trakcie projektowania.



POMIARY RUCHU*

55 992
PIESZYCH
KORZYSTAJĄCYCH
Z PRZEBUDOWANEGO
RONDA W TRAKCIE
JEDNEGO DNIA

1 676 pieszych/godz.
ŚREDNIA SZCZYTU
PORANNEGO

3 998 pieszych/godz.
ŚREDNIA SZCZYTU
POPOŁUDNIOWEGO

NAJPOPULARNIEJSZE PRZEJŚCIE

na wysokości ul. Widok **1 479 osób/godz.**
ŚREDNIA SZCZYTU
POPOŁUDNIOWEGO

Dla porównania – popołudniowy szczyt ruchu samochodowego to niewiele ponad **1 200 pojazdów** na godzinę (na jednej jezdni).

NOWA ZIELONA MARSZAŁKOWSKA

Dotychczasowy przekrój zachodniej jezdni Marszałkowskiej od pl. Bankowego do ul. Królewskiej to 3 pasy ruchu i chodnik, którego połowa (2,5 m) przewidziana jest do postoju. Po przebudowie kierowcy pojedą dwoma pasami, a skrajny prawy zacznie służyć do parkowania. Poprzedzielane 63 drzewami miejsca postojowe od poszerzonego do 3 m chodnika odseparuje droga dla rowerów.



*Ruch mierzyliśmy 13 września 2022 roku (dzień roboczy), rano (6.30–9.30) i po południu (15–18) w 26 punktach – w wejściach do przejść podziemnych, dojściach do przystanków, przejściach naziemnych i przejazdach rowerowych.

Plac Trzech Krzyży

Przebudujemy plac Trzech Krzyży. Przejście pośrodku placu wyposażymy w sygnalizację świetlną i azyle, wyznaczamy pasy rowerowe i wymieniamy nawierzchnię. Prace zaczęły się w 2022 r. i zakończą się w połowie 2023 r.



WIĘCEJ ROŚLIN NA PLACU

Plac Trzech Krzyży będzie nie tylko funkcjonalny i bezpieczny, ale także zielony. Rośliny wrócą tu po blisko stu latach i to w sporej ilości.

Wzdłuż północnej i wschodniej pierzei posadzimy 28 drzew o wysokości ok. 6 m i obwodzie pnia min. 25 cm.

Zazielenione zostaną skwery w północnej części placu oraz mniejsze wyspy po północnej i południowej stronie kościoła św. Aleksandra. Zielony charakter odzyska trójkątna wyspa między ulicami Książęcą a Żurawią, która w czasie II wojny światowej została przekształcona w parking.

Inwestycja obejmuje obszar od ul. Smolnej do Al. Ujazdowskich. Dlatego realizację zaczęliśmy od wymiany nawierzchni na rondzie de Gaulle'a i wlocie ul. Nowy Świat. Następnie przenieśliśmy się na wschodnią część placu przy Instytucie Głuchoniemych.

Prace zainaugurowała tam rozbiórka dotychczasowej infrastruktury drogowej. Po ściągnięciu starego asfaltu odsłonięte zostały zabytkowe tory tramwajowe i bruk. Z Mazowieckim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków uzgodniliśmy, że bruk, który dobrze zniósł schowanie pod asfaltem, znów – ale po odpowiednim zabezpieczeniu – zostanie nim przykryty. Nie w całości jednak, bo niewielką część, poza głównymi ciągami komunikacyjnymi, przewidzieliśmy do ekspozycji. W ostatnich dniach 2022 r. nową nawierzchnię (ale bez warstwy ścieralnej) położyliśmy po wschodniej stronie placu i skoncentrowaliśmy prace w jego północnym rejonie.

Na zmianach, których wdrażanie ma zakończyć się w 2023 r., zyskają przede wszystkim piesi i rowerzyści. Na jezdniach zostaną wyznaczone nowe pasy rowerowe, które zapewnią połączenie istniejącej infrastruktury dla cyklistów w Al. Ujazdowskich aż do Nowego Świata, a także ciągów rowerowych poprzecznie przecinających plac.

Poprawi się także bezpieczeństwo pieszych i wygoda pasażerów komunikacji miejskiej. **Ruchem na znajdującym się pośrodku placu przejściu dla pieszych sterować będzie sygnalizacja.** Powstaną tam też azyle. Na wysokości Instytutu Głuchoniemych utworzymy nowy przystanek autobusowy, który zastąpi dotychczasowe, rozrzucone po wschodniej stronie placu. W ten sposób pasażerowie będą mogli odjechać z jednego wspólnego przystanku w kierunku północnym.

INWESTYCJA W LICZBACH

28
NOWYCH
DRZEW

2 720 m²
TERENÓW
ZIELONYCH



Most pieszo-rowerowy na Pragę

Most pieszo-rowerowy zmieni układ urbanistyczny Warszawy, łącząc spacerowym traktem Śródmieście z Pragą. W 2022 r. inwestycja weszła w decydującą fazę – wykonawca postawił wszystkie osiem podpór i zaczął przygotowania do montażu elementów konstrukcji przeprawy.



PODPORY

- ważnym elementem mostów i wiaduktów są podpory, bo to na nich przeprawy się wspierają;
- most pieszo-rowerowy będzie posadowiony na ośmiu podporach – pięciu rzecznych i trzech lądowych;
- wysokość podpory mierzy się od fundamentu – najwyższe dwie liczą 16,1 m, a najniższe mają 4,3 m;
- do postawienia wszystkich podpór wykorzystano 240 t stali potrzebnej do zbrojeń, a także zużyto 2 tys. m³ betonu.

Żeby dostać się na śródmiejskie Bulwary Wiślane, które są popularnym miejscem wypoczynku w mieście, mieszkańcy Pragi muszą teraz nadkładać drogi. Nowy most stworzy ciąg spacerowy spinający Pragę z Bulwarami. Obiekt powstaje na wysokości ulic Karowej na lewym brzegu i Okrzei na prawym brzegu. Dzięki niemu 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.

Zasadnicze roboty budowlane rozpoczęły się od wbijania pali w miejscach podpór obiektu, potrzebnych do wciśnięcia 584 stalowych grodzic. Następnie je pogrążono, co pozwoliło odgradzić od wody tereny podpór i umożliwiło rozpoczęcie przy nich prac żelbetowych.

Wykonanych zostało łącznie osiem podpór – pięć lądowych i trzy rzeczne. Przy jednej, tej łączącej ląd z mostem, wykonawca inwestycji wybetonował długi na 133 m mur oporowy. Podpory zostały przygotowane do posadowienia na nich stalowej konstrukcji przeprawy.

Prace zaplanowane na 2023 r. będą wiązały się przede wszystkim z montażem konstrukcji, a w dalszej kolejności z robotami wykończeniowymi. To m.in. układanie nawierzchnio-izolacji mostu i montaż balustrad, ławek i oświetlenia.

INWESTYCJA W LICZBACH

16,3 m
SZEROKOŚĆ MOSTU
W NAJSZERSZYM PUNKCIE

452 m
DŁUGOŚĆ
MOSTU

6,9 m
SZEROKOŚĆ MOSTU
W NAJWĘŻSZYM PUNKCIE



Aleje Jerozolimskie i ulica Krucza

Dwie ważne ulice w 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. Trwa projektowanie obu inwestycji.

AL. JEROZOLIMSKIE

Odcinek do przebudowy: **1700 m**
(PKP Powiśle - rondo Czterdziestolatka)

- szersze chodniki z miejscem na ogródki gastronomiczne;
- więcej zieleni, wróć drzewa posadzone w czterech rzędach;
- dwa pasy ruchu w każdym kierunku, w tym jeden przeznaczony m.in. dla autobusów i taksówek;
- zatoki postojowe do parkowania równoległego;
- szerokie na 3 m drogi dla rowerów.

UL. KRUCZA

Odcinek do przebudowy: **800 m**

- zmiany obejmą fragment między Al. Jerozolimskimi a ul. Piękną;
- środek jezdni zajmie szeroki na kilkanaście metrów pieszy pasaż, zacieniony wysokimi szpalerami drzew;
- ruch samochodów zostanie uspokojony, auta pojadą jednopasmowymi jezdniami po obu stronach pasażu;
- skrzyżowania z ulicami poprzecznymi nie będą przejezdne, w zamian na odcinku od Piękną do Alej Jerozolimskich pojawią się zawrotki;
- powstaną brakujące przejścia dla pieszych, mała architektura i zieleni.

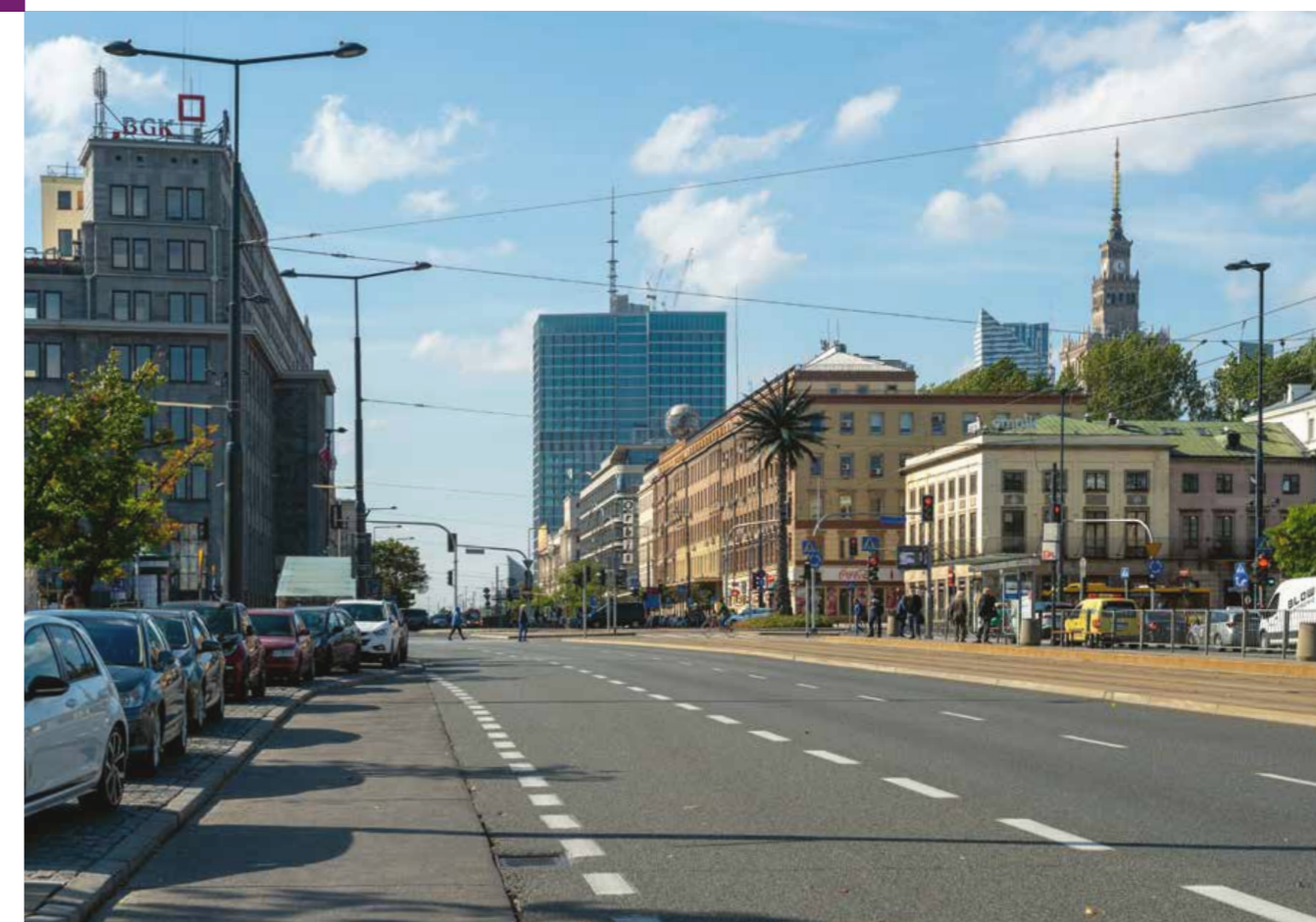
Obecnie Aleje Jerozolimskie nie są przyjazną ulicą godną centrum miasta – wąskie przystanki tramwajowe, chodniki zajęte przez parkujące auta oraz brak zieleni, przejść dla pieszych i dróg dla rowerów. Dzięki programowi Nowe Centrum Warszawy to się zmieni. Okazją do przebudowy będzie inwestycja kolejowa obejmująca przebudowę tunelu średnicowego, planowana w najbliższych latach i wiążąca się praktycznie z zamknięciem Alej na kilka lat.

Przebudowa szykowana przez ratusz wspólnie z PKP PLK obejmie odcinek między rondem Czterdziestolatka a wjazdem na wiadukt mostu Poniatowskiego.

Odpowiedź na pytanie, jak w szczegółach będą wyglądały nowe Aleje, da nam projekt wykonawczy. Jego sporządzenie rozpoczęło się jesienią 2021 r. i potrwa 30 miesięcy – z wyjątkiem dokumentacji dla odcinka od ul. Poznańskiej do ronda de Gaulle'a, którą poznamy w 2023 r. To dlatego, że projekt powstaje w koordynacji z PKP PLK, które planują przebudowę tunelu średnicowego metodą odkrywkową oraz budowę nowej stacji w rejonie ulicy Nowy Świat.

Zmieni się też ul. Krucza. Obecna szeroka jezdni stała się zbędna po przebudowie placu Pięciu Rogów, dlatego nadamy jej typowo śródmiejskiego charakteru. W 2021 r. wykonaliśmy obszarowe badanie ruchu Kruczej, aby wiedzieć, jak zorganizować ruch na niej i przecznicach. Kolejny krok to zaprojektowanie nowego wyglądu ulicy. W 2022 r. wybraliśmy pracownię, która na sporządzenie dokładnego projektu przebudowy ma 16 miesięcy. Dokumentacja powinna być gotowa na przełomie 2023 i 2024 r.

W ramach przebudowy pośrodku jezdni powstanie pieszy pasaż, przybędzie też drzew i zieleni.



Plac Na Rozdrożu

Długo oczekiwana przebudowa pl. Na Rozdrożu coraz bliżej. Dzięki przyznanym przez stołecznych radnych pieniądzązom na ten cel, pod koniec 2022 r. ogłosiliśmy przetarg na roboty budowlane. Ich efektem będą przede wszystkim windy na przystanki autobusowe na Trasie Łazienkowskiej, a także szereg udogodnień dla pieszych i rowerzystów.



POMNIK BITWY WARSZAWSKIEJ 1920 ROKU

Równoległe, w rejonie pl. Na Rozdrożu, ma powstać zapowiadany pomnik Bitwy Warszawskiej 1920 roku, upamiętniający zwycięską walkę na przedpolach stolicy.

Pomnik zostanie wybudowany w ramach rządowego programu „Niepodległa”.



PIESI GÓRA

Planowane jest wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych w osi al. Wyzwolenia.

Oznacza to likwidację niewygodnych przejść podziemnych.

Likwidacja barier architektonicznych to jedno z priorytetowych działań władz Warszawy. Wpiszą się w to planowane zmiany na pl. Na Rozdrożu.

Przebudowa placu ma obejmować budowę wind na przystanki autobusowe na Trasie Łazienkowskiej oraz przebudowę schodów i samych przystanków. Perony zostaną poszerzone, wyposażone w więcej miejsc do siedzenia oraz wyższy, profilowany krawężnik, który ułatwi wsiadanie do autobusu.

Zmian doczeka się również górny poziom popularnego węzła przesiadkowego. **Wyznamy brakujące przejście dla pieszych po zachodniej stronie Al. Ujazdowskich, przez wlot ul. Koszykowej.** Planujemy również powiększyć przestrzeń dla pieszych, likwidując powierzchnie wyłączone z ruchu i uporządkować ruch rowerowy na placu – powstanie łącznik rowerowy po zachodniej stronie placu i droga dla rowerów łącząca plac z wiaduktami nad Agrykolą, które od wiosny 2022 r. przebudowuje Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta.

WYCZEKIWANA INWESTYCJA

Jeszcze w 2019 r. zebraliśmy od mieszkańców uwagi na temat projektu nowego pl. Na Rozdrożu. Głosy były jednoznaczne – to miejsce musi się zmienić. Uwagi mieszkańców zostały uwzględnione w przygotowanym projekcie przebudowy, który uzyskał niezbędne zatwierdzenia. Po zapewnieniu finansowania pod koniec 2022 r. ogłosiliśmy przetarg. Liczymy, że uda się sprawnie wyłonić wykonawcę, a prace zaczną się jeszcze w pierwszej połowie 2023 roku. Wybrana firma będzie miała 12 miesięcy na przeprowadzenie inwestycji.



Plac Centralny

Czas na przebudowę środkowej części pl. Defilad. Sprzed Pałacu Kultury i Nauki ubędzie betonu i asfaltu, pojawią się drzewa, krzewy i trawniki oraz miejsce z wodą – tak powstanie tzw. plac Centralny. To kolejny element zmian w ramach programu Nowe Centrum Warszawy.



NIEODŁĄCZNA ZIELEŃ

Na placu znajdą się trawniki o łącznej powierzchni kilku tysięcy metrów kwadratowych.

Projekt zakłada też posadzenie ponad 40 gatunków roślin cebulowych i gatunków bylin.

Do tego dojdzie 11 gatunków krzewów, a także 70 drzew takich jak m.in. robinie akacjowe, jesiony, gledicje, derenie, grujeczniki, miłorzęby i magnolie.

Koncepcja przebudowy pl. Defilad na osi ul. Złotej zakłada, że przed Pałacem Kultury i Nauki powstanie miejsce na codzienne spotkania mieszkańców i organizację wydarzeń kulturalnych. Z ogromnej nieprzyjaznej przestrzeni zostanie wykrojony bardziej kameralny plac, który uatrakcyjni ściśle centrum miasta. Nosi on roboczą nazwę „plac Centralny”.

Nowe zagospodarowanie tej przestrzeni między Muzeum Sztuki Nowoczesnej a Pałacem Kultury i Nauki przygotowała pracownia A-A Collective. Autorzy zaprojektowali przestrzeń, która połączy centralną część placu Defilad z parkiem w rejonie ul. Świętokrzyskiej. Nieregularny układ chodników i zieleni odwzoruje sieć dawnych ulic i zarys budynków. Wzory mają przypominać miejsca, w których stały kamienice. Pozostałości po starych budynkach zostały wyburzone po II wojnie światowej, by zrobić miejsce pod Pałac Kultury i Nauki.

Nawierzchnia placu zostanie wykonana z 6 różnych rodzajów kamienia. Obrisy dawnych kamienic zostaną wykonane z wielkoformatowych płyt kamiennych w różnych wybarwieniach: szarym i czerwonym. Dawne dziedzińce zostaną wybrukowane ponownie wykorzystaną kostką granitową z placu Defilad oraz uzupełnione płytami granitowymi z okolic trybuny honorowej. Układ ulic z 1939 r. przypomną w tym miejscu pasy ułożone z kostki granitowej.

DATY INWESTYCJI

JESIEŃ 2022

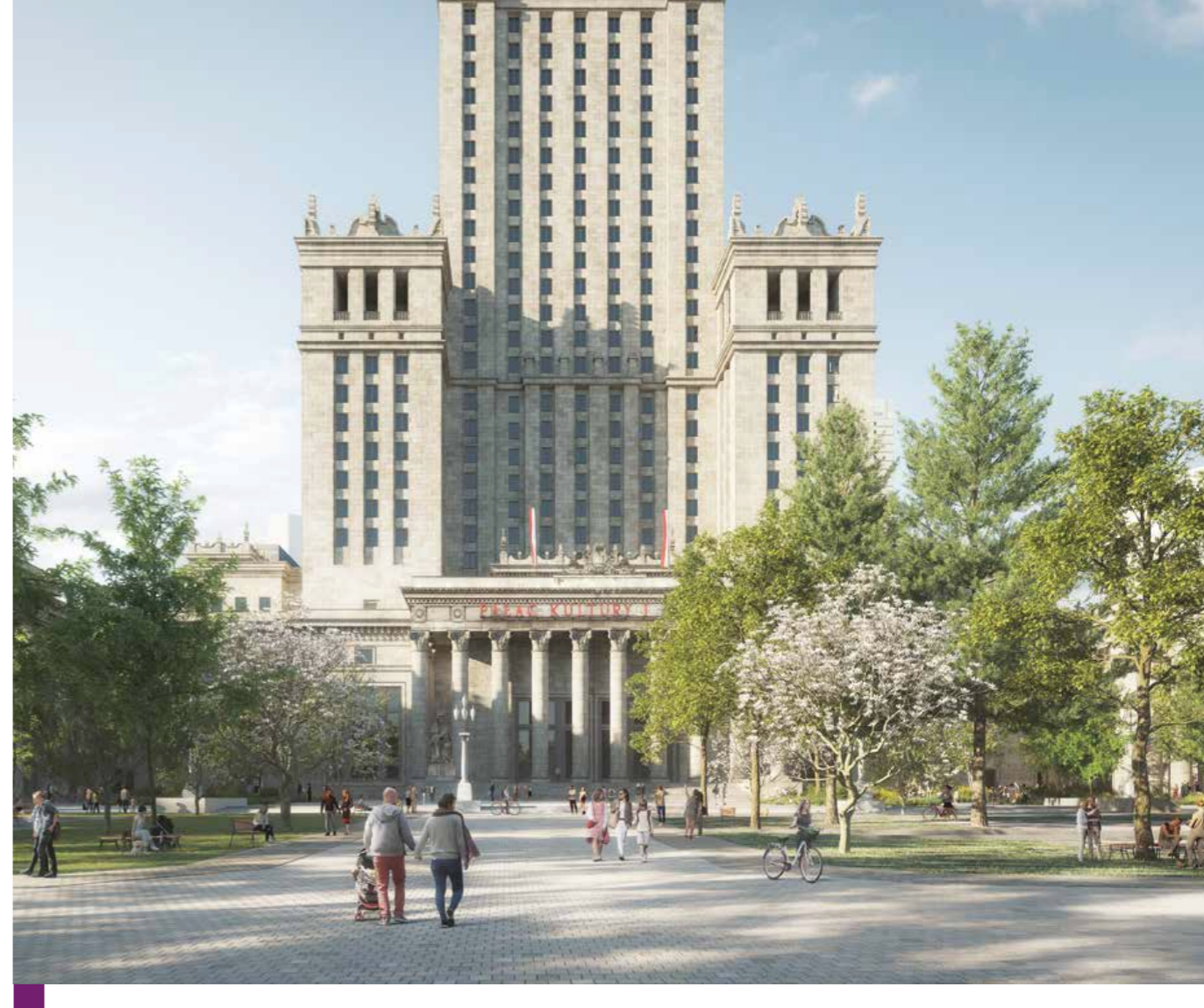
OGŁOSILIŚMY PRZETARG NA PRZEBUDOWĘ ŚRODKOWEJ CZĘŚCI PL. DEFILAD

WIOSNA 2023

PLANOWANY WYBÓR WYKONAWCY

15 MIESIĘCY

PRZEWIDYWANY CZAS REALIZACJI PRAC OD MOMENTU PODPISANIA UMOWY



Remonty i przebudowy

Utrzymanie infrastruktury drogowej na odpowiednim poziomie to podstawowe zadanie Zarządu Dróg Miejskich. Składają się na to przebudowy, modernizacje i remonty ulic. W 2022 r. przeprowadziliśmy szereg inwestycji, których efektem jest poprawa komfortu, estetyki, a przede wszystkim bezpieczeństwa uczestników ruchu.

SPIS TREŚCI

- 28 ULICA SOKRATESA
- 30 ULICA KONDRATOWICZA
- 32 ULICA STARZYŃSKIEGO
- 34 ULICE J. SKRZYNECKIEGO I I. PADEREWSKIEGO
- 36 FREZOWANIE+
- 38 INWESTYCJE DEWELOPERSKIE
- 40 REMONTY JEZDNI
- 42 REMONTY CHODNIKÓW
- 44 ZAZIELENIANIE ULIC
- 46 NOWE TRASY ROWEROWE

Ulica Sokratesa

Zmieniliśmy bielańską ul. Sokratesa. Wybudowaliśmy dwa ronda, wszystkie przejścia dla pieszych skróciliśmy i zabezpieczyliśmy azylem, a chodniki poszerzyliśmy. Dodaliśmy też sporo zieleni. Dzięki zmianom ul. Sokratesa stała się bezpieczniejsza.



WIĘCEJ ZIELENI

Między drogą rowerową a chodnikiem i w pasie dzielącym jezdnię posadziliśmy krzewy i byliny. Utworzyliśmy 7 ogrodów deszczowych o łącznej powierzchni 497 m². Ulicę wzbogaciliśmy też o 31 drzew – 19 dębów błotnych i 12 jarzębów szwedzkich. Powierzchnia nowej zieleni, razem z ogrodami deszczowymi, wyniosła 2 187 m².

W ciągu ostatnich dwóch dekad otoczenie ul. Sokratesa mocno się zmieniło. Pod koniec ubiegłego wieku przebiegała przez rubieże Warszawy, dziś przecina osiedla pełne sklepów i punktów usługowych. Konieczne stało się dopasowanie jej do miejsca, w którym się znajduje.

Przebudowa ulicy rozpoczęła się w 2021 r. Najpierw roboty, związane m.in. z asfaltowaniem, prowadzone były na jezdni południowo-wschodniej, następnie – już w 2022 r. – przeniosły się na jezdnię północno-zachodnią. Na początku polegały na układaniu krawężników, potem wiązały się z dokończeniem częściowo wybudowanych dwóch rond na skrzyżowaniach z ulicami S. Petöfiiego i Kaliszówka. Kolejnymi krokami było asfaltowanie i remont chodników.

Wszystkie istniejące przejścia dla pieszych przez ul. Sokratesa zostały skrócone i zabezpieczone azylem. **Powstało też nowe przejście na wysokości budynku nr 13.** Po północno-zachodniej stronie, gdzie koncentrują się wszystkie sklepy i punkty usługowe, mieszkańcy zyskali szerszy chodnik. Dotychczasowy był bardzo wąski, a obok niego bez żadnej separacji przebiegała równie wąska droga dla rowerów. Po zmianach przebiega bliżej jezdni, a od pieszych oddziela ją pas zieleni.

INWESTYCJA W LICZBACH

1 054 m
DŁUGOŚĆ
UL. SOKRATESA

11 191 m²
NOWA NAWIERZCHNIA
JEZDNI

3 100 m²
WYREMONTOWANE
I WYBUDOWANE
NOWE CHODNIKI

2
WYBUDOWANE
RONDA



„SOWA” NA SOKRATESA

Zmiany uzupełniła modernizacja oświetlenia. Jeszcze w 2021 r. wymieniliśmy latarnie, usuwając betonowe i wstawiając stalowe. Na większości nowych słupów zamontowaliśmy oprawy skierowane na jezdnię i na chodnik, w sumie **140 LED-ów**. Modernizacja oświetlenia została przeprowadzona z programu „SOWA – oświetlenie zewnętrzne”.



Ulica Kondratowicza

Przebudujemy ul. L. Kondratowicza na Targówku. Wymieniamy na niej nawierzchnię, remontujemy chodniki, instalujemy nowe sygnalizacje świetlne, a także modernizujemy oświetlenie. W 2022 r. wykonaliśmy dwie trzecie prac.



OŚWIETLENIE

Po przebudowie ul. L. Kondratowicza będzie lepiej doświetlona. Na przełomie 2022 i 2023 r. wymiana oświetlenia zmierzała do finału – usuwane były ostatnie betonowe latarnie, a na nowych, stalowych słupach trwał montaż ledowych opraw. Po zmroku drogę kierowcom, rowerzystom i pieszym rozjaśni nie SAVY, a Artery, które są efektem osobnego przetargu dla tej ulicy. Zawisną na 282 latarniach – 90 wysokich na 11 m przy jezdniach i 192 o wysokości od 4,4 do 6 m przy chodnikach i drogach rowerowych.

Ul. L. Kondratowicza całkowicie zmienia się na całym kluczowym odcinku, czyli między ulicami Rembielińską a św. Wincentego. Metamorfoza jest wynikiem budowy drugiej linii metra na Targówek. Otwarcie trasy podziemnej kolei na Bródnie oznaczało finalizację robót na powierzchni.

Prace drogowe zaczęły się toczyć jeszcze w 2021 r. Pierwsze przeprowadził wykonawca metra w miejscu stacji Kondratowicza i Bródno, czyli na skrzyżowaniach z ulicami św. Wincentego i Rembielińską. Dopiero w kwietniu, po zlikwidowaniu zaplecza budowy metra, rozpoczęły się te nadzorowane przez nas – na fragmencie między stacjami. Najpierw wiązały się z profilowaniem terenu przyszłych jezdni, a następnie z układaniem krawężników oraz wykonywaniem podbudowy i asfaltowaniem. Budowane były też nowe zatoki autobusowe i drogi dla rowerów, do tego doszedł remont chodników.

Większość prac udało się wykonać w 2022 r. **Przebudowaliśmy w całości odcinek od św. Wincentego do Chodeckiej i południową jezdnię między tą drugą ulicą a Łabiszyńską**, dzięki czemu możliwy stał się bezpośredni dojazd ul. L. Kondratowicza od Rembielińskiej w stronę Mazowieckiego Szpitala Bródnowskiego. Nadal zamknięta pozostała północna jezdnia od Chodeckiej do Łabiszyńskiej, gdzie koncentrowały się ostatnie roboty związane z odtwarzaniem nawierzchni.

NAWIERZCHNIA I CHODNIKI

1 686 m

DŁUGOŚĆ PRZEBUDOWYWANEGO ODCINKA

39 768 m²

POWIERZCHNIA NOWEJ NAWIERZCHNI

22 754 m²

POWIERZCHNIA WYREMONTOWANEGO CHODNIKA

Wymiana nawierzchni i remont chodnika objęły również skrzyżowania z ulicami Rembielińską i św. Wincentego, a dane dotyczą 2022 r.



ZIELEŃ

Ul. L. Kondratowicza stanie się aleją tysiąca drzew. Do rosnących ponad 500 drzew, w tym 200 posadzonych przez Metro Warszawskie, jesienią 2022 r. zaczęliśmy dołączać nasze. Do końca roku posadziliśmy 137 drzew, a w odwodzie pozostały jeszcze 354. Łącznie posadzimy 491. Nowe nasadzenia, lokowane po obu stronach ulicy oraz w pasie dzielącym jezdnie, będą wzbogacone o krzewy, pnącza, trawniki i łąki kwietne.



Ulica Starzyńskiego

Na potrzeby ruchu pieszego i rowerowego przesunęliśmy południową jezdnię ul. S. Starzyńskiego na odcinku od ul. Namysłowskiej w kierunku ronda Żaba. Pozwoliło to odzyskać przestrzeń pod poszerzenie chodnika oraz utworzenie drogi dla rowerów. Wybudowaliśmy też sygnalizację na przejściu przez zjazd na ul. Szwedzką.



ZLIKWIDOWANA WAŻNA LUKA

Budowa brakującego fragmentu drogi dla rowerów pozwoliła mieszkańcom na sprawniejszy i bezpieczniejszy dojazd na Targówek na dwóch kółkach z innych dzielnic i odwrotnie. Łącznik pozwolił zwłaszcza na łatwiejsze dotarcie w kierunku centrum. Teraz rowerzyści od ronda Żaba docierają do ronda Starzyńskiego, gdzie skręcając w lewo, kierują się na Pragę, skręcając w prawo – na Białołękę, a jadąc na wprost – do Śródmieścia, skąd mają dogodne połączenia z pozostałymi lewobrzeżnymi dzielnicami.

Głównym elementem przebudowy ul. S. Starzyńskiego było przesunięcie południowej jezdni bliżej torów tramwajowych. Pozwoliło to uzyskać dodatkową przestrzeń pod poszerzenie i remont chodnika przy bloku podoficerskiego Funduszu Kwaterunku Wojskowego. Dotychczas piesi mieli tam do dyspozycji nieco ponad 2 m od ściany budynku do krawężnika. Dzięki przesunięciu jezdni znalazło się również miejsce na drogę dla rowerów. Zniknął tzw. teleport, czyli wyrwa w infrastrukturze rowerowej. Remont przeszedł też przystanek autobusowy „Namysłowska 02”.

Ważnym elementem inwestycji była **budowa sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez zjazd ul. Starzyńskiego w kierunku ul. Szwedzkiej**. Zjazd biegnie łagodnym łukiem i choć zmienia się klasa drogi z głównej na zbiorczą, to do czasu postawienia świateł spora część kierowców nie redukowała wystarczająco prędkości, zjeżdżając z fragmentu śródmiejskiej obwodnicy Warszawy. W efekcie w latach 2015–2020 doszło tu do czterech wypadków, w tym jednego śmiertelnego. Sygnalizacja sprawiła, że niezmotywowani uczestnicy ruchu stali się tu lepiej chronieni, a podobne zdarzenia drogowe nie powinny mieć miejsca.

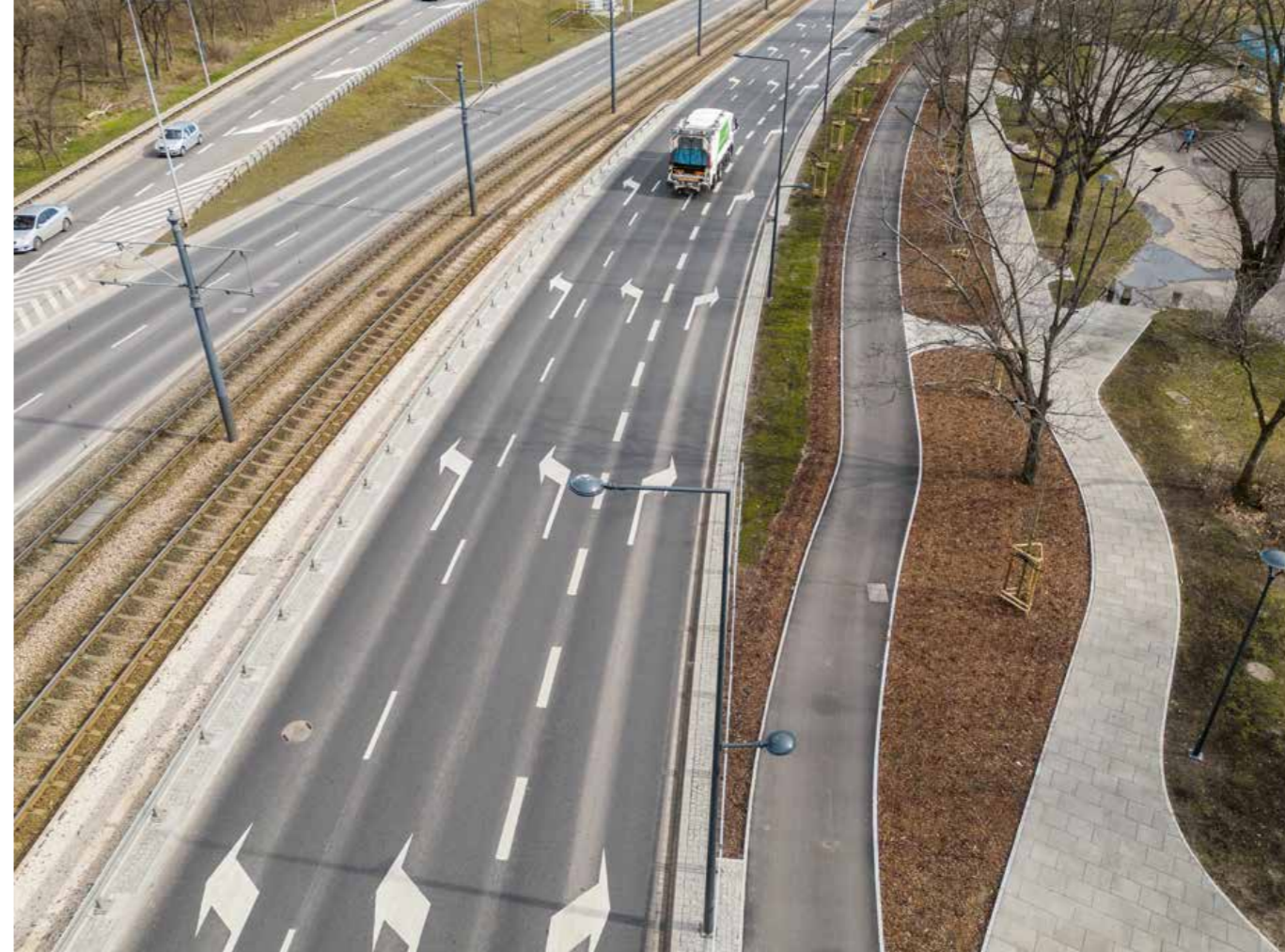
INWESTYCJA W LICZBACH

2954 m²
WYMIENIONEJ NAWIERZCHNI
NA PRZESUNIĘTEJ JEZDNI

1743 m²
WYREMONTOWANEGO
CHODNIKA

460 m
WYBUDOWANEJ
BRAKUJĄCEJ DROGI
DLA ROWERÓW

33
POSADZONE
DRZEWA



Ulice J. Skrzyneckiego i I. Paderewskiego

Ważne jest nie tylko to co na ulicy, ale także pod nią. Dlatego kiedy to konieczne, zakres inwestycji rozszerzamy o dodatkowe elementy. Tak w 2022 r. było na ulicach J. Skrzyneckiego i I. Paderewskiego, gdzie przy okazji remontu nawierzchni i chodników powstała też kanalizacja.



POŻEGNANIE Z TRYLINKĄ

W trakcie remontu ul. J. Skrzyneckiego usunęliśmy trylinkę. Istniała tam od dziesięcioleci i przypominała o epoce, kiedy była najpopularniejszym materiałem używanym jako nawierzchnia dróg. Jej nazwa pochodzi od nazwiska Władysława Trylińskiego. Wynalazł ją w 1932 r., pracując w kopalni porfiru. Zaproponował, by z odpadów kamiennych zalewanych betonem produkować sześciokątne płyty o bokach długości 15 lub 20 cm oraz wysokości od 10 do 15 cm. Trylinka szybko stała się popularna, bo była tańsza od kamiennego bruku i można ją było szybko i łatwo produkować i układać, a wykonana z niej nawierzchnia od razu nadawała się do użytku.

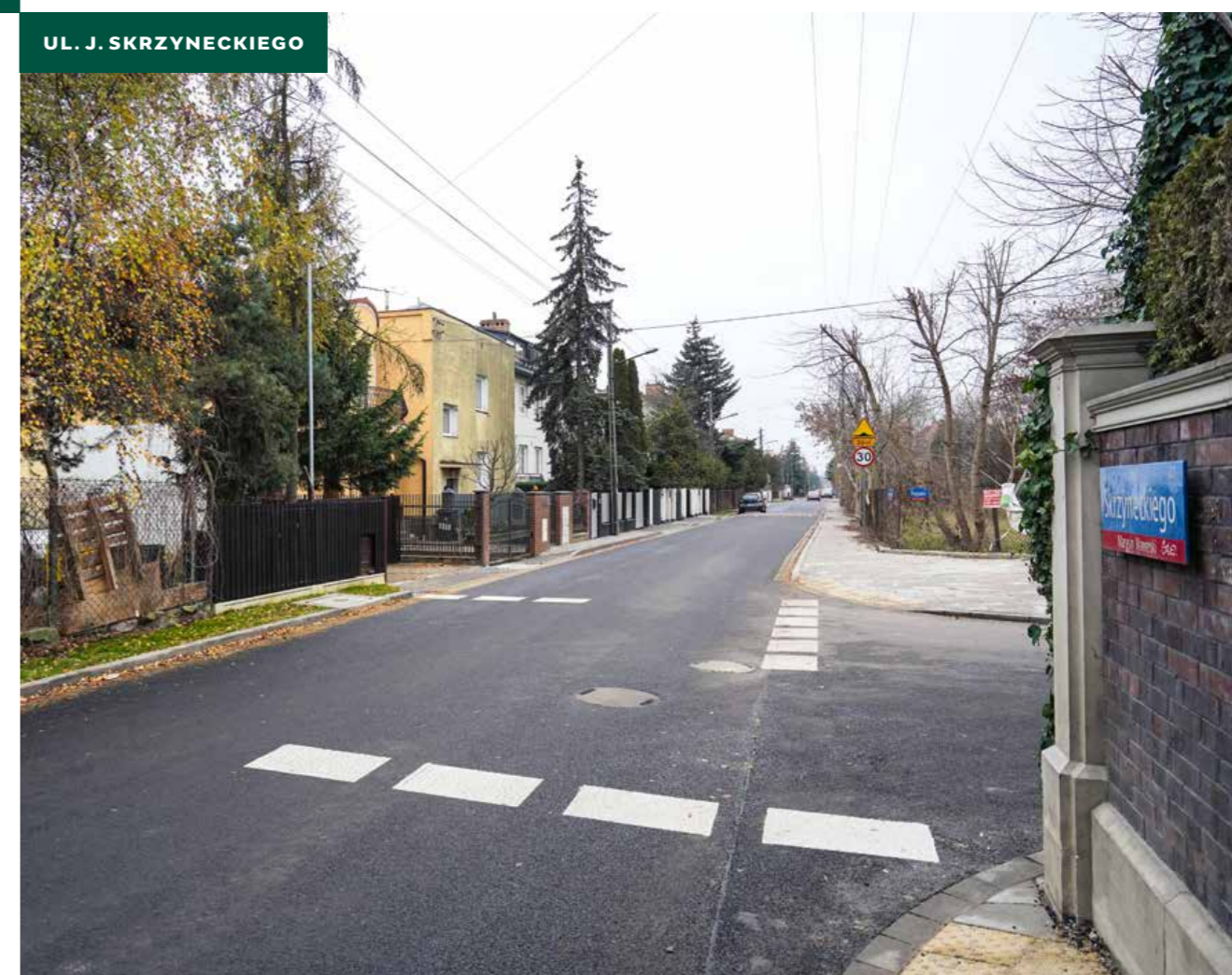
Zazwyczaj remont nawierzchni wiąże się z wykonaniem od nowa podbudowy jezdni. Zdarza się, że te prace poprzedza renowacja kanału deszczowego, jeśli jest zupełnie wyeksploatowany. Niekiedy trzeba kanalizację wybudować od nowa. Takich ulic jest coraz mniej, a w 2022 r. z tej listy zniknęły kolejne – J. Skrzyneckiego w Marysinie Wawerskim oraz I. Paderewskiego w Rembertowie (na odcinku między ul. Katuszy a Strycharską).

Kompleksowy remont **ul. J. Skrzyneckiego** rozpoczęło Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji, budując sieć wodociągową. Następnym krokiem, już realizowanym przez nas, było pociągnięcie sieci kanalizacyjnej. Tym samym nie dochodzi już tam do zalań, które do niedawna po obfitych opadach były normą. Ulica zyskała także nowe chodniki i nawierzchnię asfaltową.

Remont **ul. I. Paderewskiego** zapoczątkował projekt zgłoszony i wybrany przez mieszkańców w ramach jednej z poprzednich edycji budżetu obywatelskiego. Wstępnie zakładał budowę chodnika po wschodniej stronie ulicy. Ponieważ wiązało się to ze zmianą sposobu odwodnienia, rozszerzyliśmy zakres inwestycji. Wybudowaliśmy kanalizację deszczową, a dopiero potem ułożyliśmy nową nawierzchnię. Wyremontowaliśmy także chodnik po przeciwnej stronie ulicy, a całość uzupełniło wykonanie trawników i nasadzenie niskiej zieleni.



UL. I. PADEREWSKIEGO



UL. J. SKRZYNECKIEGO



Frezowanie+

Priorytetem ZDM jest poprawa stanu technicznego infrastruktury drogowej. Ponieważ ulice to nie tylko asfalt, w 2022 r. przeprowadziliśmy szereg remontów pod szyldem „Frezowanie+”. Oprócz wymiany nawierzchni oznaczały również odnowę infrastruktury towarzyszącej.



Jednym z elementów zapewniających bezpieczeństwo na drogach jest odpowiedni stan infrastruktury. Dbając o jej wysoki standard, co roku remontujemy nawierzchnię kilkudziesięciu kilometrów ulic. Część ulic przechodzi szybkie weekendowe remonty, inne czekają na większe przebudowy.

W 2022 r. wybraliśmy siedem ulic, na których remontu nie ograniczyliśmy wyłącznie do jezdni. Dlatego prace prowadziliśmy pod szyldem „Frezowanie+” – rozszerzyliśmy je o wymianę chodników, krawężników i opasek. Przy przejściach dla pieszych zamontowaliśmy płyty z wypustkami i pasy prowadzące dla osób niewidomych i słabowidzących. Szerokość ul. A. Jarzębskiego pozwoliła dodatkowo na utworzenie równoległych miejsc postojowych, zaś ul. A. E. Odyńca wzbogaciliśmy o zieleni. Z kolei na ul. W. Sławka wyremontowaliśmy dwa parkingi.

Zakres był też szerszy pod kątem technologicznym. Zazwyczaj remonty wiązały się ze ściąganiem warstw wiążącej i ścieralnej starej nawierzchni i zastąpieniem ich nowymi. W przypadku „Frezowania+” prace obejmowały również wymianę podbudowy zasadniczej drogi i warstwy podbudowy asfaltowej. Na ul. W. Sławka wymieniliśmy nawet całą konstrukcję drogi. Był to efekt sposobu asfaltowania tej ulicy jeszcze w poprzednim ustroju, bo budowniczowie z czasów PRL-u ułożyli asfalt bezpośrednio na trylince.

◀ UL. A. E. ODYŃCA

ODCINEK: **1 700 m** (al. Niepodległości – Puławska)
 JEZDNIA: **6 401 m²**
 CHODNIKI: **4 284 m²**
 ZIELEŃ: **396 m² krzewów i bylin**



CIĄG ULIC SASKIEJ I EGIPSKIEJ

ODCINEK: **650 m** (al. Stanów Zjednoczonych – Afrykańska)

JEZDNIA: **8 430 m²**

CHODNIKI: **1 342 m²**



UL. A. JARZĘBSKIEGO

ODCINEK: **590 m** (cała ulica)
 JEZDNIA: **6 267 m²**
 CHODNIKI: **5 299 m²**

NOWE RÓWNOLEGŁE MIEJSCA PARKINGOWE: **45**



UL. RYŻOWA

ODCINEK: **490 m** (A. Prystora – granica miasta)
 JEZDNIA: **6 004 m²**
 CHODNIKI: **575 m²**



UL. RZĘDZIŃSKA

ODCINEK: **248 m** (Człuchowska – Strąkowa)
 JEZDNIA: **1 737 m²**
 CHODNIKI: **872 m²**



UL. W. SŁAWKA

ODCINEK: **637 m** (cała ulica)
 JEZDNIA: **7 097 m²**
 CHODNIKI: **1 588 m²**

Inwestycje deweloperskie

Powstające nowe osiedla czy biurowce zwiększają ruch na sąsiadujących z nimi drogach. Dlatego obowiązkiem deweloperów jest wprowadzanie zmian w układzie drogowym wokół swojej inwestycji. Efektem ich prac w 2022 r. była m.in. przebudowa ul. Marywilskiej na dwóch skrzyżowaniach.



Warszawa dynamicznie się rozwija, powstają nowe osiedla, biurowce czy wielkopowierzchniowe 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.

Prywatni inwestorzy wdrażają różne rozwiązania, które poprawiają poruszanie się w rejonie swoich inwestycji. **To np. przedłużanie ulic, przekształcanie klasycznych skrzyżowań w ronda czy budowa sygnalizacji świetlnej.** Wprowadzane zmiany są z nami konsultowane, żeby zyskiwali na nich nie tylko kierowcy, ale także piesi i rowerzyści. Dlatego modyfikacje wiążą się z usprawnianiem ruchu przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa – budową azyli na przejściach dla pieszych czy wyznaczaniem obok zebra przejazdów rowerowych.

Inwestycje deweloperskie o największym zakresie zostały przeprowadzone na skrzyżowaniach ul. Marywilskiej z ulicami Inowłodzką i Kupiecką oraz Żupniczej i Chodakowskiej. Ważne były również te na ulicach Widocznej i Kłobuckiej.

◀ SKRZYŻOWANIE MARYWILSKIEJ I INOWŁODZKIEJ

Inwestor wybudował chodniki i drogi dla rowerów po obu stronach ul. Marywilskiej. Jej boczną drogę przedłużył na północ do istniejącego wjazdu. Wjazd ten przebudował tak, że po poszerzeniu stał się skrzyżowaniem, które zyskało sygnalizację świetlną. Na skrzyżowaniu wyznaczone zostały trzy nowe przejścia dla pieszych (w tym jedno przez drogę do wybudowanego osiedla), powstał komplet przejazdów rowerowych.

SKRZYŻOWANIE MARYWILSKIEJ I KUPIECKIEJ

Deweloper wyposażył skrzyżowanie w sygnalizację. Światła postawił również tam, gdzie z drogi głównej ul. Marywilskiej wjeżdża się na boczną, a także na przejściu dla pieszych usytuowanym bliżej ul. Płochocińskiej. Wjazd od strony tej ulicy na Marywilską usprawnił poprzez budowę tęczownicy. Ponadto wyremontował chodniki, a po stronie wschodniej wybudował drogę dla rowerów.



SKRZYŻOWANIE ŻUPNICZEJ I CHODAKOWSKIEJ

Trzywlotowe skrzyżowanie zostało przebudowane na rondo. Zwiększony po otwarciu wybudowanego obok dyskontu spożywczego ruch stał się płynniejszy. Poprawiło się także bezpieczeństwo – kierowcom łatwiej jest skręcić w lewo. Piesi zyskali dodatkowe przejście, które – podobnie jak dwa już istniejące – zostało wyposażone w azyl.



UL. WIDOCZNA

Na skrzyżowaniu z wjazdem pod dyskont spożywczy powstała sygnalizacja świetlna. W tym miejscu, czyli w pobliżu ul. Gardenii, inwestor rozszerzył jezdnię o pas do skrętu w lewo. Po zachodniej stronie ulicy wybudował chodnik i drogę dla rowerów na ponad półkilometrowym odcinku. Zlikwidował prowizoryczną kładkę nad Kanałem Wawerskim, zastępując ją nowym mostkiem.



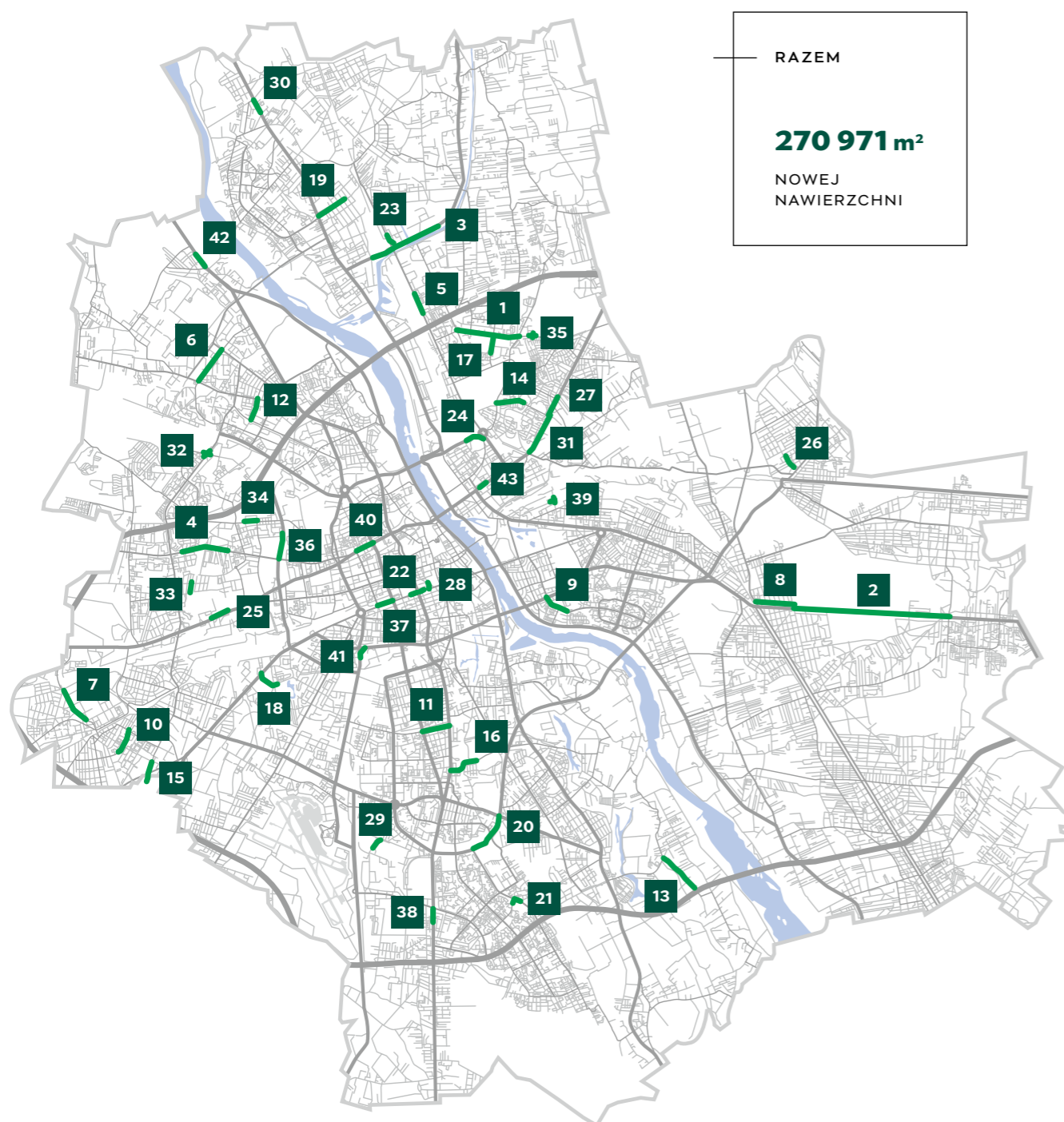
UL. KŁOBUCKA

Po wschodniej stronie między rondem Stamma a wjazdem pod budynek Kłobucka 18 powstał ciąg pieszo-rowerowy. Zastąpił bardzo wąski chodnik. Deweloper wybudował także azyle na dwóch przejściach dla pieszych.



Remonty jezdni

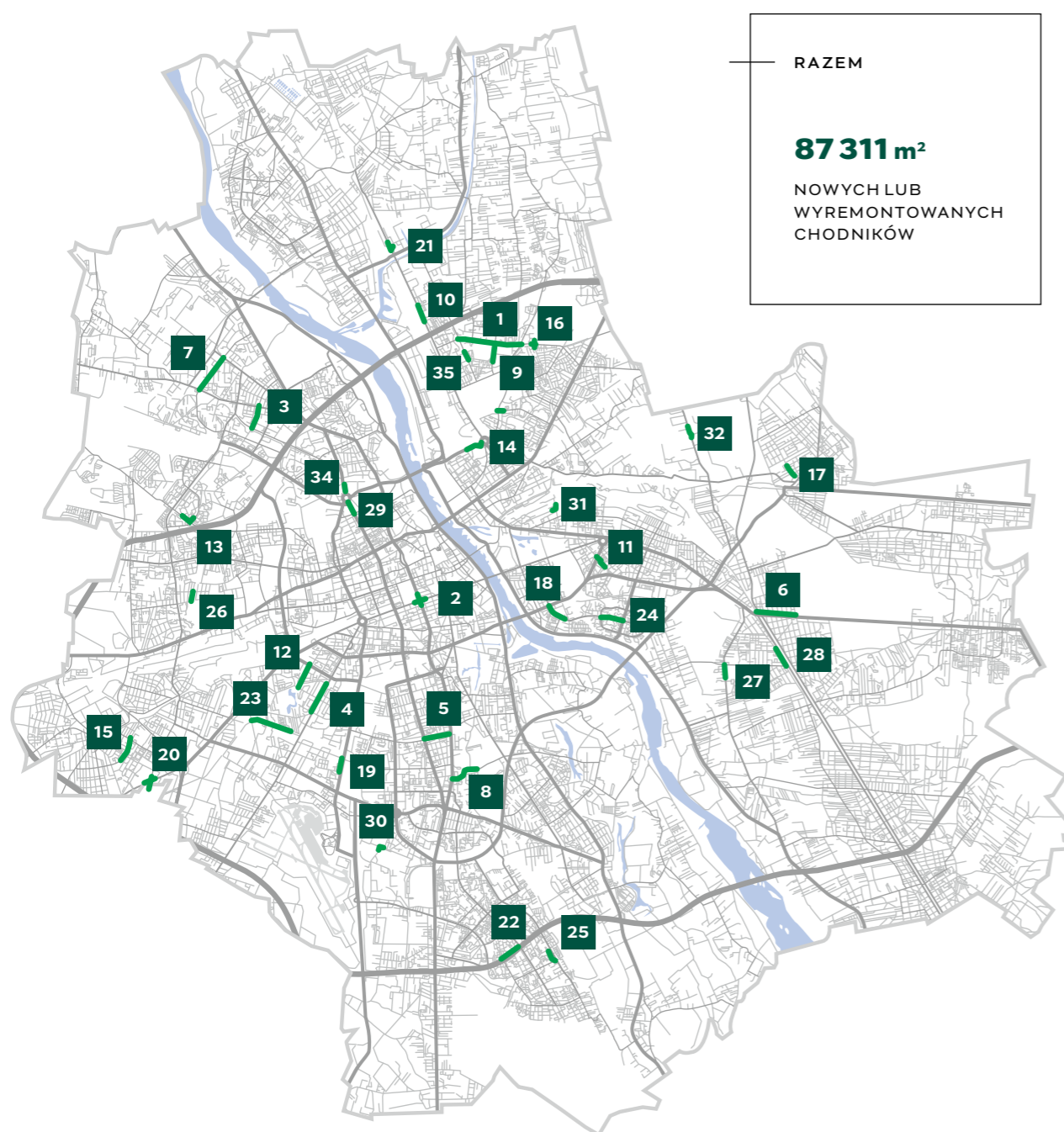
Poprawa infrastruktury drogowej oraz jej utrzymanie w dobrym stanie to priorytet. Dlatego co roku remontujemy tysiące metrów kwadratowych nawierzchni jezdni. To nie tylko modernizacje i przebudowy o dużej skali, ale przede wszystkim bieżące naprawy i konserwacje.



- L. KONDRATOWICZA** od ul. Rembielińskiej do ul. św. Wincentego wraz ze skrzyżowaniami z tymi ulicami (bez północnej jezdni od ul. Łabiszyńskiej do ul. Chodeckiej) ____ **39 768 m²**
- CIĄG ULIC B. CZECHA I TRAKT BRZESKI** (jezdni północna) między skrzyżowaniami z ulicami Kościuszkowców i M. Kajki w Wawrze a 1 Praskiego Pułku i Jana Pawła II w Wesolej ____ **34 427 m²**
- PŁOCHOCIŃSKA** od skrzyżowania z ulicami Spedycyjną i Krzyżówki do przystanku autobusowego „Zaplecze 02” ____ **21 635 m²**
- GÓRCZEWSKA** (obie jezdnie) od ul. S. Konarskiego do ul. T. Krępowieckiego ____ **16 178 m²**
- MARYWILSKA** w rejonie skrzyżowania z ul. Inowłodzką ____ **11 301 m²**
- SOKRATESA** ____ **11 191 m²**
- K. GIERDZIEJEWSKIEGO** od ul. S. Leszczyńskiego do ul. Balickiej ____ **10 091 m²**
- J. SKRZYNECKIEGO** od ul. Kościuszkowców do ul. Kaczeńca ____ **9 136 m²**
- CIĄG ULIC SASKIEJ I EGIPSKIEJ** od al. Stanów Zjednoczonych do ul. Afrykańskiej ____ **8 430 m²**
- W. SŁAWKA** od ul. K. Pużaka do ul. Dzieci Warszawy ____ **7 097 m²**
- A. E. ODYŃCA** od al. Niepodległości do ul. Puławskiej ____ **6 401 m²**
- A. JARZĘBSKIEGO** ____ **6 267 m²**
- SYTA** od ul. Z. Vogla do drogi ekspresowej S2 ____ **6 223 m²**
- CIĄG ULIC TROCKIEJ I BORZYMOWSKIEJ** od pętli autobusowej przy stacji metra Trocka do ul. św. Wincentego ____ **6 200 m²**
- RYŻOWA** od ul. A. Prystora do granicy miasta wraz ze skrzyżowaniem z Al. Jerozolimskimi ____ **6 004 m²**
- L. IDZIKOWSKIEGO** od ul. Puławskiej do ul. Imielińskiej ____ **5 888 m²**
- CHODECKA** od ul. Wyszogrodzkiej do ul. L. Kondratowicza ____ **5 007 m²**
- ŚMIGŁOWCA** od Al. Jerozolimskich do skrzyżowania z ulicami Drowską i H. Mierzejewskiego ____ **4 876 m²**
- KOŁACIŃSKA** od ul. Modlińskiej do ul. Wiklinowej ____ **4 608 m²**
- DOLINA SŁUŻEWIECKA** (jezdni północna, prawy pas) między Al. Wilanowską a ul. J. Rodowicza „Anody” ____ **4 493 m²**
- SKRZYŻOWANIE ULIC I. GANDHI I J. ROŚOŁA** ____ **4 125 m²**
- WŁOTY AL. JEROZOLIMSKICH DO RONDY DMOWSKIEGO** ____ **4 100 m²**
- MARYWILSKA** w rejonie skrzyżowania z ul. Kupiecką ____ **3 865 m²**
- S. STARZYŃSKIEGO** (jezdni południowa) od ul. Namysłowskiej do końca zjazdu w kierunku ul. Szwedzkiej ____ **2 954 m²**
- WOLSKA** (jezdni północna, prawy pas) od ul. J. Sowińskiego do ul. Fort Wola ____ **2 860 m²**
- I. PADEREWSKIEGO** od ul. Katiuszy do ul. Strycharskiej ____ **2 537 m²**
- RADZYMIŃSKA** (jezdni zachodnia, prawy pas) od ul. Z. Jórskiego do ul. Trockiej ____ **2 457 m²**
- KRUCZA** od Al. Jerozolimskich do ul. Chmielnej ____ **2 154 m²**
- KŁOBUCKA** od wjazdu pod budynek Kłobucka 18 do ronda Stamma ____ **1 916 m²**
- MODLIŃSKA** (jezdni zachodnia, prawy pas) od numeru 345 do przystanku „Dąbrówka Szlachecka 01” ____ **1 806 m²**
- RADZYMIŃSKA** (jezdni wschodnia, prawy pas) od ul. Naczelnikowskiej do ul. Trockiej ____ **1 759 m²**
- SKRZYŻOWANIE ULIC POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH I PIASTÓW ŚLĄSKICH** ____ **1 745 m²**
- RZĘDZIŃSKA** od ul. Człuchowskiej do ul. Strąkowej ____ **1 737 m²**
- OBOZOWA** (jezdni północna) od ul. E. Dahlberga do ul. Dalibora ____ **1 677 m²**
- SKRZYŻOWANIE ULIC L. KONDRATOWICZA, BŁOKOWEJ I PRZY GRODZISKU** ____ **1 647 m²**
- AL. SOLIDARNOŚCI** (jezdni południowa, prawy pas) od ul. Żelaznej do al. Jana Pawła II ____ **1 598 m²**
- AL. JEROZOLIMSKIE** (jezdni północna, prawy pas) od al. Jana Pawła II do ul. Żelaznej ____ **1 568 m²**
- PUŁAWSKA** (jezdni zachodnia, prawy pas) od ul. Poleczki do ul. Samsonowskiej ____ **1 397 m²**
- RONDO** na skrzyżowaniu ulic Żupniczej i Chodakowskiej ____ **1 386 m²**
- AL. PRYMASA TYSIĄCLECIA** (jezdni zachodnia, środkowy pas) od ul. Czorszyńskiej do ul. Górczewskiej ____ **804 m²**
- ŻWIRKI I WIGURY** (jezdni zachodnia, prawy pas) od ul. Wawelskiej do ul. I. Miecznikowa ____ **765 m²**
- PUŁKOWA** (jezdni północna, prawy pas) w dwóch lokalizacjach na wysokości ul. Trylogii ____ **612 m²**
- AL. SOLIDARNOŚCI** (jezdni północna, prawy pas) naprzeciwko Galerii Wileńskiej i stacji PKP Warszawa Wileńska ____ **281 m²**

Remonty chodników

Dbamy również o standard chodników dla wygody pieszych. Sukcesywnie je modernizujemy, kładąc kolejne kilometry nowych, estetycznych i antysmogowych płyt. Dzięki temu zwiększamy komfort i bezpieczeństwo pieszych, także tych z niepełnosprawnościami – podczas prac zlikwidowaliśmy wiele barier architektonicznych, stosując specjalne płyty ostrzegawcze i prowadzące.



1.	L. KONDRATOWICZA od ul. Rembielińskiej do ul. św. Wincentego wraz ze skrzyżowaniami z tymi ulicami (bez północnej strony od ul. Łabiszyńskiej do ul. Chodeckiej)	22 754 m ²
2.	RONDO DMOWSKIEGO	8 668 m ²
3.	A. JARZĘBSKIEGO	5 299 m ²
4.	GRÓJECKA (zachodnia strona) od południowej jezdni ul. Opaczewskiej do ul. W. Korotyńskiego	4 533 m ²
5.	A. E. ODYŃCA od ul. Puławskiej do al. Niepodległości: po stronie północnej całość, po stronie południowej z wyjątkiem fragmentu między wlotami ul. J. Czeczota i odcinka od ul. Tynieckiej do ul. Puławskiej	4 284 m ²
6.	J. SKRZYNECKIEGO od ul. Kościuszkowców do ul. Kaczeńca	3 369 m ²
7.	SOKRATESA	3 100 m ²
8.	L. IDZIKOWSKIEGO od ul. Puławskiej do ul. Imielińskiej	2 752 m ²
9.	CHODECKA od ul. Wyszogrodzkiej do ul. L. Kondratowicza	2 483 m ²
10.	MARYWILSKA w rejonie skrzyżowania z ul. Inowłodzką	2 303 m ²
11.	GRENADIERÓW (północno-wschodnia strona) od al. Stanów Zjednoczonych do parkingu przy ul. Majdańskiej, (południowo-zachodnia strona) w rejonie skrzyżowania z ul. Majdańską	2 129 m ²
12.	SZCZĘŚLIWICKA (zachodnia strona) od ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. do ul. Drowskiej	2 114 m ²
13.	RADIOWA (północna strona) od ul. ppłk. W. Szadkowskiego do ul. Wrocławskiej	1 910 m ²
14.	S. STARZYŃSKIEGO (południowa strona) od ul. Namysłowskiej do ronda Żaba wraz z fragmentem zjazdu w kierunku ul. Szwedzkiej	1 743 m ²
15.	W. SŁAWKA (zachodnia strona) od ul. B. Wapowskiego do ul. Bohaterów Warszawy i od wjazdu pod sklep Warus do ul. Dzieci Warszawy	1 588 m ²
16.	SKRZYŻOWANIE ULIC L. KONDRATOWICZA, BLOKOWEJ I PRZY GRODZISKU	1 348 m ²
17.	I. PADEREWSKIEGO od ul. Katuszy do ul. Strycharskiej	1 347 m ²
18.	CIĄG ULIC SASKIEJ I EGIPSKIEJ (północna strona) od al. Stanów Zjednoczonych do ul. Afrykańskiej	1 342 m ²
19.	ŻWIRKI I WIGURY (zachodnia strona) od 1 Sierpnia do wjazdu na osiedle przy ul. Żwirki i Wigury 15 wraz z remontem przystanków autobusowych „Novotel 01” i „Leżajska 01”	1 214 m ²
20.	RYŻOWA ze skrzyżowaniem z Al. Jerozolimskimi do granicy miasta	1 155 m ²
21.	MARYWILSKA w rejonie skrzyżowania z ul. Kupiecką	1 108 m ²
22.	F. PŁASKOWICKIEJ (północna strona) od al. Komisji Edukacji Narodowej do ul. Dereniowej	1 098 m ²
23.	INSTALATORÓW (południowa strona) od ul. Równoległej do budynku Instalatorów 3	1 027 m ²
24.	T. BORA-KOMOROWSKIEGO (południowa strona) od ul. A. E. Fieldorfa „Nila” do ul. J. Meissnera	1 010 m ²
25.	J. ROSOŁA (zachodnia strona) od zjazdu przy ul. Mandarynki 6 do ul. Belgradzkiej	936 m ²
26.	RZĘDZIŃSKA od ul. Człuchowskiej do ul. Strąkowej	872 m ²
27.	TRAKT LUBELSKI (wschodnia strona) od ul. Lucerny do przystanku autobusowego „Trakt Lubelski – Las 02”	834 m ²
28.	WIDOCZNA (zachodnia strona) od ul. Lucerny do przystanku autobusowego „Solidna 01”	823 m ²
29.	AL. JANA PAWŁA II (wschodnia strona) od ul. Stawki do ronda Zgrupowania AK „Radość”	732 m ²
30.	KŁOBUCKA (wschodnia strona) w rejonie ronda Stamma	721 m ²
31.	SKRZYŻOWANIE ULIC ŻUPNICZEJ I CHODAKOWSKIEJ w ramach budowy ronda	651 m ²
32.	CHEŁMŻYŃSKA (wschodnia strona) od przystanku autobusowego „Meblowa 02” na ok. 250-metrowym fragmencie w kierunku północnym	574 m ²
33.	BORZYMOWSKA (południowa strona) od ul. św. Wincentego do ul. Gościeradowskiej	570 m ²
34.	AL. JANA PAWŁA II (wschodnia strona) ronda Zgrupowania AK „Radość” do ul. Błońskiej i zjazdu w kierunku ronda Maklakiewicza	506 m ²
35.	REMBIELIŃSKA (wschodnia strona) od ul. Wyszogrodzkiej do ul. Poborzańskiej	414 m ²

Zazielenianie ulic

Przydrożna zieleń poprawia estetykę przestrzeni, ma też pozytywny wpływ na klimat i jakość powietrza. Dlatego staramy się, aby przy prowadzonych pracach zadbać również o nowe nasadzenia drzew i krzewów. W 2022 r. w kolejnych miejscach zamieniliśmy zbędne płyty chodnikowe i kostkę na rośliny.



OGRODY DESZCZOWE

Ożywiają ulice i ich otoczenie, pełnią ważną rolę retencyjną. Składają się z roślin hydrofitowych (odpornych na zalewanie) oraz lubiących wilgoć. To trawy i byliny kwitnące, a taka mieszanka jest atrakcyjna wizualnie i jednocześnie wytrzymała na niesprzyjające warunki. W 2022 r. utworzyliśmy 30 ogrodów deszczowych. Na tzw. obwodnicy Gocławia powstało 18, na ul. Sokratesa – 7, na ul. A. E. Odyńca – 4, a także 1 w parku kieszonkowym przy południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania ulic Powstańców Śląskich i Wrocławskiej. Powierzchnia wszystkich ogrodów wyniosła 1102 m².

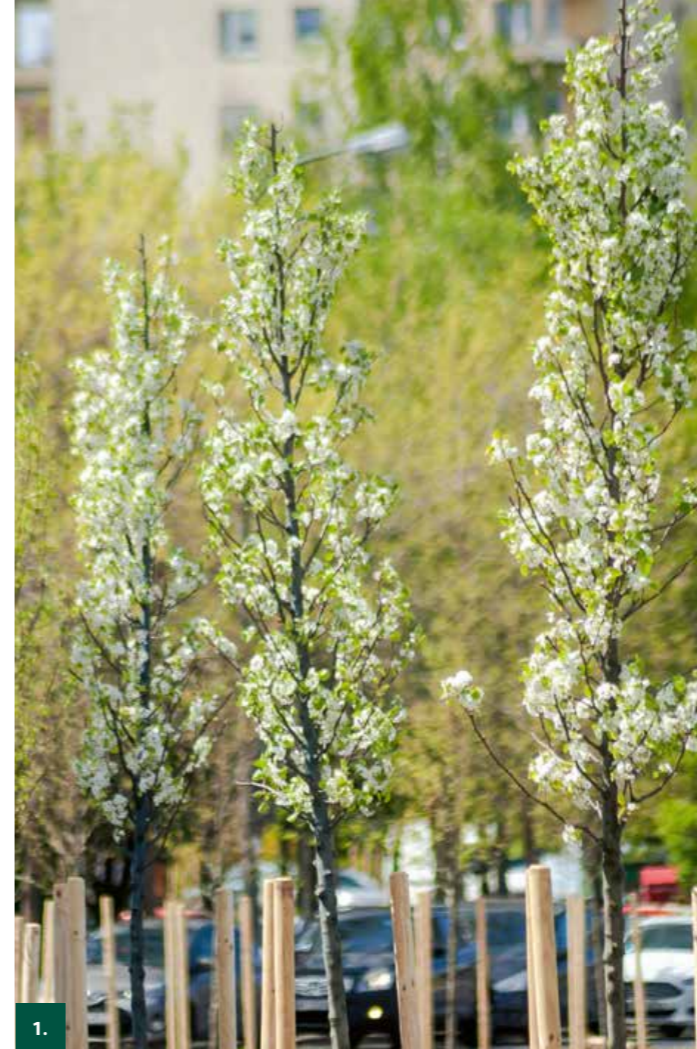
Dbamy nie tylko o stan techniczny dróg, ale również o jakość przestrzeni publicznej. Wzrasta ona tym bardziej, im ulice czy place obok dobrej infrastruktury posiadają więcej zieleni. Wtedy stają się kompletne – gwarantują funkcjonalność i jednocześnie ładnie wyglądają. Ale rośliny w mieście nie są wyłącznie ozdobą. Wpływają na samopoczucie, pochłaniają dwutlenek węgla z atmosfery, a także poprawiają retencję wody.

Dlatego działając zgodnie z uchwaloną w 2019 r. warszawską „Strategią adaptacji do zmian klimatu”, dążymy do zwiększania na naszych ulicach powierzchni biologicznie czynnej. Nowe rośliny sadzimy nie tylko przy okazji przebudów czy remontów. Niektóre nasze inwestycje polegają wyłącznie na zazielenianiu miasta. Realizując je, zdejmujemy zbędne płyty chodnikowe, kostkę czy fragmenty asfaltu i w ich miejscu lokujemy drzewa, krzewy i byliny lub tworzymy trawniki.

W 2022 r. powierzchnia posadzonych krzewów wyniosła 17,4 tys. m². Z kolei nowe byliny zajęły 4,3 tys. m². Gdybyśmy jedno i drugie posadzili obok siebie, wypełniłyby dwa place Zamkowe. Najwięcej roślin dodaliśmy na tzw. obwodnicy Gocławia. Tworząc ją ulice J. Meissnera, gen. R. Abrahama, W. Umińskiego i Jugosłowiańską upiększyliśmy 34 tys. krzewów i 17 tys. bylin.

4,5 TYS. NOWYCH DRZEW

W 2022 r. posadziliśmy 597 drzew. Nie były jedynymi, jakie stanęły w pasie drogowym zarządzanych przez nas ulic. Drzewa sadziły również Tramwaje Warszawskie, Metro Warszawskie i przede wszystkim Zarząd Zieleni – odpowiednio 154, 495 i 3 078. Do tego doszło też 158 posadzonych przez deweloperów. Doliczając nasze, miejskie ulice wzbogaciły się łącznie o 4 482 nowe drzewa.



„Zielone inwestycje”

POSADZONE DRZEWA,
KRZEWY I BYLINY:

1. **TZW. OBWODNICA GOCŁAWIA**
210 drzew
51 tys. krzewów z bylinami
2. **L. KONDRATOWICZA**
137 drzew z 491 zaplanowanych
2,8 tys. m² krzewów
3. **CIĄG ULIC GEN. K. S. RUDNICKIEGO,
W. PERZYŃSKIEGO I B. PODCZASZYŃSKIEGO**
61 drzew
4. **RONDO DMOWSKIEGO**
33 drzewa
i blisko połowa spośród 19,3 tys. krzewów
5. **S. STARZYŃSKIEGO**
33 drzewa
7,5 tys. krzewów i bylin
6. **SOKRATESA**
29 drzew
5,5 tys. krzewów
7. **PLAC PIĘCIU ROGÓW**
19 drzew
8. **RÓG ULIC POWSTAŃCÓW
ŚLĄSKICH I WROCŁAWSKIEJ
(PARK KIESZONKOWY)**
18 drzew
1,7 tys. krzewów i bylin
9. **A. E. ODYŃCA**
12 drzew
2,8 tys. krzewów
10. **STAŁOWA**
(W REJONIE STACJI METRA
SZWEDZKA I STACJI PKP TARGÓWEK)
12 drzew
4,4 tys. krzewów
940 m² trawników
11. **AL. JANA PAWŁA II (W REJONIE UL. STAWKI)**
8 drzew
12. **AL. STANÓW ZJEDNOCZONYCH
(PRZY UL. MĘCIŃSKIEJ)**
8 drzew,
790 krzewów z bylinami
13. **CIĄG ULIC J. ZAMOYSKIEGO I TARGOWEJ**
7 drzew
1,1 tys. krzewów z bylinami

Nowe trasy rowerowe

Miniony rok to 36 kilometrów tras rowerowych wybudowanych, wyremontowanych i wyznaczonych przy pomocy zmian w organizacji ruchu. Obfitował przede wszystkim w szereg krótkich, ale kluczowych odcinków. Nie zabrakło jednak również dużych inwestycji. Na koniec 2022 roku Warszawa posiadała ok. 736 kilometrów różnego typu tras rowerowych. Zdecydowana większość nowych i wyremontowanych odcinków to zadania zrealizowane przez Zarząd Dróg Miejskich.



736 km
TRAS ROWEROWYCH
W TYM:

526,3 km
DRÓG
DLA ROWERÓW

80,6 km
CIĄGÓW PIESZO-
ROWEROWYCH

51,5 km
PASÓW
ROWEROWYCH

77 km
ULIC Z KONTRARUCHEM,
W TYM 4,4 KM KONTRAPASÓW

76%
INFRASTRUKTURY
ROWEROWEJ
Z NAWIERZCHNIĄ
ASFALTOWĄ

Warszawska sieć tras rowerowych znajduje się obecnie na etapie polegającym przede wszystkim na scalaniu istniejących odcinków, łączeniu ich w spójną całość poprzez likwidację kluczowych "wąskich gardeł" czy "czarnych punktów" stanowiących bariery w rozwoju ruchu rowerowego. Są to często dosłownie punkty lub też krótkie odcinki, lecz zmiana jakościowa odczuwalna po ich ulepszeniu jest zazwyczaj nieproporcjonalna do ich długości. Dwa koronne przykłady takich inwestycji można znaleźć po obu stronach Wisły.

Na lewym brzegu będzie to wyczekiwana od dawna przebudowa ronda Dmowskiego u zbiegu ulicy Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich. Równoległe z przejściami dla pieszych powstały trzy przejazdy rowerowe oraz łączący je odcinek drogi rowerowej. Razem z istniejącym już wcześniej układem dróg rowerowych, w szczególności wzdłuż ulicy Marszałkowskiej oraz ulic jednokierunkowych z dopuszczonym kontraruchem otworzyło to zupełnie nowe możliwości bezpiecznego i komfortowego przejazdu rowerem przez ścisłe centrum. Ważnym elementem tego układu jest strefa ograniczonego ruchu na pobliskim Placu Pięciu Rogów, czyli kolejnym obok ronda Dmowskiego projekcie zrealizowanym w ramach programu Nowe Centrum Warszawy. Na papierze to jednak tylko 400 metrów więcej w rejonie ronda oraz kolejne 500 metrów na placu i przylegających do niego ulicach.

Na prawym brzegu równie ważną była przebudowa ulicy Starzyńskiego między ulicą Namysłowską i rondem Żaba. Dzięki przesunięciu jezdni obwodnicy śródmiejskiej udało się wykonać ostatni brakujący odcinek drogi dla rowerów na trasie przebiegającej przez Targówek i Pragę prosto do Śródmieścia. Zakres oznaczał kompleksowe zmiany – zupełnie nowy układ chodników, lepsze oświetlenie, kilkadziesiąt nowych drzew, długą zatokę parkingową oraz szereg stojaków rowerowych. Na mapie ten odcinek to zaś niespełna 600 metrów.

REKORDOWE REMONTY

W tym roku wyremontowane zostało ponad 10 km tras. To najwięcej od momentu prowadzenia szczegółowej statystyki. Łącznie od 2012 roku remont przeszło już ponad 80 km tras. Oznacza to, że już ponad 80% całej sieci ma nawierzchnię asfaltową. Oprócz wspomnianych już wcześniej prac w tej kategorii warto wyróżnić remonty przeprowadzone na ulicach Broniewskiego, Grójeckiej i Rosoła.



WYBÓR MIESZKAŃCÓW

W ramach realizacji projektu z budżetu obywatelskiego swoje oblicze zmieniła trasa wzdłuż Alej Jerozolimskich biegnąca wzdłuż Parku Pięciu Sióstr na Ochocie. Poprawiliśmy znacznie układ ciągów pieszych i rowerowych oraz wyremontowaliśmy obie części. Ta kluczowa trasa rowerowa prowadząca w rejon kolejowego Dworca Zachodniego została też poszerzona.

W 2022 roku wybudowaliśmy m.in. drogę dla rowerów na ulicy Grenadierów na Pradze-Południe, na odcinku między aleją Stanów Zjednoczonych i ulicą Ostrobramską. Odcinek połączył ze sobą dwie długie trasy zbudowane wcześniej przy udziale środków unijnych. Ta inwestycja to swoisty „budżet obywatelski z plusem” – zaproponowany wyjściowo przez mieszkańców projekt namalowania pasów rowerowych na jezdni przeistoczył się we współpracy z nimi w pełnoprawną drogę rowerową poprowadzoną wśród zieleni.

Podobną funkcję łącznika istniejących tras spełniła zakończona w poprzednim roku budowa brakującego odcinka trasy na ulicy Żwirki i Wigury między ulicami 1 Sierpnia i Hynka. To wyjątkowo malowniczy odcinek, który biegnie wzdłuż zabytkowej alei lip. Właśnie ze względu na bliskość pomnika przyrody stanowił jednak pewne wyzwanie na etapie budowy.

Całkowicie przebudowana została trasa rowerowa wzdłuż ulicy Sokratesa, wyznaczaliśmy też równoległy ciąg pieszo-rowerowy po jej drugiej stronie. To pomniejszy, aczkolwiek istotny dla rowerzystów, element całego pakietu zmian poprawiających bezpieczeństwo na tej bielańskiej arterii.

Oświetlenie

Oświetlenie to podstawowy składnik infrastruktury drogowej. Ma bowiem bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Dlatego od lat sukcesywnie je modernizujemy. W 2022 r. rozpoczęliśmy największą w Polsce wymianę blisko 40 tys. opraw na naszych ulicach, a w 2023 r. wkroczymy na drogi gminne, nad którymi zawiesimy ponad 35 tys. nowych lamp.

SPIS TREŚCI

- 50 OPRAWY SAVA
- 52 TUNELE I PRZEJŚCIA PODZIEMNE
- 54 DOŚWIETLENIA PRZEJŚĆ
- 56 PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

Oprawy SAVA

W 2022 r. rozpoczęliśmy jedną z największych w skali Europy wymianę opraw oświetleniowych. Na wszystkich podległych nam drogach stare lampy sodowe zastępujemy ledowymi o nazwie SAVA. Zawiesiliśmy ich już 22 455, a docelowo jezdnie i chodniki oświetli 38 414 egzemplarzy. W 2023 r. pozwolą zaoszczędzić ok. 35 mln zł, zaś w kolejnych latach kwoty te mogą być wyższe.



LICENCJA NA SAVE

Zawieszany model lamp nazywa się SAVA i został zaprojektowany specjalnie dla Warszawy. Stolica posiada licencję na jego wykorzystywanie w przyszłości. Dzięki takiemu zabiegowi 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: od estetyki, przez łatwość zarządzania oświetleniem, aż po jego wymianę i konserwację.

Ponieważ oświetlenie większości warszawskich ulic zainstalowano kilkadziesiąt lat temu, co roku na kolejnych drogach wymienialiśmy słupy i oprawy. Było to jednak wdrażanie stopniowe, a skala modernizacji nie odpowiadała w pełni na zapotrzebowanie. Zmieniło się to w 2022 r., kiedy rozpoczęliśmy montaż ledowych opraw na wszystkich zarządzanych przez ZDM drogach, na których jeszcze ich nie było.

Pierwszy krok w tym kierunku wykonaliśmy w 2020 r. Wybraliśmy w przetargu polską firmę LUG Light Factory, która miała nam wyprodukować i dostarczyć oprawy pozwalające zaoszczędzić 2/3 energii elektrycznej rocznie, a jednocześnie poprawić jakość oświetlenia w mieście. Następnie te nowoczesne urządzenia zostały zaprojektowane i przeszły wszystkie testy oraz certyfikacje. W grudniu 2021 r. debiutanckie oprawy SAVA – pierwsze z 38 414 przewidzianych w dostawie – zawisły przy siedzibie ZDM.

SAVY z regularnych dostaw zaczęły być montowane w lutym. **Do końca 2022 r. zamocowaliśmy 22 455 opraw na ponad 350 ulicach.** Po zmroku oświetlają zarówno główne arterie, jak i mniejsze jednojezdniowe ulice w centrum i na obrzeżach Warszawy. Drogi z SAVAMI stały się bezpieczniejsze, bo zostały doświetlone tak jak trzeba – światło nowych lamp jest zdecydowanie wyraźniejsze. Strumień światła może być odpowiednio ukierunkowany, więc latarnie nie świecą w okna.

Koszt wymiany opraw na energooszczędne SAVY to ponad **42 mln zł.** Dzięki temu ilość energii zużywanej rocznie na oświetlenie dróg zarządzanych przez ZDM spadnie jednak aż o **56 proc.** – z **49,6 GWh do 21,8 GWh.** W ten sposób, przy stawce **1 265,55 zł za MWh** za 2023 r., miasto zaoszczędzi **35 mln zł** rocznie. Ostateczna skala oszczędności zależy będzie od cen prądu w danym roku. Inwestycja zwróci się zatem w ciągu kilkunastu miesięcy.

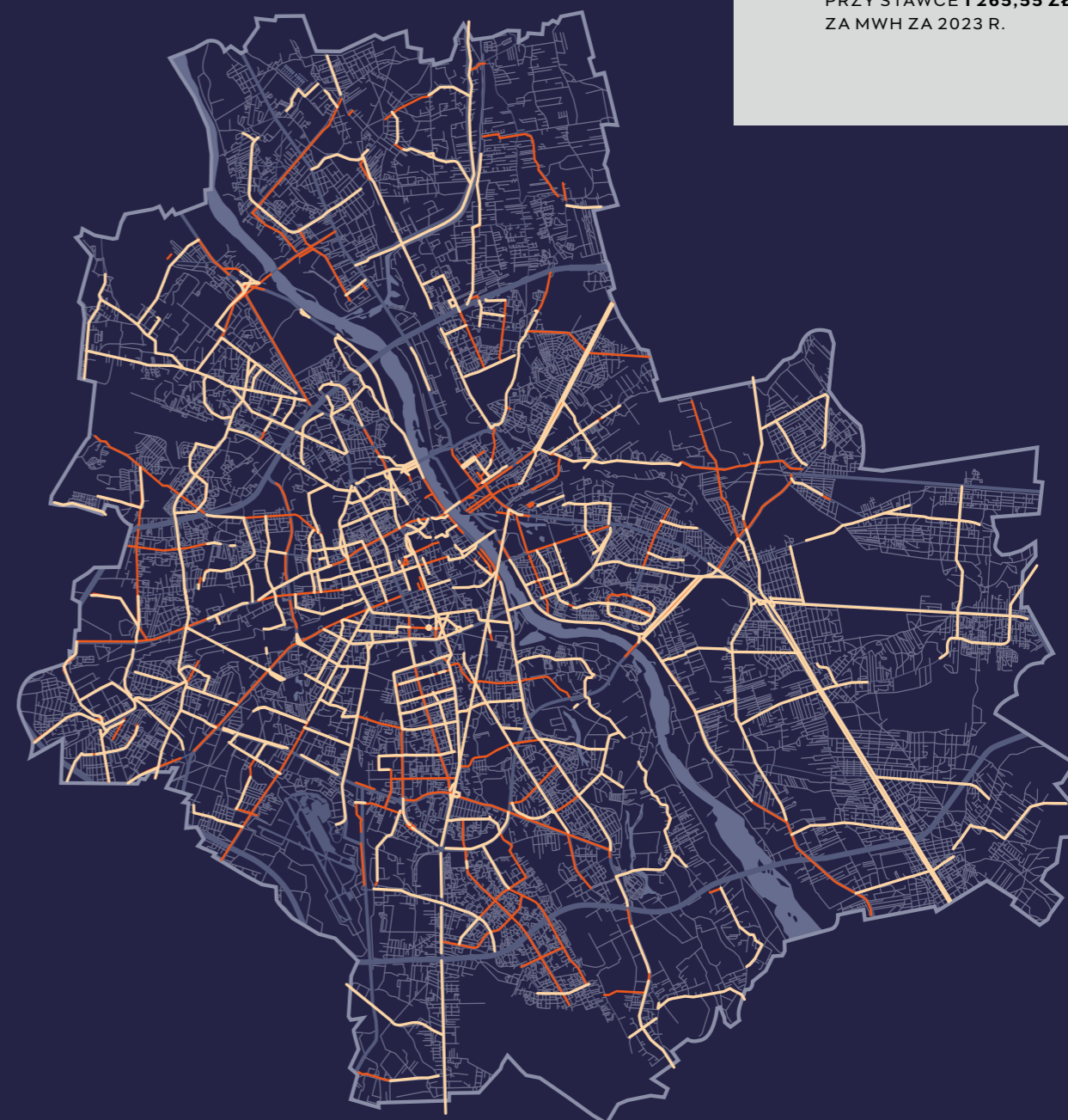
Ledowe lampy oświetlą także wszystkie ulice gminne podległe dzielnicom. Wymianę planujemy rozpocząć w 2023 r., a cały proces przeprowadzi nasza jednostka – szczegóły na str. 56–57.

Wymiana opraw – stan na 31 grudnia 2022 r.

LEGENDA:

ULICE, NA KTÓRYCH
ZAWISŁY SAVY

ULICE ZDM,
NA KTÓRYCH
OPRAWY ZOSTANĄ
WYMIENIONE



22 455

WYMIENIONYCH OPRAW

16 868,57 MWh

SZACUNKOWE
OSZCZĘDNOŚCI ENERGII
ELEKTRYCZNEJ W SKALI ROKU

**OSZCZĘDNOŚĆ PIENIĘDZY
W SKALI ROKU:**

14,7 mln zł

PRZY OBOWIĄZUJĄCEJ
ZA 2022 R. STAWCE **873 ZŁ**
ZA MWh

21,3 mln zł

PRZY STAWCE **1 265,55 ZŁ**
ZA MWh ZA 2023 R.

Tunele i przejścia podziemne

W 2022 r. kontynuowaliśmy wymianę oświetlenia w tunelach i pod wiaduktami. Ledowe lampy zamontowaliśmy w 11 takich lokalizacjach w Warszawie. Największą modernizację przeprowadziliśmy w tunelach Wistostrady. Dzięki temu roczne zużycie prądu spadnie z 1 962 MWh do 613 MWh.



Oświetlenie uliczne to nie tylko latarnie i maszty na węzłach drogowych. To także lampy w tunelach i przejściach podziemnych. Ponieważ tam oprawy świecą się przez całą dobę, kładziemy duży nacisk na ich wymianę.

Instalację opraw ledowych w miejsce sodowych w tunelach i przejściach podziemnych na szerszą skalę rozpoczęliśmy w 2018 r. Do 2021 r. włącznie zmodernizowane oświetlenie zyskało 29 tuneli i przejść. W 2022 r. działaliśmy w kolejnych 11 punktach.

Największą oświetleniową operację przeprowadziliśmy w tunelach w ciągu Wistostrady. Przed wymianą w tunelu wschodnim światło zapewniało 370 lamp, a w tunelu zachodnim – 384. Były to łącznie 754 oprawy. **Teraz wisi 386 LED-ów – 179 w tunelu wschodnim i 207 w tunelu zachodnim.**

Tunele stały się jaśniejsze, a nowy sprzęt jednocześnie zapewni oszczędności. Wymiana pozwoli na spadek zużycia energii elektrycznej o 1 349 MWh (megawatogodzin) w skali roku, czyli o ok. 69 proc. To ważne w dobie rosnących cen za prąd – w 2022 r. za energię elektryczną płaćliśmy 873 zł za 1 MWh, od 2023 r. stawka wynosi już 1 265,55 zł za 1 MWh.



LEPSZE STEROWANIE OŚWIETLENIEM

W tunelach Wistostrady wymieniliśmy również oświetlenie awaryjne i ewakuacyjne, wraz z całą instalacją.

W trakcie modernizacji zainstalowaliśmy specjalne oprogramowanie, które umożliwia zdalny dostęp do systemu sterowania oświetleniem. Dzięki temu kontrolowanie mocy oświetlenia stało się możliwe na bieżąco. Pozwala to na wzmacnianie bezpieczeństwa w tunelach, np. zwiększenie jasności kilku opraw usytuowanych najbliżej tej, która uległa uszkodzeniu.

OSZCZĘDNOŚCI

- Dzięki wymianie oświetlenia w **11 tunelach i pod wiaduktami w 2022 r. lepsze światło ŁĄCZNIE daje 649 opraw LED (zamiast 1 219 opraw sodowych).**
- Roczne zużycie energii w tych lokalizacjach spadnie **z 2 508 MWh do 701,9 MWh.**
- Roczny koszt zużytej energii wyniesie ok. **888,3 tys. zł.** Przy cenie energii elektrycznej wynoszącej za 2023 r. **1 265,55 zł brutto za 1 MWh**, rocznie zaoszczędzimy aż **ok. 2,3 mln zł.**

Tunele i przejścia podziemne z wymienionym oświetleniem w 2022 r.

	PRZED MODERNIZACJĄ		PO MODERNIZACJI		OSZCZĘDNOŚĆ
	liczba opraw	roczne zużycie energii	liczba opraw LED	roczne zużycie energii	
dwa tunele w ciągu Wistostrady	754	1 962 MWh	386	613 MWh	69%
w ciągu ulic Żegańskiej i Zwoleńskiej pod torami kolejowymi i ulicami Patriotów i K. Szpotkańskiego	133	285,6 MWh	76	22,6 MWh	92%
Trasa Łazienkowska przy GUS-ie (przejścia podziemne)	190	149,8 MWh	63	18,2 MWh	88%
ul. Prozy pod ul. Wybrzeże Gdyńskie (trzy tunele jezdne)	35	10,2 MWh	35	4,2 MWh	59%
ul. Farysa pod al. gen. M. Wittek	18	5,3 MWh	22	2,7 MWh	49%
al. płk. R. Kuklińskiego pod ul. Modlińską	18	10,8 MWh	18	3,5 MWh	68%
ul. Myśliborska pod al. płk. R. Kuklińskiego	18	26 MWh	10	8,3 MWh	68%
ul. Świderska pod al. płk. R. Kuklińskiego	22	23,9 MWh	13	5,6 MWh	77%
ul. Trakt Nadwiślański pod al. płk. R. Kuklińskiego	10	14,5 MWh	10	4,6 MWh	68%
ul. Książąt Mazowieckich pod al. gen. M. Wittek	4	11,7 MWh	8	9,7 MWh	17%
pod al. 4 Czerwca 1989 r. na wysokości ul. Świętej Rodziny (przejście podziemne)	17	8,2 MWh	8	9,5 MWh	—
W SUMIE	1 219	2 508 MWh	649	701,9 MWh	72%

Doświetlenia przejść

Odpowiednie oświetlenie przejścia to bardzo ważny element poprawiający bezpieczeństwo pieszych. Dlatego sukcesywnie doświetlamy kolejne zebry. W 2022 r. jaśniejszych po zmroku stało się 299 przejść.



JAK TO DZIAŁA?

Doświetlenie polega na zamontowaniu dodatkowych źródeł światła w rejonie przejścia dla pieszych. Ich głównym zadaniem jest oświetlenie pieszego na przejściu i dojeżdżających do przejść. Światła są precyzyjnie ustawiane tak, aby zapewnić jak najlepszą widoczność pieszych i jednocześnie nie oślepić kierowców.

Bezpieczeństwo na drogach poprawiamy na wiele sposobów. Wśród nich znajduje się doświetlanie przejść dla pieszych. To jeden z naszych głównych projektów, a na szeroką skalę realizujemy go od siedmiu lat.

W 2016 r. montaż nowych słupów i opraw oświetleniowych przy zebraw ruszył jesienią, dlatego wtedy jaśniejszych stało się tylko 79 zebra. Od następnego roku działaliśmy już pełną parą. W 2017 r. doświetliliśmy 353 przejścia, w 2018 – 405, a w 2019 – 342. W 2020 r. poprawiliśmy jasność w 272 lokalizacjach, a w 2021 r. tylko w 9 (z budżetu obywatelskiego). Tak mała liczba to efekt nierozstrzygniętego przetargu ze względu na spowodowane pandemią wysokie na rynku ceny.

W 2022 r. wróciliśmy do doświetleń i działaliśmy w 299 miejscach. Były to m.in. te przejścia, które znalazły się na liście rok wcześniej. **W sumie rozjaśniliśmy już 1 759 zebra.** 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.

WYMAGANIA TECHNICZNE DOŚWIETLENIA

30 luksów

MINIMALNA ŚREDNIA WARTOŚĆ PIONOWEGO NATĘŻENIA OŚWIETLENIA W STREFIE OCZEKIWANIA

50 luksów

MINIMALNA ŚREDNIA WARTOŚĆ PIONOWEGO NATĘŻENIA OŚWIETLENIA NA PRZEJŚCIU

5000-5700 K (barwa zimna)

WYMAGANA TEMPERATURA BARWOWA OPRAWY LED. SŁUŻY WYRÓŻNIENIU PRZEJŚCIA NA TLE OŚWIETLONEJ CIEPŁĄ BARWĄ JEZDNI

Widoczność pieszych na pasach poprawiamy na dwa sposoby:



Oświetlenie dodatkowe

Metoda ta polega na montażu dodatkowych słupów i opraw oświetleniowych, które są zaprojektowane tak, by oświetlały przechodzącego przez przejście pieszego.



Wymiana słupów jeden do jednego

Wiąże się z usunięciem znajdujących się tuż przy przejściach starych latarni i wstawieniu w ich miejsce nowych, wyposażonych w podwójne wysięgniki.

Przejścia dla pieszych doświetlone w 2022 r.

LICZBA DOŚWIETLONYCH PRZEJŚĆ:

1

2

3

4



Plany na przyszłość

Do wieszanych na głównych warszawskich ulicach SAV dołączą następne energooszczędne, ledowe oprawy. Zawisną na ok. 2,5 tys. ulicach gminnych zarządzanych przez dzielnice. Wymianę, która rozpocznie się w 2023 r. i potrwa dwa lata, koordynować będzie ZDM. Ponad 35 tys. lamp zapewni kolejne wielomilionowe oszczędności dla budżetu miasta.



Od początku 2022 r. na drogach podległych ZDM trwa wymiana oświetlenia. Co tydzień w miejsce starych opraw sodowych zawieszamy kolejnych kilkaset lamp o nazwie SAVA (szczegóły na stronach 50–51). Ponieważ zyskaliśmy w ten sposób doświadczenie potrzebne do realizacji tego rodzaju przedsięwzięcia, prezydent Warszawy powierzył nam wykonanie jego drugiej części – wymiany oświetlenia na ulicach gminnych, którymi zarządzają dzielnice.

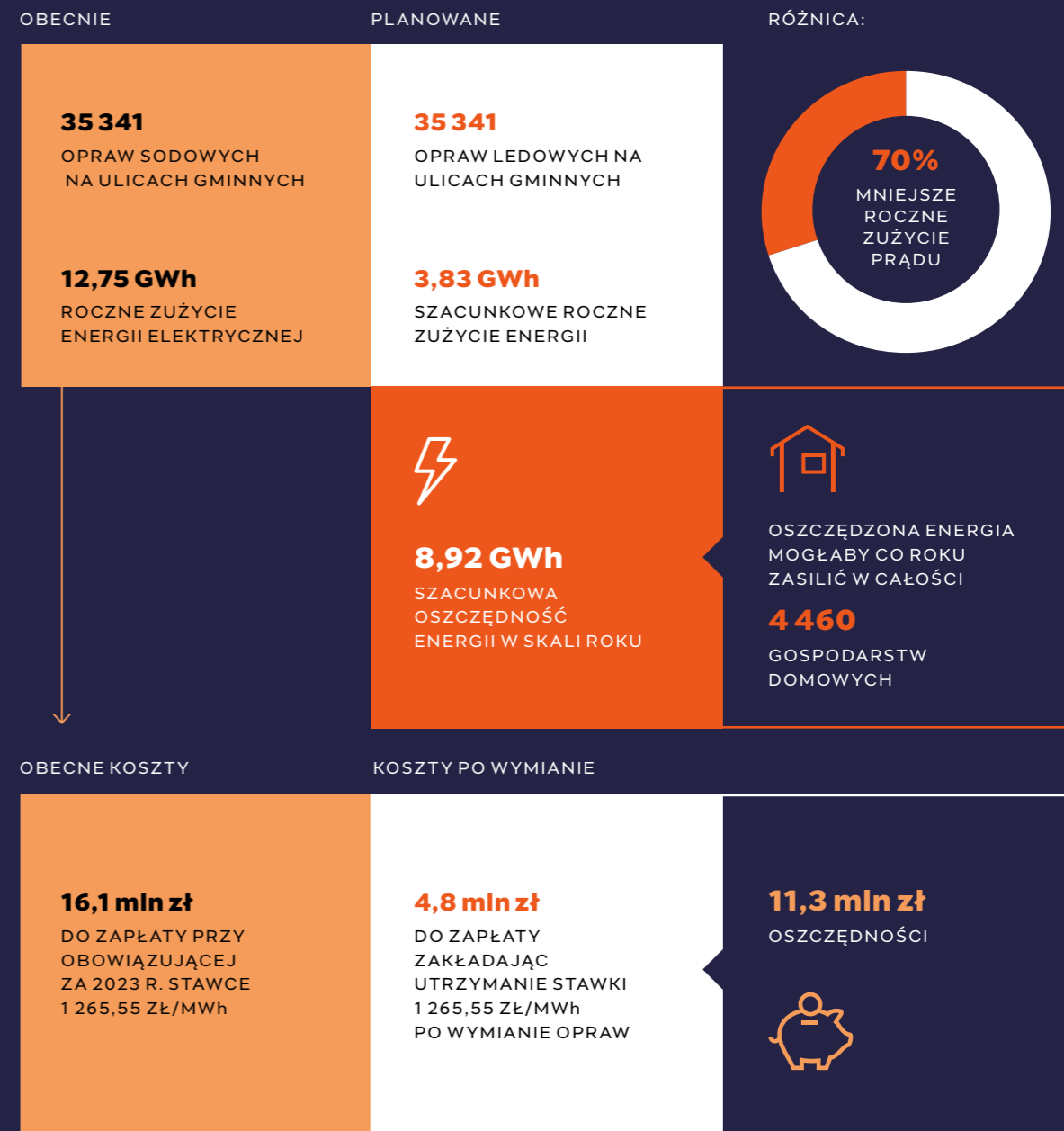
Podyktowane jest to przyspieszeniem procesu modernizacji oświetlenia. Na koniec 2022 r. zaledwie 18 proc. lamp oświetlających osiedlowe uliczki, jakimi przeważnie są drogi dzielnicowe, było ledowych. Resztę stanowiły przede wszystkim oprawy sodowe. W dodatku nie wszędzie dotychczasowa wymiana postępowała w równym stopniu – np. na Ochocie opraw LED było ponad 50 proc., a w Wawrze tylko 4 proc.

Dlatego jesienią 2022 r. ogłosiliśmy przetarg na wymianę lamp na drogach dzielnicowych. Zwycięzca wyprodukuje i dostarczy 35 341 ledowych opraw, a ich montaż zacznie się w 2023 r. i będzie płynną kontynuacją instalacji LED-ów na ulicach podległych ZDM. Szacujemy, że czas wymiany wszystkich opraw na drogach nadzorowanych przez dzielnice potrwa 18 miesięcy. Ledowe oprawy powinny więc rozświetlać całą Warszawę już na przełomie 2024 i 2025 r.

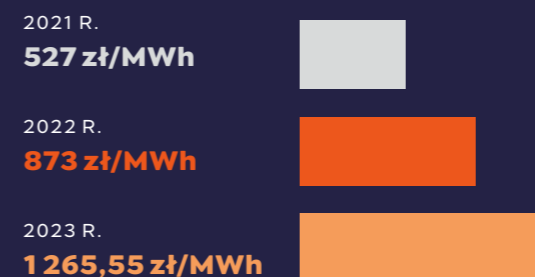
TAKIE JAK SAVA

Ledowe oprawy, które zawisną na drogach gminnych, wyglądem będą przypominać znane już warszawiakom oprawy SAVA. Część z nich (4 907 z 35 341) będzie mniejszych – będą dopasowane do niższych słupów oświetleniowych, które również stoją przy osiedlowych uliczkach.

Wielomilionowe oszczędności



SYSTEMATYCZNY WZROST STAWEK ZA PRĄD:



ROCZNE OPŁATY ZA ENERGIĘ

ok. 50 mln zł
OSTATNIE LATA

PRZEŁOM 2024 I 2025 R.:

ok. 40 mln zł
SZACUNKOWA
KWOTA OPŁATY
PO ZAKOŃCZENIU
WYMIANY OPRAW

ok. 120 mln zł
PRZY BRAKU
WYMIANY OPRAW
PRZY OBECNEJ
DYNAMICE CEN PRĄDU

Bezpieczeństwo

Dobra infrastruktura to taka, która zapewnia bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom dróg. Dlatego konsekwentnie wprowadzamy zmiany na zarządzanych ulicach – budujemy sygnalizacje świetlne, doświetlamy kolejne przejścia dla pieszych i wdrażamy nowe organizacje ruchu. Prowadzimy także związane z tym analizy i pomiary.

Czy wiesz, że...

W 2022 r. Warszawa znalazła się dzięki temu w finałowej trójce miast nominowanych do prestiżowej Europejskiej Nagrody Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Urban Road Safety Award). Komisja Europejska w ten sposób doceniła stolicę za przeprowadzony przez ZDM kompleksowy audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych i sukcesywne wdrażanie przez nas wynikających z niego rekomendacji.

SPIS TREŚCI

- 60 ANALIZUJEMY RUCH NA DROGACH
- 64 ZMIANY W ORGANIZACJI RUCHU
- 66 SYGNALIZACJA ŚWIETLNA
- 68 ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM

Analizujemy ruch na drogach

Wiedza o tym, jak wygląda ruch uliczny, jest kluczowa przy zarządzaniu drogami. Dlatego ZDM prowadzi pomiary natężenia ruchu i prędkości. Właśnie zakończyliśmy dużą modernizację i rozbudowę systemu automatycznych pomiarów ruchu.



127

PUNKTÓW POMIARU RUCHU DROGOWEGO



981 546

POJAZDÓW ŚREDNIO W CIĄGU DOBY POMIAROWEJ WJEŹDŹA I WYJEŹDŹA Z CENTRUM (KORDON ŚRÓDMIEŚCIA)

673 446

POJAZDÓW ŚREDNIO W CIĄGU DOBY PRZEJEŹDŹA Z JEDNEGO NA DRUGI BRZEG WISŁY W OBU KIERUNKACH

199 447

POJAZDÓW ŚREDNIO W CIĄGU DOBY REJESTRUJEMY NA NAJBARDZIEJ ZATŁOCZONYM ODCINKU DROGI – NA MOŚCIE GROTA-ROWECKIEGO

Dane o natężeniu ruchu są jedną z podstawowych informacji wykorzystywanych przez zarządcę drogi. Są także przydatne innym instytucjom, na czele z Biurem Zarządzania Ruchem Drogowym. Służą m.in. do modelowania wpływu zmian w systemie transportowym na ruch, projektowania nowych dróg czy ustalania programów sygnalizacji.

System, który do tego służy, nazywa się APR – Automatyczny Pomiar Ruchu. Jego pierwsza wersja powstała na bazie Warszawskich Badań Ruchu (WBR), zrealizowanych w 1993 r. Wtedy zmierzono tylko liczbę samochodów przejeżdżających przez wszystkie ówczesne mosty Warszawy. Chodziło o przetestowanie urządzeń rejestrujących ruch w warunkach miejskich. Były nimi przede wszystkim liczniki typu RPP-2, które wykorzystywały czujniki pneumatyczne. W dużym uproszczeniu były to ułożone przez całą szerokość jezdni przewody, które w momencie najeżdżania wysyłały impulsy i w ten sposób zliczały auta. Technologia ta nie była doskonała, bo przejeżdżające samochody potrafiły zrywać czujniki. Dlatego pomiary częściowo przeprowadzono przy użyciu rejestratorów typu RPP-3, wykorzystujących pętle indukcyjne. To właśnie na nich oparł się pierwszy system APR, który zaczął działać w 1998 r.

NAJWIĘKSZY SYSTEM W KRAJU

Do tego czasu przez pięć lat trwało przygotowywanie systemu. Pod kątem logistycznym odpowiadał za to ZDM. Na nasze zlecenie Biuro Planowania Rozwoju Warszawy (BPRW) wykonało ekspertyzę, na podstawie której wskazano lokalizacje punktów pomiaru ruchu. Ich wyznaczenie nadzorował m.in. zespół z inżynierem komunikacji prof. Wojciechem Suchorzewskim na czele. Tym samym utworzone zostały tzw. kordony i ekrany zliczające natężenia w charakterystycznych punktach miasta. Pierwszym kordonem był ten oparty o granice Warszawy, kolejny jest zbliżony do przebiegu tzw. obwodnicy etapowej miasta. Bliżej centrum badania prowadzone są na kordonie śródmiejskim, opartym o obwodnicę śródmiejską. Mierzymy również ruch na ekranie mostowym (czyli na wszystkich



RÓŻNE LICZBY PUNKTÓW POMIAROWYCH I LICZNIKÓW

System APR składa się ze 127 punktów pomiarowych, w których pracuje 198 liczników. W niektórych szerszych przekrojach potrzeba bowiem więcej niż jednego urządzenia, aby zmierzyć cały ruch na jezdniach.

mostach przez Wisłę) i ekranie kolejowej linii średnicowej. System uzupełnia kordon lotniska na Okęciu i kordon Ursynowa (wybranego jako reprezentatywna dzielnica mieszkalna).

Technologicznie system wsparł Instytut Badawczy Dróg i Mostów VERUM. W jego gestii leżało skonstruowanie i wyprodukowanie rejestratorów pojazdów. W efekcie powstał największy w skali kraju system pomiarów ruchu, który zapoczątkował coroczne badania.

Zestawiając go z prowadzonymi wcześniej pomiarami, był jak telefon komórkowy przy tarczowym aparacie telefonicznym. Rozwijany w kolejnych latach system pozwalał nie tylko zliczać poruszające się po Warszawie pojazdy, ale także klasyfikować je do 3 grup: samochody osobowe, dostawcze lub ciężarowe krótkie, ciężarowe długie i autobusy. Umożliwił też pozyskiwanie informacji o prędkościach poruszających się aut (taką funkcję mają liczniki RPP-5). Wykorzystywany na odcinkach między skrzyżowaniami (tzw. odcinki międzywęzłowe) dawał odpowiedź, jak bardzo są one obciążone.

Z każdym rokiem system rozszerzał się o kolejne stacje pomiarowe, czyli urządzenia, którymi w wyznaczonych wcześniej punktach prowadziliśmy pomiary. Urządzenia też stawały się coraz lepsze – ostatnie używane liczniki typu RPP-6 (29 wciąż funkcjonuje) wyposażono w modem GSM, czyli moduł przesyłania danych na serwer ZDM. Wcześniej nasi pracownicy musieli co miesiąc podjeżdżać do punktów pomiarowych i zgrywać wyniki.



WIELKA WYMIANA REJESTRATORÓW

APR w niezmienionej formie funkcjonował do końca 2019 r. Liczył wtedy 114 punktów, w tym 18 lokalizacji, w których pomiary prowadzone były przez całą dobę przez cały rok. W pozostałych pomiar odbywał się rotacyjnie – w wybrane tygodnie w okresie miarodajnym pomiarowo.

Ponieważ jego infrastruktura została mocno wyeksploatowana, podjęliśmy decyzję o modernizacji systemu począwszy od 2020 r. Wiązało się to z gruntowną przebudową dotychczasowych i budową nowych stacji pomiaru ruchu (w sumie jest ich teraz 127). W tym pierwszym przypadku wykonaliśmy nowe pętle indukcyjne, doprowadziliśmy stałe zasilanie 230V nocą z latarni i zamontowaliśmy niezbędne elementy do obsługi punktów.

W latach 2021–2022 wyposażyliśmy wcześniej przygotowaną infrastrukturę stacji pomiarowych w nowoczesne rejestratory firmy Feig i liczniki ruchu rowerowego MLR produkcji Smartmicro. **Do dyspozycji mamy 169 rejestratorów Feig i 39 liczników MLR.** Do tego dochodzi nadal używanych 29 rejestratorów ruchu drogowego RPP-6, które docelowo będziemy zastępować kolejnymi Feigami. Dojdzie także jeszcze 6 następnym MLR-ów.

Tym samym następuje kolejny krok w rozwoju APR – z telefonu komórkowego przechodzimy w erę smartfona. Modernizacja przede wszystkim pozwoliła już poszerzyć strukturę rodzajową pojazdów. Zarejestrowane w trakcie pomiarów auta system klasyfikuje teraz do 9 grup: osobowe, dostawcze, osobowe z przyczepą, ciężarowe, ciężarowe z przyczepą, ciągniki siodłowe z naczepą (TIR-y), autobusy do 12 m długości, autobusy powyżej 12 m długości (przegubowe) i motocykle. Dzięki temu wiemy, ile z zarejestrowanych w danym punkcie pomiarowym pojazdów stanowią np. osobówki, autobusy czy motocykle.

CZAS NA LICZNIKI ROWEROWE

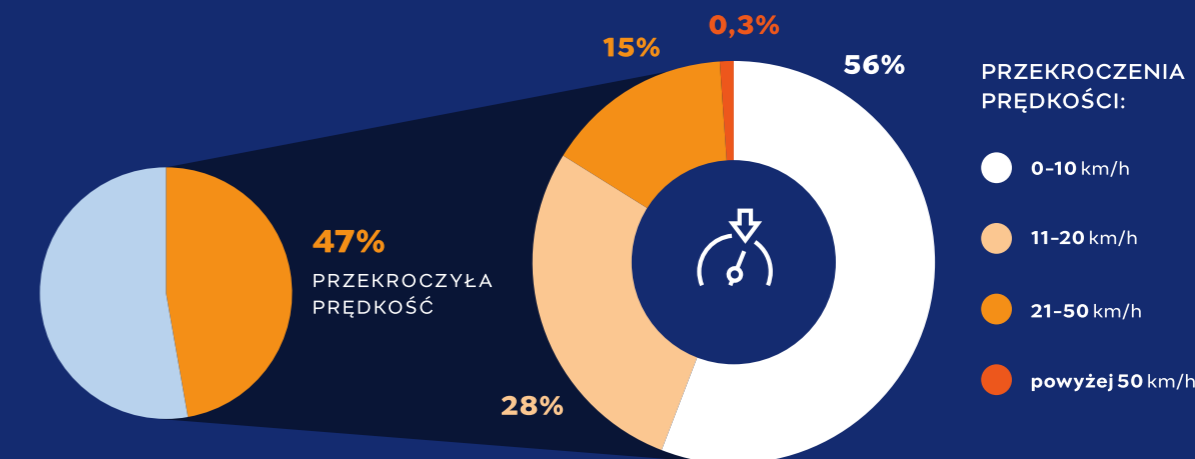
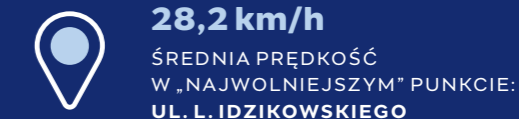
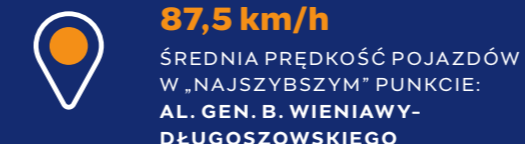
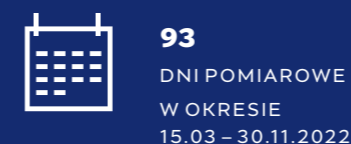
Nowe rejestratory umożliwiły nam również ciągłe pomiary natężenia ruchu i badania prędkości we wszystkich punktach. Wcześniej pomiary prowadziliśmy w sposób rotacyjny – przynajmniej raz w roku w każdym punkcie. Teraz dane spływają do nas on-line – na nasze serwery dostarczane są po każdym dniu.

Istotne dopełnienie systemu stanowią liczniki rowerowe. Pozwalają na pozyskiwanie informacji o liczbie osób coraz chętniej wybierających rower jako środek transportu.

Dane z pomiarów z ubiegłego roku można obejrzeć na stronie ZDM: zdm.waw.pl/dzialania/badania-i-analazy/analiza-ruchu-na-drogach/analiza-ruchu-na-drogach-2022. Kolejnym etapem rozwoju systemu będzie udostępnienie danych w szerszym zakresie, tak aby każdy mógł się z nimi zapoznać na stronie ZDM.



Badania prędkości chwilowej i natężenia ruchu 2022



Przekraczanie dozwolonej prędkości przez kierowców jest jednym z największych zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Skalę tego problemu pokazują coroczne badania prędkości chwilowej pojazdów na warszawskich ulicach. Ze względu na spowodowany koronawirusem lockdown i luźniejsze ulice, w 2020 r. kierowcy przyspieszyli. W 2021 r. sytuacja pandemiczna zaczęła ulegać poprawie i przypuszczaliśmy, że zwiększający się tłok na ulicach wyhamuje kierowców. Niestety, nadal często nadmiernie się rozpędzali. W 2022 r.

natomiast zwolnili, a wpływ na to miało zaostrzenie od 1 stycznia przepisów ruchu drogowego, w tym podwyższenie stawek mandatów i punktów karnych za nadmierną prędkość jazdy. Potwierdzają to nasze pomiary – w 2021 r. dopuszczalną prędkość przekroczyło 59 proc. zarejestrowanych pojazdów, w 2022 r. było ich 47 proc. **Znacznie zmniejszył się odsetek przekroczeń o ponad 50 km/h**, za które traci się prawo jazdy. W 2021 r. takich aut zarejestrowaliśmy prawie 35 tys. (1,41 proc.), w 2022 r. tylko 4 tys. (0,30 proc.).

Zmiany w organizacji ruchu

Do poprawy bezpieczeństwa przyczyniają się zmiany w organizacji ruchu. Wprowadzamy je nie tylko w trakcie przebudów i remontów ulic o większej skali, ale także indywidualnie – w oparciu o audyt wszystkich przejść bez sygnalizacji w mieście. To m.in. budowa azylów dla pieszych, montaż progów zwalniających czy zmiana geometrii jezdni. Wyznaczamy także naziemne zebry.



4 093
PRZEJŚCIA BEZ SYGNALIZACJI
NA DROGACH ZDM
W WARSZAWIE, KTÓRE
PRZESZŁY AUDYT

481
PRZEJŚĆ
OCENIONYCH NAJNIŻEJ
I ZAKWALIFIKOWANYCH DO
SZYBKIEGO DZIAŁANIA

430
PRZEJŚĆ, NA KTÓRYCH
WPROWADZILIŚMY ZMIANY
ZGODNE Z REKOMENDACJAMI
AUDYTORÓW, W TYM NA 207
„ZERACH” I „JEDYNKACH”

56
PRZEJŚĆ OCENIONYCH NA 0 I 1,
NA KTÓRYCH PRACOWALIŚMY
W 2022 R.

40%
TYLE NAJBARDZIEJ
NIEBEZPIECZNYCH PRZEJŚĆ
ZOSTAŁO PRZEBUDOWANYCH

Naziemne przejścia poprawiają wygodę i bezpieczeństwo pieszych. Co roku powstają w kilkudziesięciu lokalizacjach w mieście, ale najważniejsze są tam, gdzie zastępują tunele lub kładki, bądź też sprawiają, że nie trzeba pokonywać znacznych odległości, by legalnie przekroczyć jezdnię.

Takich przejść poprawiających dostępność w ciągu ostatnich 9 lat (2014–2022) utworzyliśmy w Warszawie 54. W 2022 r. wytyczyliśmy je w 12 lokalizacjach. Najważniejszą – najlepiej pokazującą, jak nowe naziemne zebry się przydają – jest rondo Dmowskiego. Wokół niego utworzyliśmy 4 przejścia – przez ul. Marszałkowską na wysokości ulic Widok i Nowogrodzkiej oraz przez Al. Jerozolimskie na wysokości ulic Parkingowej i Poznańskiej. Dzięki nim, przechodząc przez samo centrum Warszawy, nie trzeba już schodzić do podziemi. Pozwalają oszczędzić czas, a przede wszystkim ułatwiają wejście na wydłużone i poszerzone przystanki tramwajowe, co dla osób z ograniczeniami ruchowymi było wcześniej niemal niemożliwe (informacje o pomiarach ruchu na rondzie na str. 15).

Przebudowujemy też istniejące przejścia. Wdrażamy zmiany, które są efektem przeprowadzonego w latach 2016–2020 audytu 4 093 zebra bez sygnalizacji – wszystkich na drogach zarządzanych przez ZDM. W pierwszej kolejności bezpieczeństwo poprawiamy na tych przejściach, które otrzymały notę 0 lub 1 w skali o 0 do 5.

W 2022 r. bezpieczeństwo poprawiliśmy na kolejnych 105 zebrawach. Na pierwszym miejscu znalazła się ul. gen. R. Abrahama. Przy okazji wyznaczania pasów rowerowych i porządkowania parkowania wprowadziliśmy poprawki na 10 przejściach, spośród których aż osiem oceniono wcześniej na 0 pkt. Wszystkie skróciliśmy i wyeliminowaliśmy parkowanie w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Podobne rozwiązanie zastosowaliśmy na ul. Sokratesa i jej przecnicach. Budując rondo na skrzyżowaniach z ulicami Kaliszówka i S. Petöfiego, przeprofilowaliśmy ich wloty wraz



NAZIEMNE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH



AZYLE DLA PIESZYCH



SKRÓCENIE PRZEJŚCIA

z zebraami. Ponadto poszerzyliśmy istniejące azyle na zebrawach przez ul. Sokratesa. W sumie poprawiliśmy tam bezpieczeństwo na 13 przejściach.

Azyl poszerzyliśmy również w Al. Ujazdowskich – na wysokości Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Piesi zyskali dodatkową, bezpieczną przestrzeń na przekroczenie jezdni, a ruch został uspokojony. Z kolei dodatkowy azyl, poprzez skrócenie przejścia, utworzyliśmy na ul. Obozowej w rejonie ulic Radziwie i Wawrzyszewskiej. Na obu jezdniach zamontowaliśmy wysepki z prefabrykatu na lewych pasach. Tym samym piesi zyskali więcej miejsca i po zejściu z peronu przystanku tramwajowego nie wkraczają już bezpośrednio na pas ruchu.

W kilku miejscach najlepszym sposobem poprawy bezpieczeństwa okazało się zamontowanie progów zwalniających. Takie rozwiązanie zastosowaliśmy m.in. na ulicach L. Idzikowskiego, Wrocławskiej czy K. Gierdziejewskiego. Na tej ostatniej ulicy spowalniacze „wkleiliśmy” w asfalt przed dojazdem na skrzyżowanie z ulicami Posąg 7 Panien i Czerwona Droga.

Aby uspokoić i uporządkować ruch, wstawialiśmy także słupki blokujące. Stanęły tam, gdzie w trybie pilnym konieczne stało się zabezpieczenie chodników i przejść przed parkującymi autami – m.in. na ul. Globusowej, Egipskiej i u zbiegu ulic Namysłowskiej i S. Starzyńskiego.

Sygnalizacja świetlna

Sygnalizacja świetlna uspokaja i porządkuje ruch, a tym samym poprawia bezpieczeństwo. Ponieważ jest kosztownym rozwiązaniem, jej budowę poprzedzamy dokładnymi analizami. W 2022 r. w światła wyposażyliśmy w sumie 13 najbardziej ruchliwych skrzyżowań i przejść dla pieszych.

SKRZYŻOWANIA I PRZEJŚCIA



881
Z SYGNALIZACJĄ
ŚWIETLNA



634
Z SYGNALIZACJĄ
AKOMODACYJNĄ –
DOSTOSOWUJĄCĄ DŁUGOŚĆ
SYGNAŁÓW ŚWIETLNYCH
DO NATĘŻENIA RUCHU



392
Z SYGNALIZACJĄ
WYPOSAŻONĄ
W AUTOMATYCZNĄ
DETEKCJĘ PIESZYCH

W Warszawie jest 881 skrzyżowań i przejść z sygnalizacją świetlną. Już ponad 630 (z wyjątkiem najstarszych instalacji) to tzw. sygnalizacje adaptacyjne, które dostosowują długość sygnału zielonego do natężenia ruchu. To ułatwia poruszanie się wszystkim uczestnikom ruchu.

O sygnalizacji dbamy konsekwentnie – po to, żeby bezpieczeństwo i płynność ruchu były jak najlepsze. W tym celu w 2020 r., podpisując nową umowę z konserwatorami świateł, rozszerzyliśmy im zakres prac w ramach bieżącego utrzymania. Dzięki temu nie tylko usuwamy usterki, ale wymieniamy wszystkie przestarzałe elementy, żeby zapobiegać awariom.

W 2022 r. wybudowaliśmy lub wyremontowaliśmy sygnalizacje na 35 skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych w całej Warszawie. W miejscach, w których było konieczne uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa, wybudowaliśmy nową sygnalizację. Tak stało się na 13 skrzyżowaniach i zebrawach. Nowe sygnalizatory pojawiły się na „krzyżówce” ulic L. Kondratowicza, Blokowej i Przy Grodzisku. Przede wszystkim stawialiśmy je jednak na przejściach – było to wynikiem przeprowadzonego w latach 2016–2020 audytu wszystkich zebra bez sygnalizacji. Światła wybudowaliśmy tam, gdzie zdaniem audytorów żadne inne rozwiązanie nie zdałoby egzaminu. Piesi zyskali sygnalizację m.in. na przejściach przez ulice Człuchowską (na wysokości Okolicznej), B. Czecha przy ulicach Wawerskiej i H. Wierzchowskiego), Żegańskiej (w rejonie posesji 22c) czy w al. W. Reymonta przy ul. Żbikowianka.

W miejscach, gdzie sygnalizacja była stara i wyeksploatowana, przeprowadziliśmy remonty. Tak stało się m.in. na skrzyżowaniach ulic Grójeckiej i W. Korotyńskiego, I. Krasickiego i A. Malczewskiego, Wólczyńskiej i Sokratesa, Gwiazdźstiej i Z. Krasieńskiego, Trakt Brzeski i 1 Praskiego Pułku czy na „krzyżówce” alej Wilanowskiej z Lotników.

Łączna kwota, którą w 2022 r. przeznaczaliśmy na budowę, przebudowę, dostosowanie do nowej organizacji ruchu oraz konserwację sygnalizacji świetlnej, wyniosła blisko 43 mln zł.



INNI TEŻ BUDUJĄ

W 2022 r. sygnalizacje wybudowały też inne jednostki oraz prywatni inwestorzy. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poprawiła bezpieczeństwo na dwóch przejściach przez ul. I. Gandhi – na wysokości ulic L. Teligi i L. Hirszfelda. Instalacja świateł (na podstawie projektów przygotowanych przez ZDM) w obu miejscach wiązała się z dostosowaniem ciągu ulic I. Gandhi i J. Rosoła do awaryjnego objazdu tunelu drogi ekspresowej S2. Z kolei deweloperzy działali m.in. na ul. Marywilskiej w rejonie skrzyżowań z ulicami Inowłodzką i Kupiecką, gdzie sygnalizacje postawili w czterech lokalizacjach (szczegóły na str. 38–39).



Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Na płynność i poprawę ruchu drogowego w Warszawie wpływa Zintegrowany System Zarządzania Ruchem. To rozrastająca się co roku sieć kamer i czujników, obejmująca już ponad 410 skrzyżowań.



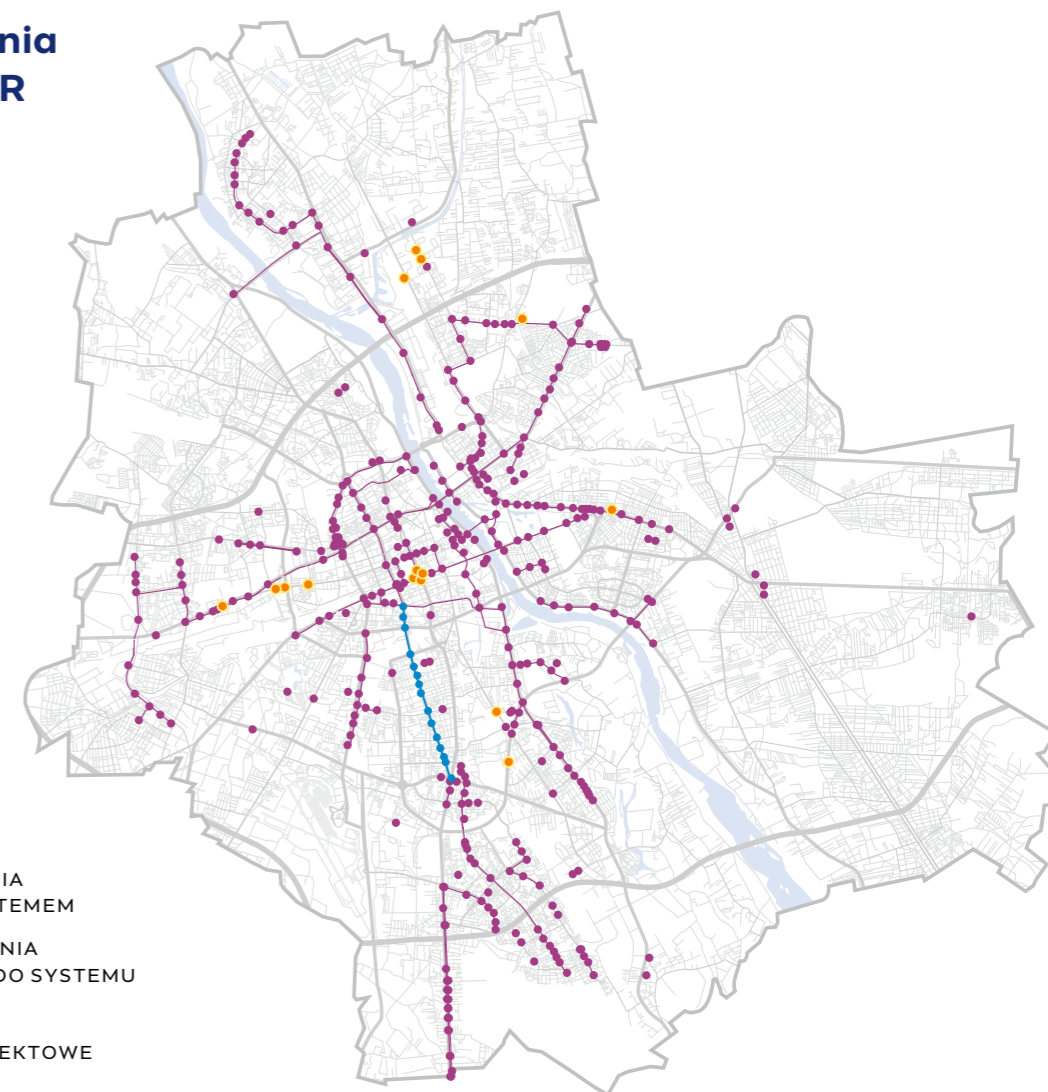
Na co dzień Zintegrowany System Zarządzania Ruchem (ZSZR) jest niemal niezauważalny. Ukrywa się pod postacią monitoringu, detektorów i kilometrów kabli, które ulokowane w masztach sygnalizatorów i charakterystycznych skrzynkach przy chodnikach pozwalają na sterowanie ruchem. Dzięki temu mieszkańcy mogą bezpiecznie i płynnie poruszać się po mieście.

ZSZR działa od jesieni 2008 r. Powstał po to, by uporządkować i kontrolować ruch w nadzorowanym obszarze, zapewnić priorytet pojazdom komunikacji publicznej i informować użytkowników dróg o zdarzeniach drogowych. Gdy uruchamiano system, na jego liście znajdowało się 37 skrzyżowań: w ciągu Wiślostrady od mostu Gdańskiego do al. W. Witosa i w Al. Jerozolimskich od ronda Waszyngtona do placu Zawiszy.

Była to podstawa do stworzenia nowoczesnego i w pełni funkcjonalnego systemu zarządzania ruchem w mieście, który z każdym rokiem powiększał się o następne skrzyżowania i osygnalizowane przejścia dla pieszych. W 2022 r. w jego poczet weszło 16 kolejnych, m.in. cztery zebry wytyczone wokół ronda Dmowskiego oraz skrzyżowania ul. M. Kasprzaka z Płocką i al. Prymasa Tysiąclecia. W ciągu niemal 15 lat ZSZR rozrósł się aż jedenastokrotnie i obejmuje już 411 lokalizacji.

Na włączonych do systemu skrzyżowaniach ruch uległ poprawie. W ciągu doby przejeżdża na nich więcej samochodów niż wcześniej – szacujemy, że od 10 do 20 proc. To efekt zmniejszonej liczby zatrzymań samochodów na światłach. Kluczem jest tu działający na znacznym obszarze ZSZR algorytm Yuttraffic MOTION. Reagując na bieżąco tak kieruje podłączonymi do systemu sygnalizacjami, aby przepuszczonych zostało jak najwięcej aut.

Skrzyżowania objęte ZSZR



LEGENDA:

- SKRZYŻOWANIA OBJĘTE SYSTEMEM
- SKRZYŻOWANIA WŁĄCZONE DO SYSTEMU W 2022 R.
- PRACE PROJEKTOWE

Yuttraffic MOTION na podstawie danych, które zbiera z detektorów zamieszczonych na ulicach i skrzyżowaniach, ukazuje aktualnie panujący na nich ruch i przewiduje taki, jaki może zaistnieć. Za pomocą złożonych algorytmów sterowania co 3 minuty generuje możliwe do uruchomienia programy sygnalizacji, odpowiednie do przewidzianej sytuacji na ulicy. Polega to na obliczaniu długości cykli, jakie powinny obowiązywać, aby zapewnić jak najlepszą przepustowość na danym ciągu skrzyżowań (wyliczone są też inne parametry odpowiedzialne za sterowanie ruchem na skrzyżowaniu). Wygenerowane programy system na bieżąco analizuje, po czym wybiera do wdrożenia taki, który – w oparciu o zebrane dane – najlepiej się sprawdzi, czyli pozwoli na przejazd większej ilości pojazdów na zaczynającym się przepełniać skrzyżowaniu. Programy zmieniają się co 5-15 minut w zależności od natężenia ruchu.

WIĘCEJ SKRZYŻOWAŃ W ZSZR

W najbliższych latach ZSZR rozszerzy się o kolejne lokalizacje. W systemie znajdzie się 14 skrzyżowań w ciągu al. Niepodległości. Pracujemy nad remontem sterujących tam ruchem sygnalizacji i dostosowaniem ich do działania w akomodacji i koordynacji. W tym celu przygotowujemy projekty organizacji ruchu, które zostaną zatwierdzone przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.

Bieżące utrzymanie

Ulice to setki tysięcy elementów infrastruktury drogowej. Dbając o ich utrzymanie, przez cały rok i niemal całą dobę kontrolujemy stan techniczny jezdni, chodników i obiektów inżynierskich. Sprawdzamy również pas drogowy m.in. pod kątem nielegalnych reklam.

SPIS TREŚCI

- 72 POGOTOWIE DROGOWE
- 74 OBIEKTY MOSTOWE I INŻYNIERSKIE
- 76 PARKINGI PODZIEMNE
- 78 PAS DROGOWY
- 80 USUWAMY NIELEGALNE REKLAMY
- 81 KONTROLA CIĘŻARÓWEK
- 82 SPRZEDAJEMY USUNIĘTE SAMOCHODY
- 84 MIEJSKI SYSTEM INFORMACJI

Pogotowie drogowe

Aby Warszawa funkcjonowała jak należy, niezbędne jest Pogotowie Drogowe ZDM. Nasi pracownicy przez całą dobę siedem dni w tygodniu czuwają nad stanem infrastruktury drogowej. W 2022 r. zabezpieczyliśmy blisko pół tysiąca awarii, które zagrażały bezpieczeństwu ruchu.



MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU WARSZAWA 19 115

To najpopularniejszy kanał do zgłaszania usterek. Za jego pośrednictwem dostaliśmy ponad połowę powiadomień o konieczności naprawy infrastruktury drogowej. W sumie w różnych sprawach otrzymaliśmy **48 652** zgłoszenia.



NAPRAWY NAWIERZCHNI

Kolejność interwencji zależy od skali awarii. Priorytet mają te, które bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu użytkowników dróg – są usuwane w ciągu **24 godzin** od zgłoszenia. Pozostałe, w zależności od kategorii drogi, w ciągu **3, 6 i 9 dni**.

Podlegające nam ulice stale monitorujemy w poszukiwaniu usterek. Interwencje były przede wszystkim skutkiem naszych codziennych patroli i zgłoszeń od mieszkańców i innych jednostek.

W 2022 r., podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej usuwaliśmy usterki oświetlenia (stanowiły aż 38% wszystkich interwencji) i sygnalizacji świetlnej. Kilka tysięcy razy byliśmy wzywani do uszkodzonej nawierzchni jezdni. **Żeby zabezpieczyć wykruszenia, zużyliśmy 15 565 kg masy na zimno.** To niemal 623 worki o wadze 25 kg, w które taka masa najczęściej jest pakowana. W ten sposób doraźnie zabezpieczaliśmy infrastrukturę. Docelowo zlecaliśmy naszym wykonawcom trwałe naprawy za pomocą asfaltu lanego.

Nie wszystkie zgłoszenia dotyczyły dróg, które są w zarządzie ZDM. W takim przypadku niezwłocznie zabezpieczaliśmy miejsce awarii i przekazywaliśmy informacje do właściwej jednostki.

W 2022 r. po raz pierwszy przeprowadziliśmy mobilne skanowanie dróg w celu automatyzacji wykrywania usterek. Był to pilotaż – oczami kamer zarejestrowaliśmy 150 km wybranych dróg (szerzej na stronach 92-93).

PODJĘLIŚMY 499 INTERWENCJI, KTÓRE BEZPOŚREDNIO ZAGRAŻAŁY BEZPIECZEŃSTWU RUCHU. NAJCZĘŚCIEJ DOTYCZYŁY:

145
USZKODZONEJ
NAWIERZCHNI CHODNIKA

90
USZKODZONEGO SŁUPKA
UNIEMOŻLIWIĄJĄCEGO
WJAZD NA CHODNIK

64
USZKODZONEJ
NAWIERZCHNI JEZDNI

48
BRAKÓW
W OZNAKOWANIU
PIONOWYM



48 652 ZGŁOSZENIA ZAREJESTROWANE W 2022 R.



18 305
OŚWIETLENIE
ULICZNE



1 318
REKLAMA W PASIE
DROGOWYM



515
GRAFFITI



6 537
SYGNALIZACJA
ŚWIETLNA



1 282
USZKODZONY SŁUPEK
UNIEMOŻLIWIĄJĄCY
WJAZD NA CHODNIK



412
USZKODZONA
STUDZIENKA
KANALIZACYJNA



6 058
USZKODZONA
NAWIERZCHNIA
JEZDNI



971
USZKODZONY SŁUPEK
PRZESZKODOWY (PYLON)
na wysepkach i azylach
na przejściach



386
AWARYJNE
ZAJĘCIE PASA
DROGOWEGO



5 056
BRAKI
W OZNAKOWANIU
PIONOWYM



915
ZAJĘCIE
PASA DROGOWEGO



312
ZALANA
JEZDNI



2 059
USZKODZONY
CHODNIK



631
PARKOWANIE
W SPPN



272
WYTARTE
OZNAKOWANIE
POZIOME



Obiekty mostowe i inżynierskie

Na infrastrukturę drogową składają się również mosty, wiadukty, kładki, tunele, przejścia podziemne czy ekrany akustyczne. Aby w dalszym ciągu służyły warszawiakom i przyjeźdźcom, dbamy o ich dobry stan techniczny. Pracujemy również nad poprawą ich dostępności.

KLUCZOWE LICZBY



83,1 tys. m²

POWIERZCHNIA WYCZYSZCZONYCH OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH

14,7 mln zł

KWOTA PRZEZNACZONA NA KONSERWACJĘ OBIEKTÓW MOSTOWYCH I INŻYNIERSKICH

W Warszawie są 534 obiekty mostowe i inżynierskie, w tym 65 mostów. Aby mieszkańcy mogli bezpiecznie z nich korzystać, stale je kontrolujemy. Prowadzone konserwacje polegają m.in. na miejscowych naprawach nawierzchni bitumicznych, wymianie belek prefabrykowanych, naprawach powierzchni betonowych przeseł czy barier energochłonnych. Wykonujemy również zabezpieczenia antykorozyjne oraz myjemy ekrany akustyczne, gzymsy, balustrady czy fasady mostów.

W 2022 r. sfinalizowaliśmy odnowę wiaduktu w ciągu ul. Saskiej nad al. Stanów Zjednoczonych. Wyremontowaliśmy schody po zachodniej stronie obiektu – wymieniliśmy stopnie oraz balustrady. Inwestycję domknęliśmy remontem dwóch wind po południowej stronie przeprawy. Zainstalowaliśmy nowy system sterowania urządzeniami, zamontowaliśmy też nowe drzwi, przyciski i wyświetlacze.

Nasze działania wiązały się również z nowymi inwestycjami. **Rozpoczęliśmy remont wiaduktu w ciągu ul. Marywilskiej.** Konstrukcja była przewidziana w całości do rozbiórki i odbudowy. Mimo próby utrzymania na niej ruchu w czasie prac, ze względów bezpieczeństwa konieczne okazało się wyburzenie jej w całości zamiast odnowy połówkami. Dzięki sprzyjającej pogodzie udało się wykonać konstrukcję nowego wiaduktu w sezonie zimowym.

Jesienią rozstrzygnęliśmy dwa ważne przetargi. Pierwszy dotyczy remontu wiaduktu mostu Poniatowskiego – prace obejmą całą konstrukcję wiaduktu i będą polegały na odnowie elementów betonowych i kamiennych oraz murów oporowych. Drugi wiąże się z renowacją wiaduktu w ciągu ulic Potrzebnej i Świerszcza nad ul. Globusową. Obiekt zyska nową płytę pomostu, a podpory (tzw. przyczółki) zostaną skute i dobrojone – w ten sposób dostosujemy je do położenia płyty. Realizacja obu inwestycji zacznie się w 2023 r.



OBIEKTY MOSTOWE I INŻYNIERSKIE W LICZBACH

65 MOSTÓW

84 PLATFORMY

39 ESTAKAD

4 SCHODY RUCHOME

159 WIADUKTÓW

43 PRZEJŚCIA PODZIEMNE

73 KŁADKI

58 km EKRAŃÓW AKUSTYCZNYCH

33 TUNELE

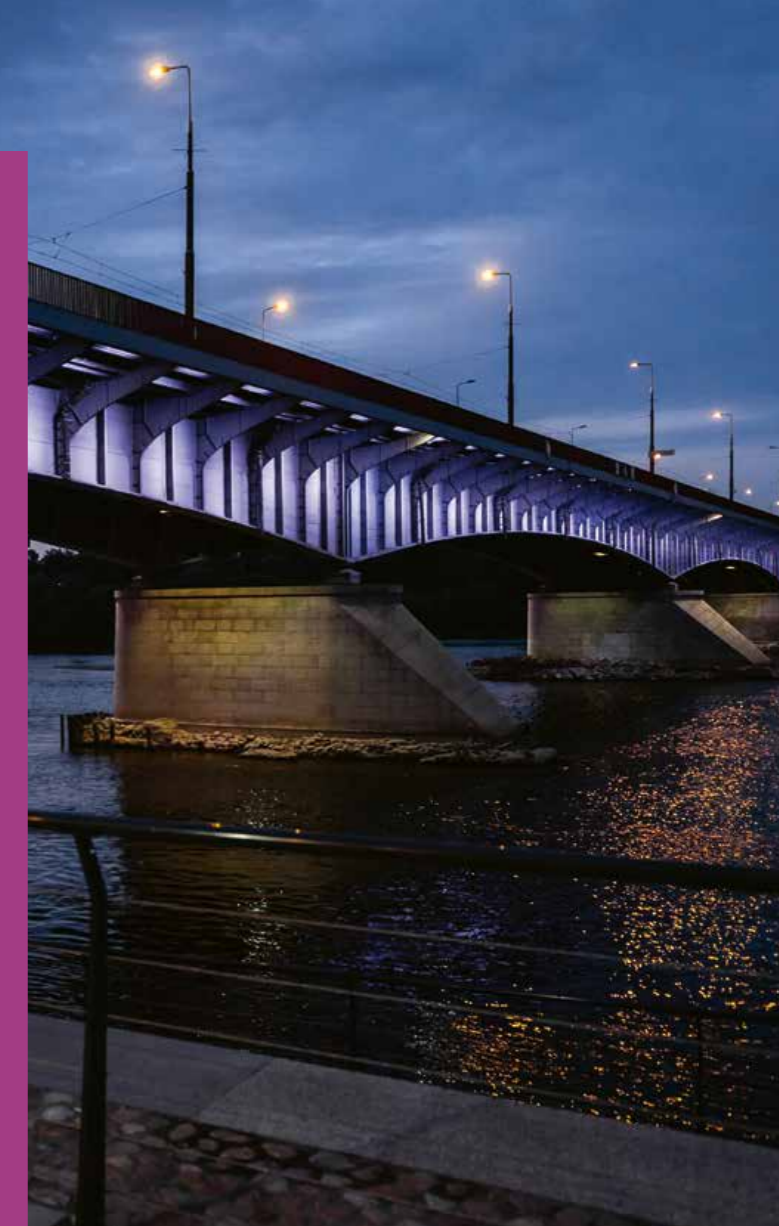
56 MURÓW OPOROWYCH

122 PRZEPUSTY

308 BRAMOWNIC

37 WIND

2 PODNOŚNIKI



NIECZYNNY TUNEL WYPEŁNIONY BETONEM

Czasem musimy się mierzyć z nietypowymi wyzwaniami. Pod zarządną przez ZDM ul. Prosta znajdował się długi na 84 m tunel. Składał się z trzech wysokich na 2,05 m części i służył do przewozu prasy. Powstał w latach 50. lub 60. ubiegłego wieku, ale przestał służyć dekady temu. Ponieważ od lat nie przechodził żadnych remontów, jego stan był fatalny. Remont obiektu nie wchodził w grę, a jedynym rozwiązaniem okazało się jego zabetonowanie. Przestrzeń tunelu wypełniliśmy 779 m³ betonu. Tym samym zabezpieczyliśmy jezdnię ul. Prostej oraz torowisko tramwajowe. Gdyby podziemny korytarz nadal istniał, jego pogarszający się stan mógłby doprowadzić do spękań asfaltu i powolnego zapadania się torów.

Parkingi podziemne

ZDM dysponuje dwoma parkingami podziemnymi do użytku publicznego. Oba zlokalizowane są w centrum miasta i dostępne do parkowania krótkoterminowego. W 2022 r. wyposażyliśmy je w nowoczesny system kontroli dostępu.



TABLICE INFORMUJĄ O WOLNYCH MIEJSCACH

Nowy system pozwolił na synchronizację z elektronicznymi tablicami kierunkowymi. Pojazdy wjeżdżające i wyjeżdżające są precyzyjnie zliczane, a informacja natychmiast przesyłana do tablic rozmieszczonych w okolicach parkingów. Na parking pod pl. Krasieńskich kierują cztery tablice, natomiast pod ul. L. Waryńskiego – trzy. Dodatkowo, na jednym i na drugim obiekcie, zamontowaliśmy nowe tablice tuż nad wjazdem – tam również wyświetlana jest aktualna liczba wolnych miejsc.



NOWI OPERATORZY

Jesienią 2022 r. wybraliśmy nowych dzierżawców garaży, którzy obsługują je od 1 stycznia 2023 r. Obsługa polega na przyjmowaniu opłat za postój od kierowców, dokonywaniu przeglądów instalacji i urządzeń technicznych garaży, opłacaniu rachunków za media, a także przeprowadzaniu drobnych napraw, których koszt nie przekracza jednorazowo 6 tys. zł.

Parkingi podziemne pod pl. Krasieńskich i ul. L. Waryńskiego zostały wybudowane jeszcze w latach 90. W ostatnim czasie, po upływie wielu lat, zdecydowaliśmy się przeprowadzić konieczne prace remontowe. W listopadzie 2020 r. parking pod ul. L. Waryńskiego zyskał nowe lampy i czujniki ruchu, detektory tlenu węgla, monitoring oraz instalację elektryczną. Jeszcze szerszy zakres prac przeprowadzony został pod pl. Krasieńskich – tutaj oprócz zamontowania nowego, energooszczędnego oświetlenia, naprawiliśmy nawierzchnię oraz uszczelniliśmy ściany i stropy.

W 2022 r. w obu garażach wymieniliśmy przestarzały system parkingowy, który odpowiadał m.in. za kontrolę dostępu do obiektu. Nowe urządzenia są intuicyjne i proste w obsłudze. Kierowcy mają do dyspozycji duży ekran dotykowy, dzięki któremu mogą opłacić pojedynczy postój (kartą płatniczą, gotówką lub blikiem) oraz długookresowy abonament. Wjeżdżając na postój, nie muszą pobierać biletu – **precyzyjne kamery wyposażone w system LPR (Licence Plate Recognition) automatycznie rozpoznają tablice rejestracyjne i otwierają barierę parkingową**. Posiadacze aktywnego abonamentu mogą więc swobodnie wjeżdżać i wyjeżdżać z parkingów, natomiast pozostali opłacą postój w jednej z kas automatycznych lub przy wyjeździe w terminalu wyjazdowym.

System pozwala również na poprawę bezpieczeństwa. W przypadku zgłoszenia kradzieży kluczy do pojazdu czy karty parkingowej, operator ma możliwość wpisania samochodu na „czarną” listę, dzięki czemu auto nie zostanie wypuszczone przez system parkingowy.

PARKINGI W LICZBACH

407
MIEJSCA POSTOJOWE
PARKINGU POD
PL. KRASIŃSKICH

130
MIEJSCA POSTOJOWE
PARKINGU POD
UL. L. WARYŃSKIEGO

Tabela opłat parkingowych

	PARKING POD PL. KRASIŃSKICH		PARKING POD UL. WARYŃSKIEGO
Każda rozpoczęta godzina parkowania	6 Zł		
Koszt postoju całodobowego	50 Zł	30 Zł	50 Zł
Koszt postoju weekendowego (od piątku od godz. 19 do poniedziałku do godz. 7)	100 Zł	50 Zł	100 Zł
Abonament miesięczny całodobowy	600 Zł	200 Zł	700 Zł
Abonament miesięczny, umożliwiający parkowanie do 12 godzin na dobę	450 Zł	—	500 Zł



Pas drogowy

Na drogach zarządzanych przez ZDM można spotkać wiele obiektów niezwiązanych z ich funkcjami. To np. stoiska handlowe, kioski i reklamy. Aby nie obniżały poziomu estetyki i bezpieczeństwa przestrzeni miejskiej, dbamy o porządek w pasie drogowym. Udzielamy zgody na jego zajęcie na podstawie jasno określonych zasad.



Wprowadzone z powodu pandemii koronawirusa obostrzenia dotknęły głównie prowadzących działalność gospodarczą. Odczuli je przede wszystkim ci, którzy korzystają z miejskiej przestrzeni. Dlatego w 2020 r. z inicjatywy prezydenta Warszawy Rafała Trzaskowskiego stołeczni radni obniżyli stawki za zajęcie pasa drogowego. Ubiegający się o zezwolenie na ustawienie ogródka restauracyjnego czy kawiarnianego uzyskali 75% zniżki. Rabat dla starających się o zezwolenie na organizację targowisk, pawilony handlowe, kioski, szyldy i markizy, słupy ogłoszeniowe oraz gabloty informacyjne i reklamowe wyniósł 50%.

Obniżone stawki obowiązywały również w kolejnym roku. W 2022 r. wróciły do stanu sprzed pandemii, podobnie jak sezon na ogródki gastronomiczne, który był dłuższy niż poprzedni – rozpoczął się 1 marca i trwał do 31 października. Restauratorzy po zniesieniu restrykcji mogli już swobodnie ustawiać stoliki na świeżym powietrzu. Przez cały zeszły rok wydaliśmy w tym celu 571 decyzji.

Łącznie w 2022 r. wydaliśmy 3 426 decyzji zezwalających na działanie obiektów w pasie drogowym niezwiązanych z jego funkcją. Najwięcej decyzji dotyczyło reklam (975), drugie w kolejności były ogródki gastronomiczne (571), a trzecie – stoiska handlowe (542). Na czwartym miejscu uplasowały się kioski (454).

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.

DOCHÓD

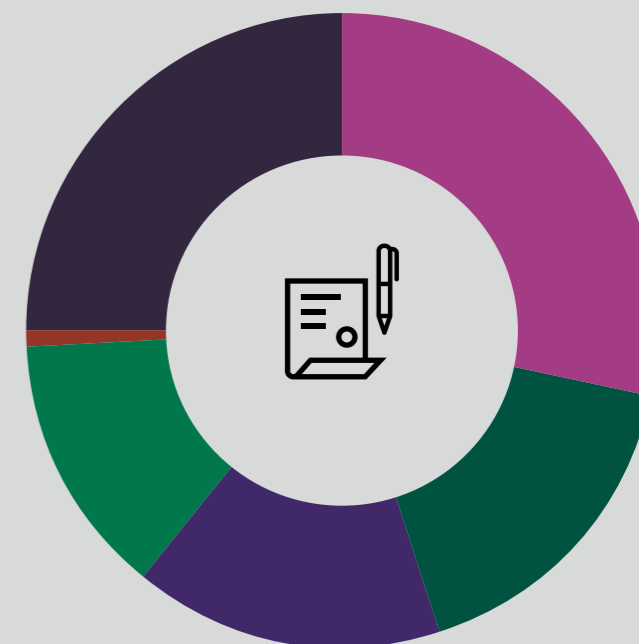
63,3 mln zł

TYLE W 2022 R. WYNIOSŁY WPŁYWY Z ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO

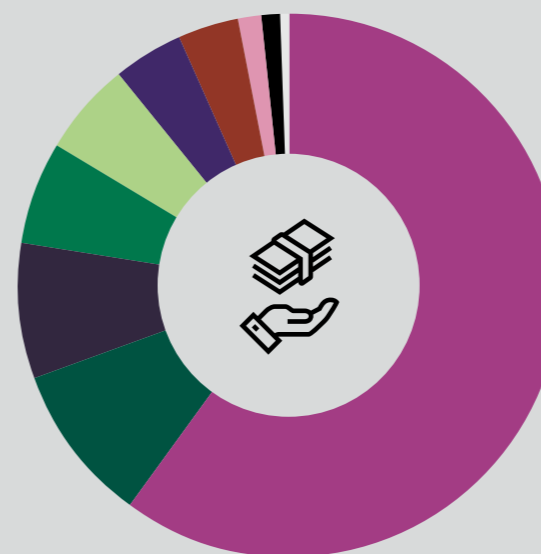
Pas drogowy – bilans 2022 roku.

3 426 DECYZJI

ZEZWAŁAJĄCYCH NA DZIAŁANIE OBIEKTÓW W PASIE DROGOWYM NIEZWIĄZANYCH Z JEGO FUNKCJĄ WYDANYCH W 2022 R., W TYM:



63,3 MLN ZŁ WPŁYWÓW Z ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO



Usuwanie nielegalne reklamy

Nielegalne reklamy zakłócają krajobraz, a mogą też nawet stwarzać zagrożenie, zasłaniając widoczność. Dlatego regularnie kontrolujemy pas drogowy i likwidujemy te obiekty, które są umieszczone bez zezwolenia. W 2022 r. nasi pracownicy przeprowadzili 16,7 tys. kontroli i usunęli 1,1 tys. nośników.



KARA

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 **4 650 zł**.

Nielegalne reklamy nie tylko wpływają negatywnie na estetykę przestrzeni publicznej, ale mogą też obniżać poziom bezpieczeństwa. Zdarza się, że nośniki reklamowe ograniczają widoczność kierowcom i utrudniają pieszym bezpieczne przejście przez jezdnię. 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 2022 r. przeprowadziliśmy łącznie 16 723 kontrole, w tym 11 584 dotyczące reklam. Skutkowało usunięciem nielegalnych 613 nośników reklamowych i 518 innych obiektów w pasie drogowym. Wśród nich znalazły się m.in. pojemniki na odzież używaną i wygrodzienia.

Zajęcie pasa drogowego bez naszej zgody wiąże się z karą. W 2022 r. wszczęliśmy 2 062 postępowania administracyjne zmierzające do ukarania właścicieli nielegalnych obiektów (w tym 1 145 postępowań dotyczyło reklam) oraz wydaliśmy 1 304 decyzje administracyjne naliczające kary na właścicieli nielegalnych obiektów (w tym 751 decyzji dotyczyło reklam).

W LICZBACH

2 mln 134 tys. 710 zł

WPŁYWY Z KAR ZA ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO W 2022 R.

613

USUNIĘTE REKLAMY

518

USUNIĘTYCH OBIEKTÓW W PASIE DROGOWYM, M.IN. POJEMNIKI NA ODZIEŻ UŻYWANĄ I WYGRODZENIA

Kontrola ciężarówek

Ruch ciężarówek w mieście jest nieunikniony. Jednak jeden taki przeładowany pojazd może uszkodzić nawierzchnię jezdni bardziej niż wszystkie auta osobowe jadące daną ulicą w ciągu tygodnia. Dlatego wspólnie ze Strażą Miejską i policją kontrolujemy samochody ciężarowe.



2 149

SKONTROLOWANE CIĘŻARÓWKI

119

ZATRZYMANE PRZEŁADOWANE CIĘŻARÓWKI

101

WYDANE DECYZJE ADMINISTRACYJNE ZMIERZAJĄCE DO UKARANIA PRZEWOŹNIKA

964,1 tys. zł

ŁĄCZNA KWOTA KAR NAŁOŻONYCH W TRYBIE DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH

Kontrole ciężarówek rozpoczęliśmy w 2016 r., kiedy przejęliśmy to zadanie od Inspekcji Transportu Drogowego. Niestety, od marca 2019 r. musieliśmy je wstrzymać – po tym, jak Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej uchylił przepisy dotyczące dopuszczalnego nacisku na oś na polskich drogach. Również dwa lata później weszła w życie niezbędna nowelizacja ustawy o drogach publicznych i prawa o ruchu drogowym, która uspołjniła polskie przepisy z unijnymi. Tym samym mogliśmy wznowić kontrole.

Prowadzimy je wspólnie ze Strażą Miejską i policją, których funkcjonariusze są uprawnieni do zatrzymywania samochodów. Obciążenie pojazdu mierzymy przy użyciu specjalnych mobilnych wag, rozkładanych w jednym z siedmiu punktów kontrolnych. W naszych kompetencjach jest też prowadzenie postępowania administracyjnego, zmierzającego do nałożenia kary na przewoźnika i – co ważne – uniemożliwienia kontynuacji przewozu pojazdem przekraczającym normy. **Kary wahają się od 1,5 tys. zł do nawet 15 tys. zł.** Ich wysokość zależy od rodzaju przekroczeń parametrów wymiarowo-wagowych.

Przestrzeganie norm dotyczących pojazdów ciężarowych to jeden z kluczowych elementów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przeładowane ciężarówki niszczą nasze drogi – jeden taki pojazd może uszkodzić nawierzchnię bardziej niż wszystkie pojazdy osobowe jadące tą ulicą w ciągu tygodnia.

Ograniczając to zjawisko oszczędzamy na remontach, a zebrane w ten sposób środki możemy przeznaczyć na inwestycje. Poprawiamy też płynność ruchu drogowego (przeładowane pojazdy są narażone na awarie), chronimy środowisko (kontrolując czy pojazd nie zanieczyszcza drogi) i polepszamy warunki konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi (karząc nieuczciwych przewoźników).

WAŻNE

Zgodnie ze znowelizowanym w 2021 r. prawem, domyślnym limitem dla pojazdów ciężarowych jest 11,5 tony nacisku na jedną oś. Zarządcy dróg mogą wprowadzić specjalnym oznakowaniem dodatkowe ostrzejsze limity. Pojazdy, które są konstrukcyjnie dostosowane do większego nacisku na oś, mogą poruszać się z takim obciążeniem tylko za specjalnym zezwoleniem.

Sprzedajemy usunięte samochody

Na estetykę ulic niekorzystnie wpływają nie tylko reklamy, ale również porzucone samochody. Dlatego usuwamy takie auta, a jeśli w ciągu 6 miesięcy nie zostaną odebrane przez właściciela, te w lepszym stanie zamiast na złom kierujemy na licytację. W 2022 r. sprzedaliśmy 45 odholowanych samochodów za ponad 360 tys. zł.



TRZY LICYTACJE

Pierwszy przetarg, w którym sprzedawaliśmy odholowane samochody, ogłosiliśmy jesienią 2021 r. Wtedy na licytację wystawiliśmy 8 pojazdów. 7 znalazło nowych właścicieli, a suma, jaką za nie uzyskaliśmy, wyniosła 92 tys. 700 zł. Biorąc pod uwagę dwie kolejne aukcje, za sprzedane dotychczas łącznie 53 auta otrzymaliśmy 457 tys. 353 zł.



14 664

USUNIĘTE W 2022 R.
NIEPRAWIDŁOWO
ZAPARKOWANE SAMOCHODY
(ART. 130A PORD)

1 740

ODHOLOWANE W 2022 R.
WRAKI (ART. 50A PORD)

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. W trybie art. 50a usuwane są pojazdy pozostawione bez tablic rejestracyjnych lub takie, których stan wskazuje, że nie są używane.

Pojazdy odholowane w oparciu o art. 50a – na wniosek straży miejskiej lub policji – trafiają na parkingi firm, z którymi mamy podpisane 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.

Nieodebrane samochody do 2021 r. kierowaliśmy na złom. Zdarzały się jednak wyjątki – pojazdy nie wymagające wielu napraw, by mogły wrócić na drogi. Dlatego uznaliśmy, że niektóre porzucone auta, choć klasyfikowane jako wraki, nie muszą trafiać do kasacji. W 2022 r. w drodze postępowania przetargowego wystawiliśmy na sprzedaż łącznie 57 takich samochodów. 45 znalazło nowych właścicieli, a suma, jaką za nie uzyskaliśmy, wyniosła 364,6 tys. zł. To niemała kwota, wystarczająca na remont ok. 300 m jezdni.

W trakcie dwóch licytacji wpłynęło łącznie 619 ważnych ofert. Najdroższym samochodem okazało się bmw 320D, sprzedane za 38 tys. 101 zł. Jednocześnie wzbudziło też największe zainteresowanie – chciało je kupić aż 111 osób. Drugim najpopularniejszym autem okazał się nissan juke z 74 ofertami. Kilka samochodów sprzedaliśmy za kwotę znacząco przewyższającą ich ceny wywoławcze. Renault 5 wystawione za 1 tys. zł znalazło nowego właściciela za 3 tys. 100 zł, a saab 900 z ceną wywoławczą na poziomie 10 tys. zł został kupiony za 18 tys. 888 zł.



NAJDRÓŻEJ SPRZEDANE SAMOCHODY W 2022 R.

38 101 ZŁ
BMW 320D

36 152 ZŁ
NISSAN JUKE

25 100 ZŁ
LAND ROVER FREELANDER

21 790 ZŁ
DODGE RAM

20 540 ZŁ
RENAULT MASTER



Miejski System Informacji

Dobre oznakowanie pozwala mieszkańcom i turystom na sprawne poruszanie się po mieście. Dlatego co roku aktualizujemy, modernizujemy i utrzymujemy prawie 96 tys. elementów, które składają się na Miejski System Informacji. Dzięki niemu Warszawa stała się pierwszą tak bogato oznaczoną stolicą w Europie.



722

NOWE OZNACZENIA
ZAMONTOWANE W 2022 R.

403

ZAOPINIOWANE
PROJEKTY ORGANIZACJI
RUCHU (w odniesieniu
do elementów MSI)

2,6 tys.

PRZEKROCZYŁA ŁĄCZNA
LICZBA SPRAW W WYDZIALE
ZAJMUJĄCYM SIĘ MSI

Dziś praktycznie każdy ma mapę w smartfonie. Nadal jednak spójny i czytelny system informacji adresowej jest niezbędny do dobrej orientacji w przestrzeni miasta. W Warszawie już od ćwierć wieku tę rolę pełni Miejski System Informacji. To zestaw drogowych i tablic z nazwami ulic oraz osiedli, które od połowy lat 90. wciąż pomagają w dotarciu pod wskazany adres. Wcześniej warszawiacy i przyjezdni musieli posiłkować się różnorodnymi tabliczkami z numerami kamienic i bloków, poukrywanymi w cieniu sklepowych szyldów.

Porządkowanie chaosu zaczęło się od powołania działającego przy ratuszu licznego zespołu urbanistów, warsawianistów i urzędników. Ich zadaniem było podzielenie miasta w obrębie dzielnic na obszary odpowiadające osiedlom. Wiązało się to z tym, że ówczesny podział administracyjny Warszawy na gminy i dzielnice był zbyt ogólny, aby można było ich użyć w systemie informacyjnym w celu ułatwienia orientacji w mieście. Równoległe, obok prowadzonej analizy przestrzennej stolicy, ratusz przygotował ankietę, którą rozesał do kilkudziesięciu miast na świecie, m.in. Londynu, Bostonu czy Tokio. Respondentami były rady miejskie lub wydziały zajmujące się miejską informacją. Odpowiedziały na pytania dotyczące tworzenia systemów o skali podobnej do MSI, sposobów ich finansowania, kosztów i harmonogramu działań. Wyjaśniały również, jak bardzo dokładne są funkcjonujące w ich metropoliach systemy i jakie elementy informacji miejskiej integrują lokalną społeczność.

Następnie do głosu doszli mieszkańcy, z którymi przygotowane propozycje zostały skonsultowane i w niewielkim zakresie skorygowane. Na końcu przegłosowali je dzielnicowi radni – tak w ciągu kilku lat powstały **143 obszary MSI**, których stworzenie stanowiło pierwszy krok do usprawnienia poruszania się po mieście.



NAPRAWA, KONSERWACJA,
WYMIANA I AKTUALIZACJA **8 551 OZNACZEŃ**, W TYM:



6 361

TABLIC ULICOWYCH
I ROZPROWADZAJĄCYCH
RUCH PIESZY



212

TABLIC
ROZPROWADZAJĄCYCH
RUCH KOŁOWY



379

PUNKTÓW
INFORMACJI
PŁATNEJ



427

MODUŁÓW O PATRONACH
ULIC I WAŻNYCH
OBIEKTACH HISTORYCZNYCH



1 172

PODŚWIETLANYCH PUNKTÓW
INFORMACYJNYCH I KASETONÓW
W PRZEJŚCIACH PODZIEMNYCH





Drugim było wdrożenie MSI. Wieszanie tablic, których wygląd przygotowało Towarzystwo Projektowe, zaczęło się w 1996 r. Nie od razu charakterystyczne tabliczki zaczęły pojawiać się w całym mieście. Najpierw zawisło tylko kilkaset w ścisłym centrum Warszawy. Były to wersje pokazowe, bo chodziło o zebranie opinii. Mieszkańcy informowali, czy na budynkach lokowane są na odpowiedniej wysokości, czy zastosowane parametry techniczne pozwalają na właściwe postrzeganie i odbiór oznakowań.

Okazało się, że tabliczki oraz użyta czcionka wymagają nieznaczного powiększenia. W poprawionej formie zaczęły być montowane równoległe w kolejnych dzielnicach, ale kierunek wiódł od Śródmieścia do granicy stolicy. Ponieważ Warszawa jest największym miastem w Polsce, proces wypełniania go elementami MSI był długi i ostatecznie zakończył się w 2005 r. Efektem jest pierwszy tak spójny system oznaczeń w Europie.

Choć został **opracowany ponad 25 lat temu**, znakomicie przetrwał próbę czasu. Pod względem estetyki w ogóle się nie zestarzał i zupełnie nie kojarzy się z epoką, w której powstał. A to gigantyczny sukces – wszak wiele rzeczy projektowanych w latach 90. dziś wychodzi z mody i trąci myszką. Tymczasem **tablice MSI okazały się wręcz ponadczasowe** i nikt nie wyobraża sobie, by mogły zostać zmienione.

System od początku wzbudzał podziw i zainteresowanie także innych dużych miast w kraju. Ich władze zaczęły kontaktować się w tej sprawie ze stołecznymi urzędnikami. – *Nasz system dał impuls gospodarzom innych miast do porządkowania przestrzeni publicznej i poprawy oznaczeń* – przyznaje Andrzej Przybyliński, naczelnik wydziału Miejskiego Systemu Informacji w ZDM.

Podobne systemy stopniowo zaczęły wdrażać inne ośrodki miejskie. W pierwszej kolejności te duże, głównie stolice województw. – *Wrocław postanowił posilkować się MSI przy opracowaniu własnych tablic. Ale Łódź zaadaptowała system warszawski niemal jeden do jednego. Oznaczając nazwy ulic, skorzystała z tabliczek o takich samych rozmiarach, układzie i czcionce. Jedyna różnica to kolorystyka samych nośników* – mówi Andrzej Przybyliński.

Z czasem oznaczenia pojawiały się w mniejszych miastach. Zawitały także do gmin, które odnawiając swoje ulice, również chciały ułatwić ich szukanie przyjezdnym. Dziś w ten sposób oznaczonych jest m.in. wiele podwarszawskich miejscowości.



95 960
LICZBA ELEMENTÓW
MIEJSKIEGO SYSTEMU
INFORMACJI



Nasze projekty

Nie ograniczamy się do utrzymywania infrastruktury na odpowiednim poziomie. Ważny jest dla nas także wpływ na rozwój miasta. Usprawniamy i unowocześniamy strefę płatnego parkowania oraz system rowerów miejskich. Podjęliśmy się także automatyzacji pracy związanej z usuwaniem usterek w pasie drogowym.

SPIS TREŚCI

- 90 ROZWÓJ SPPN
- 92 MOBILNE SKANOWANIE DRÓG
- 94 VETURILO
- 96 ILUMINACJA ZIMOWA

Rozwój SPPN

W 2022 r. weszła w życie część zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, które przyjęła Rada m.st. Warszawy. Zostały zwaloryzowane stawki opłat za postój w strefie i wzrosła opłata dodatkowa za nieopłacenie postoj. Dzięki wyposażeniu pieszych patroli w aplikację e-Kontroler, kierowcy nie muszą już wykładać za szybę biletu parkingowego.

LICZBY 2022

10 991 873

PARKUJĄCYCH POJAZDÓW SKONTROLOWAŁY AUTA DO E-KONTROLI

207 180

KILOMETRÓW PRZEJECHAŁY AUTA DO E-KONTROLI

331 964

WYSTAWIONE DOKUMENTY OPŁATY DODATKOWEJ NA PODSTAWIE PRZEJAZDÓW AUT DO E-KONTROLI

27 935

WYSTAWIONE DOKUMENTY OPŁATY DODATKOWEJ PRZEZ PIESZE PATROLE

PŁATNOŚCI MOBILNE

Od 2.11.2022 r. kierowcy mogą korzystać z usług kolejnego, już trzeciego operatora płatności mobilnych w SPPN. Do firm SkyCash i Mobile Traffic Data (aplikacje MobiParking i moBILET) dołączył Flowbird Group (aplikacja Flowbird). Nowy operator, tak jak pozostali, zapewnia możliwość opłacenia postoj bez szukania parkomatu, opłacenie konkretnego czasu parkowania czy spersonalizowane powiadomienia o zbliżającym się wygaśnięciu biletu. Szczegółowa instrukcja korzystania z aplikacji znajduje się na stronie zdm.waw.pl.

13 stycznia 2022 r. piesze patrole kontrolujące parkowanie w SPPN przestały wlepić kary w formie druku, zostawionego za wycieraczką samochodów, których kierowcy nie opłacili postoj. Tego dnia zaczęły używać smartfonów i aplikacji e-Kontroler. Za jej pomocą skanują i szczytują tablice rejestracyjne, a potem – już w biurze – je weryfikują. W ten sposób kontrolerzy sprawdzają, czy kierowca zapłacił za parkowanie.

Piesze patrole uzupełniają trasy pokonywane przez samochody e-kontroli. Tym samym cały proces stał się prostszy i przestała istnieć realna potrzeba wykładania biletu parkingowego za szybę. Dlatego ten obowiązek, wraz z obowiązkiem o oznakowaniu samochodu informacją o korzystaniu z aplikacji do płatności mobilnych, został zniesiony przez Radę m.st. Warszawy.

Była to część pakietu zmian w SPPN przyjętych przez stołecznych radnych. Od 15 sierpnia 2022 r. zaczęły obowiązywać nowe stawki opłat za parkowanie w strefie. **Pierwsza godzina kosztuje 4,50 zł, druga – 5,40 zł, trzecia – 6,40 zł, a czwarta i każda kolejna – 4,50 zł.** Stawki zostały urealnione do poziomu 0,15% minimalnego wynagrodzenia (taki limit wynika z ustawy o drogach publicznych). Dzięki waloryzacji nadal spełniają dotychczasową rolę, skłaniając do możliwie krótkiego postoj.

Konsekwencją tych zmian było również podwyższenie opłaty dodatkowej za nieopłacenie postoj. Opłata ta wynosi 300 zł, przy czym wniesiona w ciągu 7 dni jest mniejsza o 100 zł.

Kolejne zmiany wiązały się z włączeniem do SPPN od 2 stycznia 2023 r. nowych obszarów na Pradze-Północ i Mokotowie. Na prawym brzegu Wisły w strefie znalazły się okolice placu Hallera. Po lewej stronie rozszerzenie objęło dwa obszary – na Górnym i Dolnym Mokotowie, do linii ulic Różanej i J. Gagarina.

SPPN w Warszawie

OD 2 STYCZNIA 2023 R.

48,6 km²
POWIERZCHNI

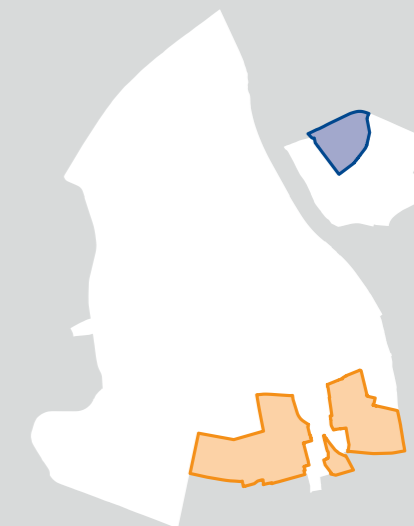
9,39%
POWIERZCHNI MIASTA

56,8 tys.
MIEJSC POSTOJOWYCH

402,5 km
ULIC

85 ulic
o długości ok. 30 km
W ROZSZERZONEJ SPPN
NA MOKOTOWIE

63 ulice
o długości ok. 9 km
W ROZSZERZONEJ
SPPN NA PRADZE-PÓŁNOC



7,01 zł

ŚREDNIA WARTOŚĆ JEDNEGO BILETU PARKINGOWEGO



7,31 zł

ŚREDNIA WARTOŚĆ OPŁATY MOBILNEJ



251 dni

OBOWIĄZYWANIA PŁATNEJ STREFY W 2022 R.



199 mln 769 tys. zł

DOCHODU Z PARKOWANIA w tym:

151 mln 938 tys. zł
ZA POSTÓJ W SPPN

3 mln 222 tys. zł
Z TYTUŁU OPŁATY ZRYCZAŁTOWANEJ ZA POSTÓJ NA ZASTRZEŻONYCH MIEJSCACH POSTOJOWYCH (tzw. białe koperty)

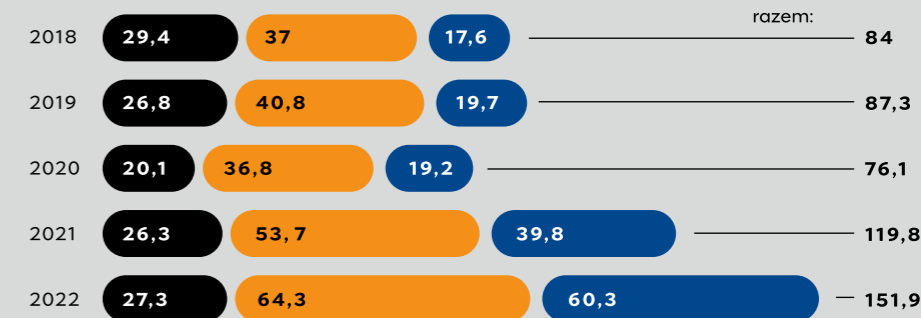
40 mln 728 tys. zł
Z OPŁAT DODATKOWYCH

2 mln 536 tys. zł
Z ABONAMENTÓW MIESZKAŃCA

1 mln 345 tys. zł
Z PARKINGÓW PODZIEMNYCH

Formy płatności w SPPN

kwoty w mln złotych



GOTÓWKĄ



KARTĄ



MOBILNA

Mobilne skanowanie dróg

W 2022 r. jako pierwsi w Polsce przeprowadziliśmy mobilne skanowanie dróg. Pilotażowo za pomocą zamontowanych na samochodzie kamer zarejestrowaliśmy 115 odcinków 93 ulic, czyli łącznie 150 km. Testy wypadły obiecująco – okazało się, że zza biurka na ekranie komputera można wychwycić nawet 10-krotnie więcej awarii infrastruktury niż podczas patrolu.



ZGŁOSZENIA MIESZKAŃCÓW

Awarie w pasie drogowym w Warszawie są wykrywane nie tylko przez patrole Pogotowia Drogowego ZDM. Kontrole, które prowadzą nasi pracownicy, są bardzo często wynikiem wcześniejszych zgłoszeń mieszkańców. Najprostszym i zarazem najskuteczniejszym sposobem przesłania zgłoszenia jest Miejskie Centrum Kontaktów 19115 – za pośrednictwem aplikacji, strony internetowej lub telefonicznie. Zachęcamy do korzystania z tego właśnie sposobu.

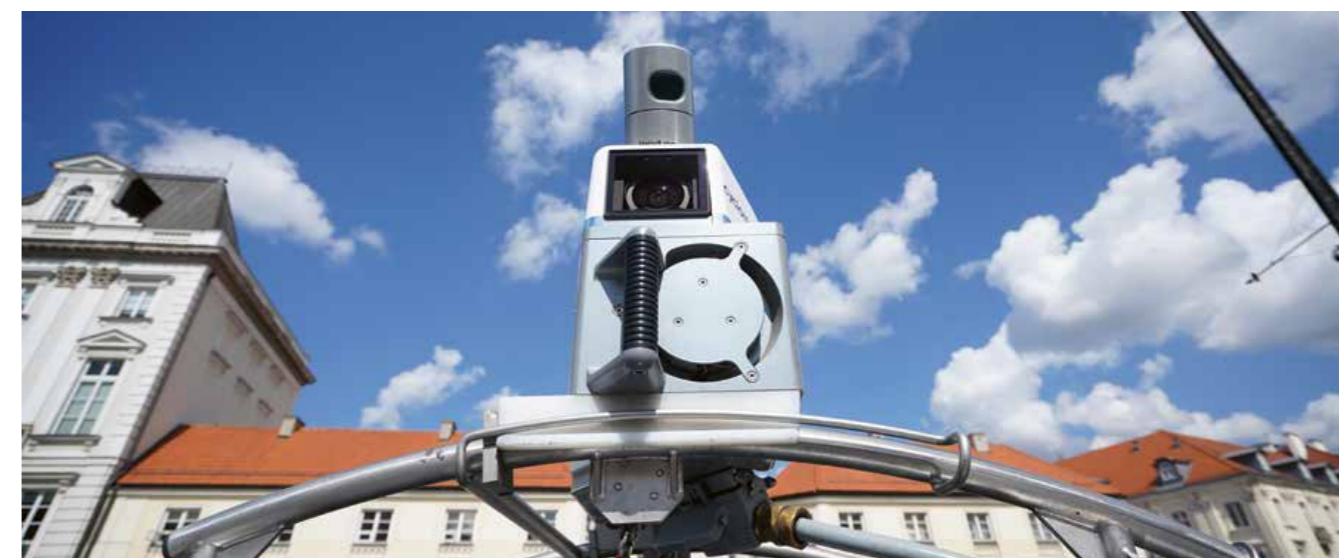
Pracownicy Pogotowia Drogowego ZDM, podzieleni na dwuosobowe ekipy, codziennie patrolują przydzielone rejony, a zauważone nieprawidłowości – przewrócone znaki drogowe, ubytki w jezdni, wyrwane słupki czy nielegalne reklamy – notują w specjalnej karcie obserwacji. Potem na komputerze wpisują je do programu i w formie zgłoszenia przekazują do naprawy właściwym podmiotom.

Jeden patrol w ciągu dnia sprawdzi 40–50 km dróg, ale robi to zza szyby samochodu. Patrolujący nie wychwyci wszystkich nieprawidłowości, a zwróci uwagę zwłaszcza na takie zdarzenia, które mają największy wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

Dlatego postanowiliśmy sprawdzić, czy jest możliwe zautomatyzowanie tej pracy. Wykonaliśmy skanowanie laserowe 150 km dróg w Warszawie – zainstalowanymi na dachu samochodu patrolowego kamerami zarejestrowaliśmy 115 odcinków 93 ulic. Następnie dokładny model dróg wraz z infrastrukturą przenieśliśmy na ekran komputera, a wybrani pracownicy zaczęli go przeglądać. Patrolując zza biurka, pracowali na materiale do złudzenia przypominającym Google Street View, ale o wiele dokładniejszym i bardziej aktualnym.

Okazało się, że w ciągu dnia jedna osoba zza biurka jest w stanie skontrolować 10–15 km ulic. To średnio czterokrotnie mniej niż w trakcie objazdu, ale analizując całość, czyli 150 km zeskanowanych dróg, kontrolerzy znaleźli i zgłosili do usunięcia 1 032 usterki. Jeden patrol samochodowy, podczas 50-kilometrowego objazdu, wychwytywa ok. 30 usterek. Dzięki cyfrowemu modelowi zauważyliśmy dziesięciokrotnie więcej rzeczy do poprawki w przestrzeni miejskiej niż w ramach dotychczasowej praktyki.

Co istotne, kontroler bez problemu wychwytywał te zdarzenia, które zazwyczaj umykały patrolom. Graffiti w pasie drogowym, małe reklamy oddalone od jezdni czy uszkodzenia infrastruktury niebędącej w utrzymaniu ZDM, np. wygrodenia trawników, były notowane i zgłaszane do usunięcia lub naprawy.



Veturilo

W 2022 r. publiczny rower Veturilo służył mieszkańcom i turystom już jedenasty sezon. Zaliczył w nim blisko 4 mln wypożyczeń. Od 2023 r. system przejdzie ewolucję – będą zupełnie nowe rowery, stacje bez elektrozamków i nowe zasady korzystania.



4 733

LICZBA ROWERÓW
W 2022 R.

VETURILO OD 2023 R. TO:

- całkowita rezygnacja z terminali komputerowych stanowiących dotąd jedną z form rejestracji w systemie, wypożyczania i zwrotu rowerów
- brak konieczności wpinania rowerów do elektrozamków

Odświeżone Veturilo w wersji maksymalnej ma liczyć do 5,5 tys. rowerów. Rdzeń systemu będzie stanowiło 3 tys. rowerów przypisanych do 300 stacji na terenie całej Warszawy. Jednoślady będą fabrycznie nowe – bardziej wytrzymałe, aby zmniejszyć częste użytkowanie, a także „wandaloodporne”, czyli z jak najmniejszą liczbą ruchomych i łatwych do odkręcania części.

Warszawski Rower Publiczny to największy tego typu system w Europie Środkowo-Wschodniej. W 2012 r., kiedy po raz pierwszy wyjechał na ulice, liczył nieco ponad tysiąc rowerów i 55 stacji. Od tego czasu mocno się rozwinął – w 2022 r. miłośnicy dwóch kółek do dyspozycji mieli 4 733 rowery standardowe, 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 2022 r. wzrosło w porównaniu z poprzednim rokiem. **Rowery były wypożyczone 3 mln 904 tys. 917 razy – o ponad 570 tys. więcej niż w 2021 r.** Po raz pierwszy od 2019 r., czyli okresu jeszcze sprzed pandemii, odnotowaliśmy również dni z ponad 30 tysiącami wypożyczeń. Najlepszym miesiącem okazał się czerwiec z 648 625 wypożyczeniami, a dniem – 5 czerwca z 30 552 wypożyczeniami.

W 2022 r. każdy rower był wypożyczony średnio 821 razy. Z jednośladów skorzystało ponad 189 tys. osób. Średni czas jednego wypożyczenia wyniósł 30 minut, ale większość przejazdów mieściła się w darmowych 20 minutach. Opłata za pierwszą godzinę to symboliczna złotówka. Od 1 marca do 30 listopada warszawiacy i turyści wyjeżdżili łącznie 2 mln 146 tys. 368 godzin 28 minut i 50 sekund. Szacujemy, że rowery w tym czasie pokonały ponad 14 mln kilometrów.

Od 2012 r. Veturilo było wypożyczane łącznie blisko 34 mln razy, a w systemie zarejestrowało się 1,5 mln osób. Przez cały ten czas formuła wypożyczalni pozostawała bez większych zmian. Od 2023 r. system przechodzi ewolucję. To efekt rozstrzygniętego przetargu na zarządzanie systemem do 2028 r. włącznie. Wybranego w przetargu operatora zobligowaliśmy do wprowadzenia szeregu przydatnych nowości.



Najpopularniejsze w 2022 r.:



TRASY

Liczba przejazdów w obie strony

8 994

MARYMONCKA-DEWAJTIS – UKSW

8 039

AL. NIEPODLEGŁOŚCI-BATOREGO – BANACHA-UW

7 256

JASTRZĘBOWSKIEGO-SGGW – METRO URSYNÓW



STACJE

Liczba zwrotów i wypożyczeń

88 809

CENTRUM NAUKI KOPERNIK

79 362

CENTRUM HANDLOWE ARKADIA

68 446

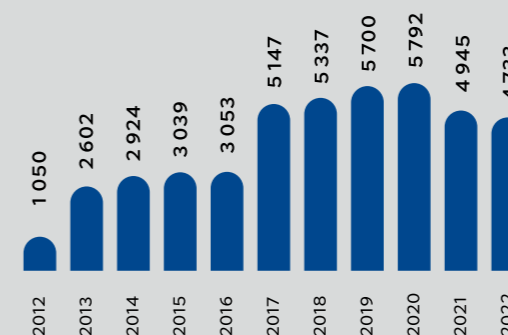
RONDO ONZ

63 438

AL. PRYMASA TYSIĄCLECIA – KASPRZAKA

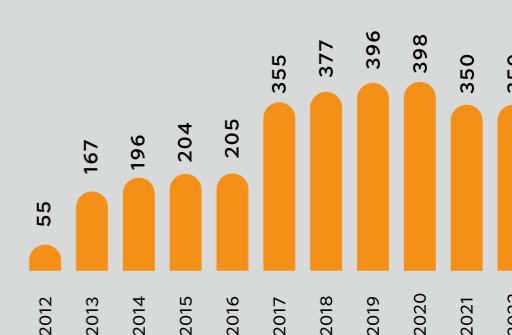
Liczba rowerów

w latach 2012-2022



Liczba stacji

w latach 2012-2022



Iluminacja zimowa

Świąteczna iluminacja jest symbolem Warszawy.

Dlatego co roku dekorujemy nią miasto na zimę.

W 2022 r. dekoracje tradycyjnie rozświetliły Trakt Królewski, a także – po raz pierwszy – przebudowany plac Pięciu Rogów.



PLAC PIĘCIU ROGÓW

Zyskał w 2022 r. świąteczną iluminację po raz pierwszy. Dzięki zastosowaniu innowacyjnych urządzeń elektronicznych i przełączeniu iluminacji w tryb „eko”, światełka na placu (dodatkowych 30 tys. diod eko-LED) zużywały o 40 proc. mniej energii, a dzienny koszt ich działania wyniósł zaledwie 22 zł.



OSZCZĘDNE DIODY

W sumie na wszystkie elementy warszawskiej dekoracji złożyło się 1 mln 150 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 2022 r. oscylował wokół 1 tys. zł dziennie, a wydatki na prąd dla świątecznych światełek stanowiły tylko 0,5% kosztów zasilania wszystkich miejskich latarni.

W 2022 r. miejska iluminacja ponownie upiększyła ścisłe centrum Warszawy. Na pl. Zamkowym i ul. Krakowskie Przedmieście po raz trzeci zawisły ozdoby zainstalowane przez firmę Multidekor w ramach trzyletniej umowy. W początkach pandemii w 2020 r., gdy wybieraliśmy firmę do wykonania świątecznej iluminacji, musieliśmy ograniczyć jej zakres. Wcześniej świąteczne ozdoby obejmowały również ul. Marszałkowską, Aleje Jerozolimskie, Aleje Ujazdowskie czy szereg warszawskich placów.

Z iluminacji nie zrezygnowaliśmy, bo to zimowa wizytówka Warszawy. Ozdoby na Trakcie Królewskim co roku przyciągają warszawiaków i turystów. Ma to istotne znaczenie dla sklepów i restauracji, które znajdują się w tym miejscu. Na tyle duże, że co roku to właśnie kupcy i sklepikarze finansują jej część wzdłuż ul. Nowy Świat.

Ze względu na kryzys energetyczny, w 2022 r. prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski podjął decyzję o wyłączeniu iluminacji codziennie przed północą. Miało to wymiar symboliczny, bo iluminacja od wielu lat opiera się o energooszczędne diody eko-LED, więc oszczędność w zużyciu prądu była niewielka. Każdego dnia zimowe światełka zużywały tyle prądu, ile potrzeba do naładowania trzech samochodów elektrycznych. W skali całego sezonu oszczędność sięgnęła więc kilkudziesięciu tysięcy złotych.

Iluminacja wciąż była efektowna. Na pl. 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, ozdobiłmy uliczne latarnie. **Świąteczny wystrój zyskało 108 słupów oświetleniowych na Krakowskim Przedmieściu i 15 na pl. Zamkowym.** Przystroiliśmy także 63 drzewa.

ILUMINACJA NA TAK

Iluminacja świąteczna nie tylko wspaniale wygląda, ale przynosi też miastu wymierne korzyści. Stanowi dodatkowe oświetlenie w okresie, w którym ciemność panuje przez niemal 16 godzin na dobę, a także odmienia szarą, ponurą przestrzeń zimowego miasta i sprawia, że mimo złej pogody spacer jest dużo przyjemniejszy. A ozdoby przyciągają mieszkańców – taki wniosek wynika z przeprowadzonego ostatniej zimy badania. Co trzeci warszawiak deklarował, że co najmniej raz wybrał się na Trakt Królewski specjalnie po to, żeby zobaczyć iluminację. Natomiast 93 proc. pytanym przechodniów uznało ją za atrakcyjną. Taką opinię najczęściej uzasadniali „pozytywnym wrażeniem wizualnym”.



Dostępni dla Was

Dobry kontakt z mieszkańcami to podstawa. Dlatego prowadzimy kampanie społeczne i konsultacje, a także realizujemy projekty zgłoszone przez warszawiaków w ramach budżetu obywatelskiego. Najpopularniejszą formą kontaktu są platforma Miejskie Centrum Kontaktów Warszawa 19115 i media społecznościowe, poprzez które pomagamy rozwiązywać zgłoszone sprawy i informujemy o naszych działaniach.

SPIS TREŚCI

- 100** ROWEROWY MAJ
- 102** DROGA NA SZÓSTKĘ
- 104** KONSULTACJE Z MIESZKAŃCAMI
- 105** BUDŻET OBYWATELSKI
- 106** ZAŁATWIAMY WASZE SPRAWY
- 108** ZDM OD KUCHNI

Rowerowy Maj

Po dwóch latach przerwy spowodowanej pandemią wróciliśmy z kampanią Rowerowy Maj. W 2022 r. po raz piąty zachęcaliśmy dzieci do aktywnego dojeżdżania do placówek edukacyjnych – rowerem, hulajnogą lub na rolkach i deskorolkach. Tym razem akcję przeprowadziliśmy pod hasłem „Dla klimatu”.

LICZBY 2022

1 732 322

AKTYWNE DOJAZDY ROWEREM, NA ROLKACH, DESKOROLKACH CZY HULAJNOGACH DO SZKÓŁ I PRZEDSZKOLI

75 007

AKTYWNYCH DZIECI ZE WSZYSTKICH 18 DZIELNIC WARSZAWY

1 817

DZIECI PRZYJECHAŁO NA ROWERZE KAŻDEGO DNIA SZKOLNEGO W MAJU
100% FREKWENCJA

184 przedszkola

100% AKTYWNOŚĆ » 414 GRUP (W TAKIEJ LICZBIE GRUP WSZYSTKIE PRZEDSZKOLAKI CHOCIAŻ RAZ WZIĘŁY UDZIAŁ W AKCJI)

156 szkół

100% AKTYWNOŚĆ » 582 KLAS (W TAKIEJ LICZBIE KLAS WSZYSCY UCZNIOWIE CHOCIAŻ RAZ WZIĘLI UDZIAŁ W AKCJI)

40%

FREKWENCJA „ROWEROWA” ZA CAŁY MAJ

Kampania powróciła do szkół i przedszkoli, by na nowo nakręcić młodych warszawiaków na aktywność w drodze na zajęcia i z powrotem. Akcja promuje zdrowy styl życia i ma na celu zmianę nawyków transportowych wśród dzieci i ich rodziców. Ponadto podkreśla wagę naszych codziennych wyborów środków lokomocji w kontekście dbania o naszą planetę. Dlatego przebiegła pod hasłem „Dla klimatu”.

Rowerowy Maj od pierwszej edycji przyciąga liczne grono uczestników. W 2022 r. wzięto w nim udział aż 340 placówek – 184 przedszkola i 156 szkół podstawowych. Była to najwyższa liczba placówek w historii. Po raz pierwszy zdarzyło się też, że przedszkola swoją liczebnością przewyższyły szkoły.

Nie były to jedyne najlepsze wyniki Rowerowego Maja. **W akcji wzięło udział nieco ponad 75 tys. dzieci, które łącznie przyjechały aktywnie do swoich placówek aż 1,7 mln razy.** Tym samym uczestnicy wykrecili niemal 40% frekwencję aktywności. Oznacza to, że na pięciu uczniów i przedszkolaków dojeżdżających na swoje poranne zajęcia, dwoje z nich przyjechało na rowerze, hulajnodze, rolkach lub deskorolce.

Ale Rowerowy Maj to nie tylko walory edukacyjne. Liczy się także zabawa, w którą wplatamy elementy rywalizacji. Mierzyliśmy frekwencję w każdej placówce i na jej podstawie wręczaliśmy naklejki, które można było wymienić na atrakcyjne nagrody. Liderem w Warszawie została Szkoła Podstawowa nr 66 im. ks. J. Chrościckiego z frekwencją 93,1%. Na podium stanęły też Zespół Szkół nr 17 im. Zawiszków Proporca „Victoria” (85,5%) i Przedszkole nr 77 im. Akademii Pana Kleksa (z frekwencją 81%).

W ramach kampanii zorganizowaliśmy warsztaty doszkalające z jazdy na rowerze, w których wzięło udział prawie 2 tys. uczniów. Zatrzaszczyliśmy się także o sprzęt uczestników kampanii – przygotowaliśmy Mobilny Serwis Rowerowy, gdzie dzieci mogły oddać swoje jednoślady do przeglądu i drobnych napraw.



Rowerowy Maj dla klimatu



PIKNIK EKOLOGICZNY

Kampanię zwieńczył piknik ekologiczny na terenie Pawilonu Edukacyjnego „Kamień”. Uczestnicy dotarli na niego po wspólnym przejeździe na dwóch kółkach ulicami Warszawy. Liczymy, że kolejna, szósta odsłona Rowerowego Maja, jeszcze liczniej zachęci uczniów i przedszkolaków do aktywnego dojeżdżania na zajęcia.



Droga na Szóstkę

W 2022 r. kontynuowaliśmy program Droga na Szóstkę. Stworzyliśmy „szkolne ulice” przy dwóch kolejnych szkołach podstawowych w Warszawie. Łącznie działają już trzy takie ulice – w bezpośrednim sąsiedztwie placówek stają się rano wolne od samochodów, aby dzieci mogły bezpiecznie i wygodnie dojść na lekcje.



CELEM PROGRAMU JEST POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA DZIECI W DRODZE DO SZKOŁY.

Program opiera się na współpracy pomiędzy jednostkami miejskimi a szkolną społecznością. Podstawą do wdrażania zmian są rozmowy, obserwacje, pomiary i audyty. Udział w programie jest dobrowolny – decydują o nim dyrektorzy szkół podstawowych i przedszkoli. Ostatecznego wyboru dokonujemy po inwentaryzacji w terenie i na podstawie danych dot. wypadków.

„Szkolna ulica” jest odpowiedzią na obserwowany w wielu miejscach problem wzmożonego ruchu samochodowego w godzinach porannych, który powoduje zagrożenie dla uczniów zmierzających na zajęcia. Duża liczba aut pod szkołą wpływa negatywnie na bezpieczeństwo najmłodszych uczestników ruchu. Ponadto manewrujące pod szkołą samochody generują hałas i zanieczyszczają powietrze, którym oddychają najmłodszy.

„Szkolna ulica” polega na czasowym ograniczeniu ruchu samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły. Dzięki temu ostatni odcinek pokonywany przez dzieci przebiega bez ryzyka. Takie rozwiązanie po raz pierwszy wdrożyliśmy w 2021 r. przy Szkole Podstawowej nr 323 i Przedszkolu nr 50 na Ursynowie – na ul. L. Hirszfelda. Pilotażowe wdrożenie sprawdziło się, więc przyszła pora na kolejne placówki.

W 2022 r. „szkolne ulice” wprowadziliśmy na Pradze-Południe – przy Szkole Podstawowej nr 375 oraz w Ursusie – przy Szkole Podstawowej nr 381. Ruch samochodów został zamknięty w dni nauki szkolnej w godzinach 07.30–08.30.

Każda zmiana, którą wprowadzamy poprzedzona jest analizą sytuacji: przeprowadzamy pomiary ruchu drogowego oraz obserwacje w terenie. O problemach rozmawiamy ze społecznością szkolną: rodzicami oraz dyrekcją. Na tej podstawie przygotowujemy dopasowane do sytuacji rozwiązanie, które następnie konsultujemy w szkole. Dzięki otwartemu procesowi opartemu o dane wprowadzane rozwiązania spotykają się z akceptacją.



Na **Pradze-Południe** ostatni odcinek trasy do szkoły był zdominowany każdego poranka przez samochody – auta zastawały całą długość chodnika i manewrowały w wąskiej przestrzeni bezpośrednio przy wejściu do szkoły. W czasie obowiązywania ograniczenia nie można wjechać w drogę wewnętrzną prowadzącą do szkoły. Podwożenie dzieci może się odbywać bezpiecznie po drugiej stronie szkoły przy płytalnym Wodnik. W tym celu szkoła otworzyła zamkniętą dotychczas furtkę. Na wniosek mieszkańców zamontowaliśmy również lustro ułatwiające wyjazd z drogi wewnętrznej w ul. gen. R. Abrahama oraz poprawiliśmy warunki ruchu pieszego na chodniku przy szkole poprzez uniemożliwienie parkowania niezgodnie z przepisami.



Z kolei w **Ursusie** wyłączony z ruchu został ok. 250-metrowy odcinek ul. M. Drzymały. Oprócz tego poprawiono bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Kompanii AK Kordian i ul. M. Drzymały. Dzięki temu ostatni odcinek drogi do szkoły jest bezpieczniejszy i, wg oceny rodziców, spokojniejszy. W tej lokalizacji zmiana organizacji ruchu była czasowa. Miesiąc po wdrożeniu zapytaliśmy rodziców o opinie: zdecydowana większość widziała poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i była za utrzymaniem wprowadzonych rozwiązań.



Konsultacje z mieszkańcami

Stawiamy na bezpośredni kontakt z warszawiakami. Opierając się na doświadczeniach pandemii, konsultacje na żywo uzupełniamy spotkaniami w trybie zdalnym. W 2022 r. spotkania z mieszkańcami dotyczyły rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Południe i związanych z tym zmian w organizacji ruchu.



2 wydarzenia:
DYŻUR KONSULTACYJNY
I SPOTKANIE ONLINE

 **299**
WYŚWIETLEŃ
TRANSMISJI
NA YOUTUBE
(do końca konsultacji)

 **76**
OSÓB
UCZESTNICZĄCYCH
W SPOTKANIACH

 **67**
MAILI Z PYTANAMI
I OPINIAMI

Konsultacje dotyczące parkowania na Kamionku trwały od 8 do 28 kwietnia. Ze względu na sytuację epidemiczną, w tym czasie zorganizowaliśmy dwa wydarzenia – **umożliwiliśmy mieszkańcom uczestnictwo w spotkaniu otwartym oraz spotkaniu online** (transmitowanym na YouTube). Biorący udział mogli zapoznać się z koncepcją zmian organizacji ruchu i parkowania na ulicach Kamionka, a także z wynikami pomiarów miejsc postojowych i ich rotacji.

Zanim spotkania się odbyły, na naszej stronie udostępniliśmy projekty nowych organizacji ruchu. Mieszkańcy mogli je pobrać i dokładnie przyjrzeć się proponowanym przez nas nowym stałym organizacjom ruchu. Dzięki temu omawianie zmian przebiegło sprawniej. Uczestnicy dyskutowali m.in. o wprowadzeniu jednokierunkowego ruchu na danych ulicach i zastąpieniu parkowania równoległego prostopadłym i odwrotnie. Omawiali także lokalizacje, gdzie warto wstawić słupki i separatory, które mają zapobiec nielegalnemu parkowaniu.

Mieszkańcy mogli zgłaszać uwagi również drogą elektroniczną. Uruchomiliśmy specjalny adres mailowy, pod który nadsyłali swoje opinie i komentarze do naszych propozycji.

Konsultacje w sprawie wschodniej części Kamionka były pokłosiem podobnego procesu na Pradze-Południe jesienią 2021 r. Wówczas spotkania informacyjne dotyczyły zmian w organizacji ruchu na ulicach Saskiej Kępy oraz zachodniej części Kamionka w związku z ich ewentualnym włączeniem do strefy płatnego parkowania. Padło wtedy wiele głosów popierających rozszerzenie SPPN także o wschodni obszar Kamionka. ZDM zobowiązał się wówczas przeprowadzić konsultacje również dla tego rejonu.

Budżet obywatelski

Budżet obywatelski umożliwia mieszkańcom zmianę swojego otoczenia. Pozwala im na zgłaszanie oraz wybór inwestycji, które poprawiają bezpieczeństwo i estetykę przestrzeni publicznej. W ciągu 9 lat warszawiacy przedstawili kilkanaście tysięcy pomysłów do realizacji w oparciu o środki z budżetu miasta. Duża ich część wiązała się z infrastrukturą drogową.

9 545 879 zł
KOSZT PROJEKTÓW
ZREALIZOWANYCH W 2022 R.

21
LICZBA ZREALIZOWANYCH
PROJEKTÓW W 2022 R.:

 **7**
INFRASTRUKTURA
ROWEROWA

 **4**
CHODNIKI

 **3**
INFRASTRUKTURA
DROGOWA

 **3**
OŚWIETLENIE

 **3**
ZMIANY
W ORGANIZACJI
RUCHU

 **1**
ZIELEŃ

Do tej pory ZDM zrealizował 270 projektów z budżetu obywatelskiego. W 2022 r. wykonaliśmy 21 zadań wskazanych przez mieszkańców. Część z nich stanowiła uzupełnienie naszych inwestycji.

Przykładem jest budowa oświetlenia na Żoliborzu i Ursynowie. W tej pierwszej dzielnicy rozświetliliśmy chodnik po południowo-zachodniej stronie ul. W. Broniewskiego, zaś w drugiej zlikwidowaliśmy ciemną plamę na ciągu pieszo-rowerowym wzdłuż parku przy ul. J. Rosoła. W obu lokalizacjach zamontowaliśmy łącznie 51 latarni z lampami LED. Wykonane projekty wpisały się w nasze oświetleniowe działania, polegające przede wszystkim na wymianie opraw na energooszczędne SAVY.

Wśród zrealizowanych z budżetu obywatelskiego pomysłów dominowały drobne, ale oczekiwane przez mieszkańców inwestycje. Polegały głównie na usprawnieniu infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także na wzbogaceniu przestrzeni publicznej o zieleń. Jednocześnie wiązały się też z poprawą komfortu i bezpieczeństwa uczestników ruchu. To np. remonty chodników przy ulicach Szczęśliwickiej i Radiowej.

Niekiedy projekty mieszkańców rozszerzyliśmy o dodatkowe elementy. Tak stało się na ul. Grenadierów, gdzie do budowy drogi dla rowerów (między ul. Białowieeską a al. Stanów Zjednoczonych) dodaliśmy remont chodnika i pobliskiego placu postojowego (od ul. Majdańskiej w kierunku al. Stanów Zjednoczonych) oraz wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych.

Nie zabrakło także inwestycji rowerowych. Wiązały się z budową nowej infrastruktury, jak na wspomnianej ul. Grenadierów, a także jej remontem – m.in. na ulicach Żołnierzy Wyklętych i J. Rosoła.

Przed sobą do zrealizowania mamy kolejne 75 projektów wskazanych przez warszawiaków. To m.in. budowa lub remonty chodników, doświetlenie kolejnych przejść dla pieszych, a także nowe trasy rowerowe.

Załatwiamy Wasze sprawy

Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115 już dziewiąty rok ułatwia mieszkańcom zgłaszanie usterek czy pomysłów. W 2022 r. liczba zgłoszeń nadesłanych do ZDM wyniosła 38 020. To prawie 18 proc. więcej niż rok wcześniej. Średnio obsługiwalimy je w ciągu 4,2 dnia – pod tym względem oznacza to przyspieszenie aż o 46 proc. Zgłoszenia dotyczyły przeważnie uszkodzonych latarni, sygnalizacji świetlnej, chodnika i jezdni.



Miejskie Centrum Kontaktu 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 2022 r. każdego dnia wpływały do ZDM średnio 104 zgłoszenia. Było to aż o 18 proc. więcej niż rok wcześniej.

Podobnie jak we wcześniejszych latach, zgłoszenia przede wszystkim wiązały się z awariami i naprawami infrastruktury drogowej. Najwięcej sygnałów dotyczyło oświetlenia – otrzymaliśmy 12 907 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 obniżenie 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.

W sumie w 2022 r. wpłynęło do nas 38 020 zgłoszeń. Najwięcej otrzymaliśmy ich w lutym (4 116), a najmniej – w marcu (2 507). 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.



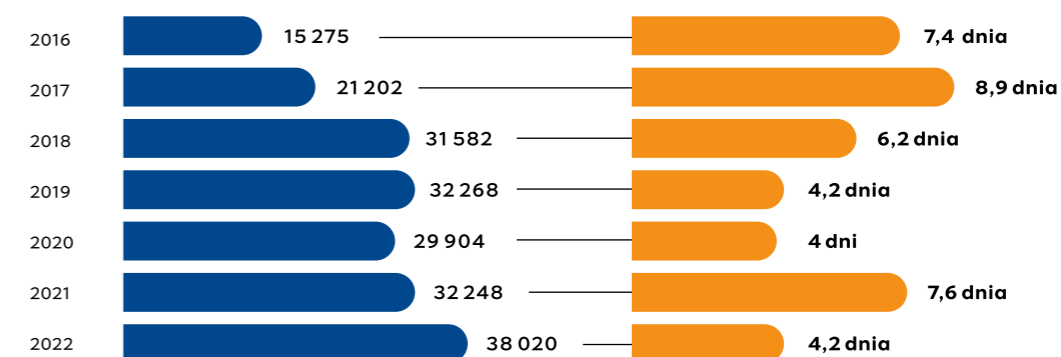
SPRAWNA OBSŁUGA ZGŁOSZEŃ

Mimo ogólnego wzrostu liczby zgłoszeń, udało się nam znacząco obniżyć czas potrzebny na ich obsługę. **W 2021 roku było to 7,6 dnia, a w 2022 roku już tylko 4,2 dnia.**



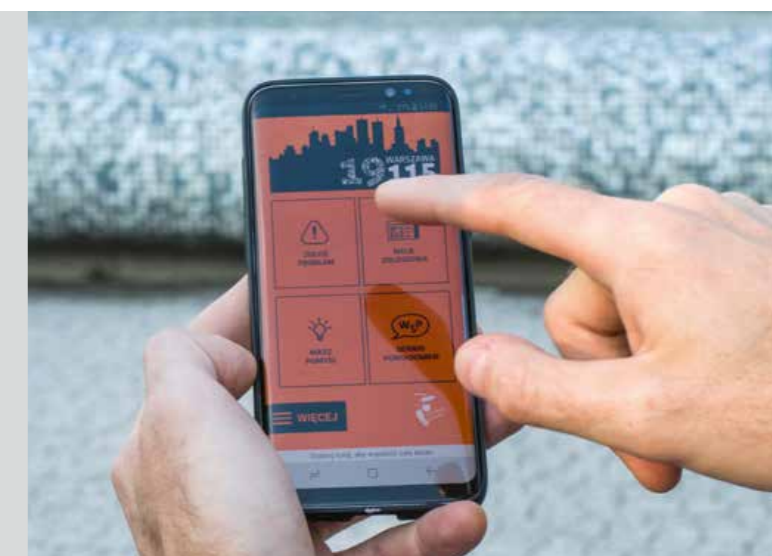
Liczba zgłoszeń

Średni czas obsługi zgłoszeń



OBSŁUGA 24/7

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



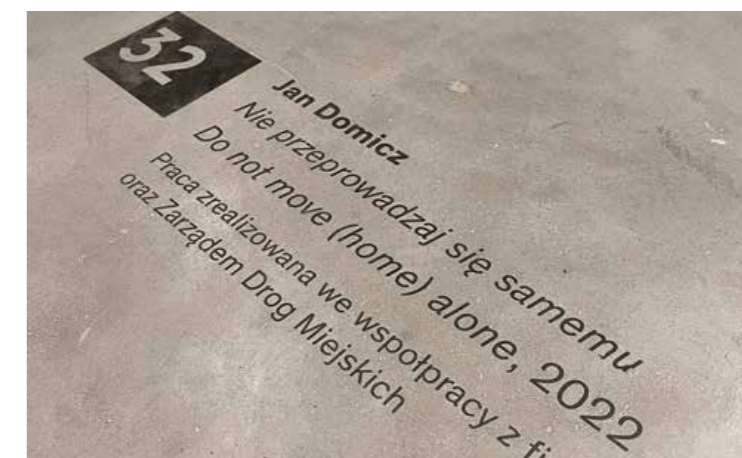
ZDM od kuchni

ZDM to **609** pracowników w **6** pionach i **31** wydziałach. Zadań, którym na co dzień stawiamy czoła, nie brakuje. Nie zapominamy o życzliwości i uśmiechu wobec siebie oraz mieszkańców. Zgodnie z hasłem **#NieTylkoAsfalt** w miarę możliwości angażujemy się też w nieszablonowe projekty.



GRAMY Z WOŚP

W zeszłym roku wsparliśmy cel 30. Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Szczęśliwy zwycięzca aukcji wylicytował „Słupkę Szwagra”, czyli gumową replikę żeliwnego słupka drogowego z wygrawerowaną Syrenką warszawską.



WSPIERAMY SZTUKE

Mieliśmy też swój wkład w 14. edycję festiwalu „Warszawa w budowie”. Na prośbę jednego z artystów wypożyczyliśmy materiały, które posłużyły do stworzenia instalacji nawiązującej do problematyki zeszłorocznego Marszu Niepodległości, który odbył się w trakcie trwania przebudowy ronda Dmowskiego.



Raport roczny 2022

Opracowanie merytoryczne: **Zespół Komunikacji Społecznej**

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



zdm.waw.pl



facebook.com/ZDM.Warszawa



twitter.com/ZDM_Warszawa



instagram.com/zdm_warszawa/



youtube.com/user/zdmwarszawa



Zarząd
Dróg
Miejskich