



RAPORT ROCZNY
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
W WARSZAWIE 2023



20 23

RAPORT ROCZNY
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
W WARSZAWIE **2023**

Przedmowy

Szanowni Państwo,

minęły 3 lata od inauguracji jednej z najważniejszych miejskich inwestycji pod nazwą „Nowe Centrum Warszawy”. Dziękuję wszystkim zaangażowanym w ten projekt. Przez ten czas udało nam się zrealizować szereg ważnych inwestycji – modernizację al. Jana Pawła II i budowę nowych przejść dla pieszych na rondach Czterdziestolatka i Dmowskiego, oddać mieszkankom i mieszkańcom wygodny i dostępny plac Pięciu Rogów czy zbudować drogę dla rowerów na ul. Marszałkowskiej.

Nie zwalniamy tempa – w minionym roku zakończyliśmy przebudowę pl. Trzech Krzyży, zbudowaliśmy most pieszko-rowerowy przez Wisłę, rozpoczęliśmy prace nad stworzeniem „Placu Centralnego” oraz ruszyliśmy z projektowaniem zmian na Okrzei czy Kruczej. Niedługo zaczynamy przebudowę kwartału ulic wokół Zgody i Złotej. To tylko część zadań, które realizowane są w ramach NCW – inne jednostki przebudowują Chmielną, budują Muzeum Sztuki Nowoczesnej czy parking pod pl. Powstańców Warszawy.

W poprzednim roku, ale również na przestrzeni całej mojej kadencji, szczególny nacisk kładliśmy na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Efekty są coraz bardziej widoczne – w 2023 r. odnotowaliśmy najmniej ofiar wypadków drogowych w historii. To efekt konsekwentnej przebudowy dróg i zmian organizacji ruchu: budowy nowych przejść dla pieszych oraz sygnalizacji świetlnej, a także azylów i progów zwalniających. Kluczowym miejskim programem jest doświetlanie przejść, ale też poprawa jakości oświetlenia samych ulic.

Trwa kompleksowa wymiana oświetlenia ulicznego. Na warszawskich ulicach zamontowanych jest już około 50 tysięcy ledowych opraw oświetleniowych SAVA – to wielomilionowe oszczędności dla budżetu oraz szereg korzyści dla środowiska.

Proces wymiany opraw na ulicach zarządzanych przez ZDM przebiegał wzorowo. Dlatego podjąłem decyzję, aby to właśnie ta jednostka wymieniła oprawy również na ulicach gminnych.

2023 rok to również inauguracja, w zupełnie nowej odsłonie, dwóch niezwykle ważnych dla warszawiaków projektów – Veturilo oraz iluminacji świątecznej na Trakcie Królewskim. System rowerów miejskich przeszedł zmiany zgodnie z uwagami, które zebraliśmy podczas konsultacji społecznych. Iluminacja, ciesząc się ogromną popularnością, zyskała zupełnie nowy styl.

Mam nadzieję, że przed nami kolejne lata wytężonej pracy na rzecz rozwoju naszego miasta – tak aby stolica stała się najlepszym miejscem do życia.



Prezydent m.st. Warszawy
Rafał Trzaskowski



**Zarząd
Dróg
Miejskich**



Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich
Łukasz Puchalski

Szanowni Państwo,

za nami kolejny intensywny rok na warszawskich drogach. Tym razem był on wyjątkowy – to właśnie w 2023 roku Zarząd Dróg Miejskich skończył równo 30 lat. Z perspektywy istnienia świata 30 lat to bardzo niewiele, jednak to, jak dużo zmieniło się przez ten czas w Warszawie, ale też w naszej jednostce, jest niesamowite. Cieszę się, że przez miniony rok dołożyliśmy kolejne cegiełki do pozytywnych zmian w naszym mieście. Mam nadzieję, że tempo ich wprowadzania w kolejnych latach będzie równie wysokie, a może i jeszcze szybsze.

Miniony rok to szereg zmian nie tylko w centrum, ale też w innych dzielnicach. Metamorfozę przeszła ul. Kondratowicza na Targówku, która teraz jest przyjazna dla wszystkich użytkowników i idealnie przystaje do nowoczesnych trendów, które wprowadziła budowa metra. Drugą równie ważną przebudową były zmiany przeprowadzone na ciągu ulic Rudnickiego, Perzyńskiego i Podczaszyńskiego na Bielanach – zdegradowane chodniki i jezdnie to już przeszłość. Zyskali też rowerzyści, którzy mogą poruszać się po równych asfaltowych ścieżkach – tych zresztą powstało ponad 40 km. Obecnie infrastruktura dla rowerzystów w Warszawie mierzy 773 km, czyli 3 razy więcej niż w 2009 roku.

Nie zapomnieliśmy też o remontach chodników i zazielenianiu ulic. W 2023 roku pracowaliśmy na kilkunastu ulicach czego efektem jest ponad 40 tys. wyremontowanych trotuarów. „Zielone” liczby robią równie piorunujące wrażenie – tylko w minionym roku udało się posadzić 541 nowych drzew oraz ponad 100 tys. krzewów i bylin.

Kontynuowaliśmy i rozpoczynaliśmy również nowe, długofalowe projekty – Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego poszerzyła się o kolejne obszary, sprawdzaliśmy pod kątem przydatności nowatorski program mobilnego skanowania dróg, uruchomiliśmy system miejskiego roweru Veturilo w nowej odsłonie, zaprezentowaliśmy iluminację zimową, jakiej jeszcze nie było, braliśmy też udział w szeregu projektów międzynarodowych.

Wszystkie doświadczenia pozwalają nam rozwijać się również pod kątem współpracy z mieszkańcami, z którymi kolejny raz konsultowaliśmy ewentualne rozszerzenie SPPN.

Chciałbym podziękować wszystkim pracownikom ZDM za wytężoną pracę na rzecz naszego miasta. Dziękuję również mieszkańcom za każdą opinię – zarówno pozytywną, jak i konstruktywną krytykę. Mam nadzieję, że kolejne lata będą obfitowały w dalszy rozwój i pozytywne zmiany.

Spis treści

Wstęp

2	PRZEDMOWY
6	ZDM W LICZBACH
8	2023 ROK W LICZBACH

1

Nowe Centrum Warszawy

12	3 LATA NOWEGO CENTRUM WARSZAWY
14	ZIELONA MARSZAŁKOWSKA
16	PLAC TRZECH KRZYŻY
18	MOST PIESZO-ROWEROWY NA PRAGĘ
20	PLAC NA ROZDROŻU
22	PLAC CENTRALNY

2

Remonty i przebudowy

26	TARGÓWEK PO METRZE
28	RUDNICKIEGO, PERZYŃSKIEGO, PODCZASZYŃSKIEGO
30	ORDONA I JANA KAZIMIERZA
32	KADETÓW
34	PARK SKARYSZEWSKI
36	REMONTY JEZDNI
38	REMONTY CHODNIKÓW
40	REMONTY WIADUKTÓW
42	NOWE DROGI DLA ROWERÓW
44	ZAZIELENIANIE ULIC
46	INWESTYCJE DEWELOPERSKIE

3

Oświetlenie

50	OPRAWY SAVA
52	DROGI GMINNE
54	TUNELE I PRZEJŚCIA PODZIEMNE
56	DOŚWIECZENIA PRZEJŚĆ
58	PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

4

Bezpieczeństwo

62	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 OBIEKTY I REKLAMY
81	KONTROLA CIĘŻARÓWEK
82	SPRZEDAJEMY ODHOLOWANE POJAZDY
84	MIEJSKI SYSTEM INFORMACJI

6

Nasze projekty

88	ROZWÓJ SPPN
90	E-KONTROLA
92	MOBILNE SKANOWANIE DRÓG
94	VETURILO
96	ZUPEŁNIE NOWA ILUMINACJA ZIMOWA
98	ROWEROWY MAJ
100	DROGA NA SZÓSTKĘ
102	PROJEKTY MIĘDZYNARODOWE

7

Dostępni dla Was

106	30 LAT ZDM
108	KONSULTACJE Z MIESZKAŃCAMI
109	BUDŻET OBYWATELSKI
110	CENTRUM KONTAKTU Z MIESZKAŃCEM
112	ZDM OD KUCHNI

8

Zarząd Dróg Miejskich w liczbach



899

SKRZYŻOWAŃ
I PRZEJŚĆ Z SYGNALIZACJĄ
ŚWIELNĄ



118 811

LATARNI
ULICZNYCH



773 km

TRAS
ROWEROWYCH



56 800

MIEJSC W STREFIE
PŁATNEGO PARKOWANIA
NIESTRZEŻONEGO



122 532

OPRAWY
OŚWIELENIOWYCH



1 086

OBIKTÓW MOSTOWYCH
I INŻYNIERSKICH



96 690

DROGOWSKAZÓW,
TABLIC I MAP MIEJSKIEGO
SYSTEMU INFORMACJI



1 mln

ENERGOOSZCZĘDNYCH
DIOD EKO-LED
W ZIMOWEJ ILUMINACJI



642

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 2023 ROKU W NASZE ZARZĄDZANIE TRAFIŁY:

- **ul. Woronicza**
na odcinku od ul. Etiudy Rewolucyjnej
do ul. Żwirki i Wigury – **775 m**
- **ul. Skośna**
na odcinku od ul. Berensona
do ul. Lewandów – **155 m**

2023 rok w liczbach



144 815 m²

WYREMONTOWANYCH
JEZDNI



324

NOWE LATARNIE
ULICZNE



1 425

USUNIĘTYCH AWARII
BEZPOŚREDNIO
ZAGRAŻAJĄCYCH
BEZPIECZEŃSTWU RUCHU



40 993 m²

NOWYCH LUB
WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW



24

NOWE LUB
WYREMONTOWANE
SYGNALIZACJE ŚWIELNE



12,7 tys.

KONTROLI
PASA DROGOWEGO



42,6 km

WYBUDOWANYCH,
WYZNACZONYCH LUB
WYREMONTOWANYCH
DRÓG DLA ROWERÓW



27

SKRZYŻOWAŃ
WŁĄCZONYCH DO
ZINTEGROWANEGO SYSTEMU
ZARZĄDZANIA RUCHEM



487

USUNIĘTYCH
REKLAM



23 390

NOWYCH OPRAW
OŚWIELENIOWYCH
– na ulicach, na węzłach
drogowych, w tunelach
i przejściach podziemnych



541

POSADZONYCH
DRZEW

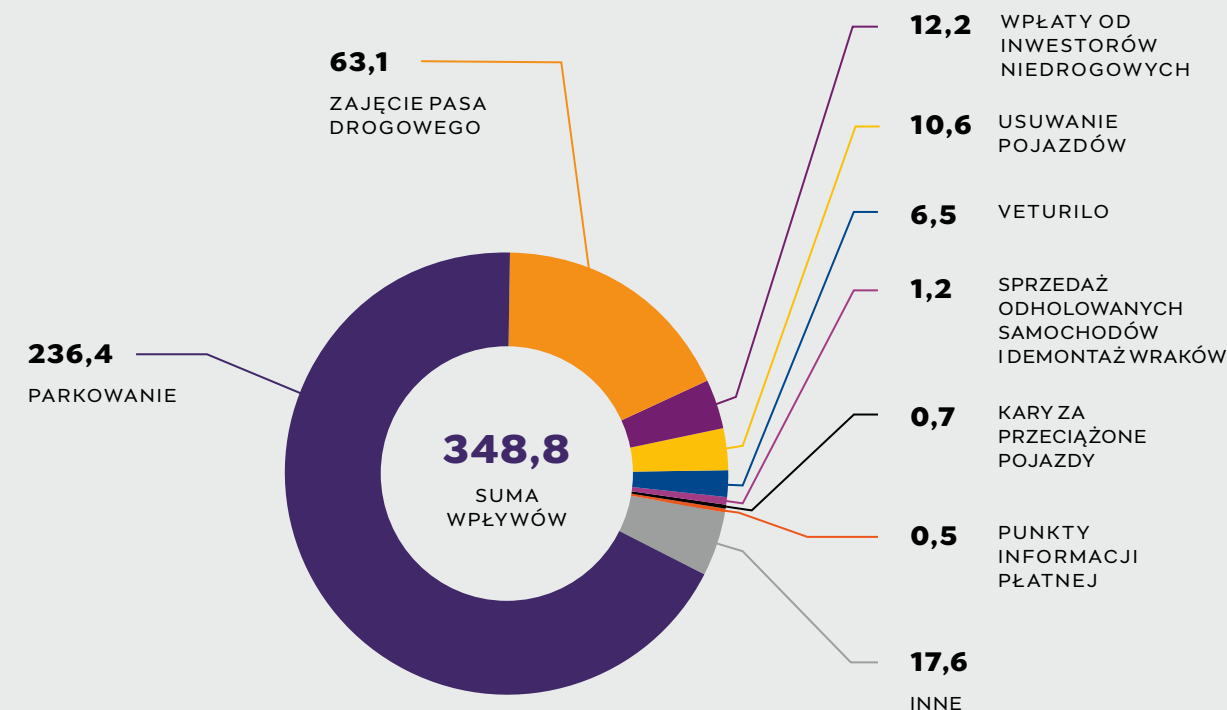


4,9 mln

WYPOŻYCZEŃ ROWERU
MIEJSKIEGO VETURILO

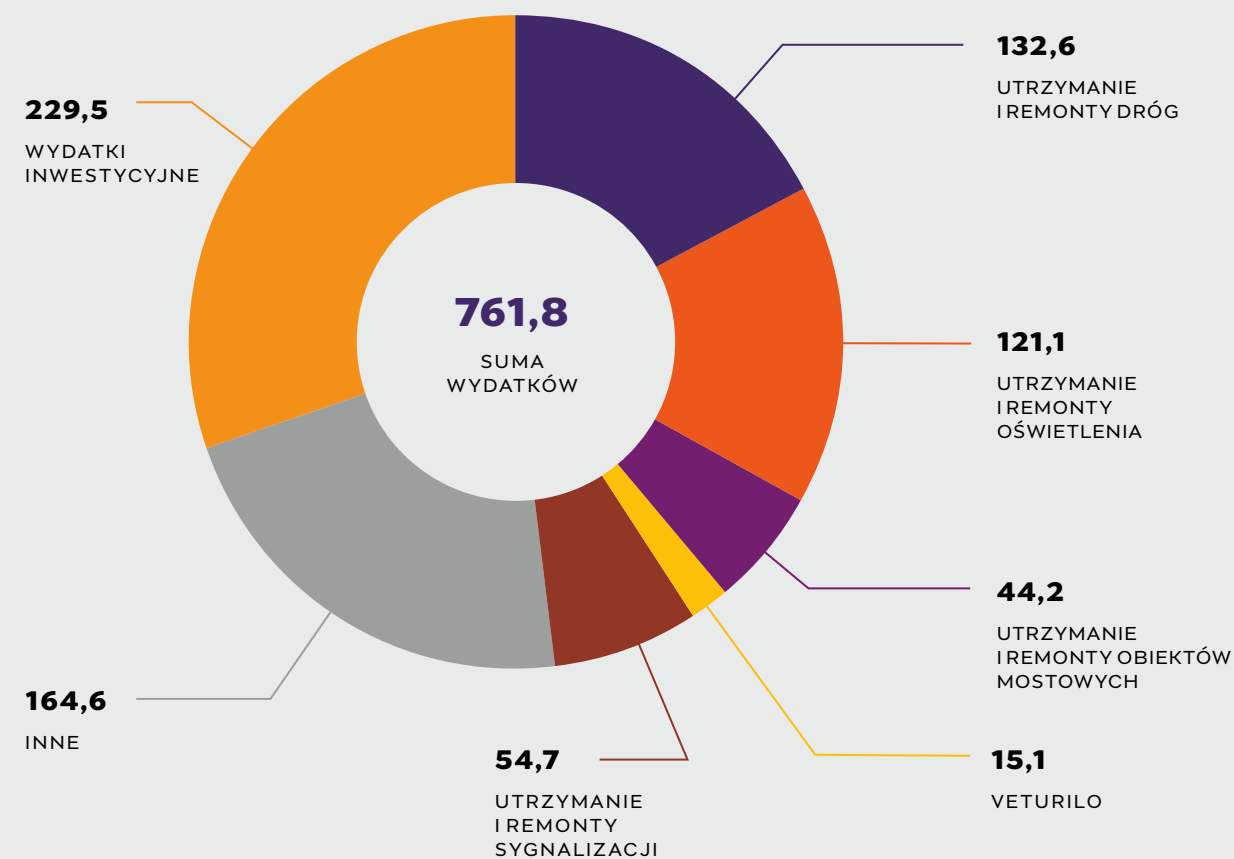
Łączne dochody w 2023 r.

kwoty w mln złotych



Łączne wydatki w 2023 r.

kwoty w mln złotych



Nowe Centrum Warszawy



Nowe Centrum Warszawy to program, który zmienia serce stolicy na bardziej funkcjonalne i przyjazne pieszym oraz rowerzystom i pasażerom komunikacji publicznej.

To szeroko zakrojony projekt, którego celem jest uporządkowanie i podniesienie jakości miejskiej przestrzeni w Śródmieściu. Budujemy nowe przejścia dla pieszych, place i skwery pełne zieleni. Również w 2023 roku zrealizowaliśmy lub zaczęliśmy realizować część z nich.

SPIS TREŚCI

12	3 LATA NOWEGO CENTRUM WARSZAWY
14	ZIELONA MARSZAŁKOWSKA
16	PLAC TRZECH KRZYŻY
18	MOST PIESZO-ROWEROWY NA PRAGĘ
20	PLAC NA ROZDROŻU
22	PLAC CENTRALNY



Trzy lata Nowego Centrum Warszawy

Wystarczyły trzy lata, by zrealizować część inwestycji składających się na koncepcję Nowego Centrum Warszawy. Zmiany widać gołym okiem. Śródmieście stało się bardziej przyjazne, bezpieczne, zielone i pełne życia.



NIE TYLKO ULICE

Nowe Centrum Warszawy to znacznie więcej niż nowe drzewa, przyjazne ulice czy wygodne chodniki. To również inwestycje kulturalne i rozrywkowe. Na ukończeniu jest Muzeum Sztuki Nowoczesnej, trwa przetarg na operatora Hali Gwardii, a w dalszych planach jest nowy budynek Teatru Rozmaitości czy nowy pawilon Emilia. To możliwe dzięki ścisłej współpracy licznych jednostek miejskich. Ma o to zadbać Michał Lejk, pełnomocnik prezydenta Rafała Trzaskowskiego ds. Nowego Centrum Warszawy powołany w lipcu 2023 r.



NIE ZWALNIAMY

W przygotowaniu lub w trakcie realizacji jest jeszcze wiele inwestycji. Trwają prace projektowe nad przebudową ul. Kruczej czy Al. Jerozolimskich. Wizja Nowego Centrum Warszawy nie jest jednak zamknięta. Minione trzy lata są na to najlepszym dowodem. Wciąż pojawiają się nowe pomysły, jak jeszcze ulepszyć miasto w ścisłym centrum.

Wizję Nowego Centrum Warszawy Rafał Trzaskowski przedstawił w 2019 r. Prezydent stolicy zapowiedział wtedy, że Śródmieście stanie się bardziej uporządkowane i funkcjonalne. Szerokie chodniki i wygodne trasy rowerowe połączą place i skwery w centrum miasta w spójną przestrzeń. Arterie, dotąd zdominowane przez samochody, zmienią się w ulice dostępne dla wszystkich – zwłaszcza pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji publicznej. Nowe Centrum Warszawy to również więcej drzew i krzewów, które dają cień, oczyszczają powietrze i chronią przed podtopieniami podczas nawałnic.

Kluczową rolę w procesie przemian mają mieszkańcy centrum i lokalni przedsiębiorcy. Sklepy, lokale gastronomiczne i usługowe mają przyciągać mieszkańców i turystów. Centrum miasta ma być przyjemnym miejscem do życia, odpoczynku i spędzania wolnego czasu.

Pod koniec 2020 r. oddaliśmy pierwszą inwestycję w ramach Nowego Centrum Warszawy. Rondo Czterdziestolatka zyskało wygodne przejścia przez jezdnię, a al. Jana Pawła II – drogę dla rowerów i szpalery drzew. To wydarzenie wywołało lawinę zmian w samym sercu stolicy – zmian, bez których trudno dziś wyobrazić sobie nasze miasto. Nie trzeba już schodzić do podziemi przy Rondzie Dmowskiego, aby się dostać np. na przystanek tramwajowy. Wyzaczyliśmy przejazdy rowerowe, a zmiany dopełniło posadzenie drzew, krzewów i bylin.

Nowego charakteru nabrał plac Pięciu Rogów u zbiegu ul. Chmielnej, Kruczej, Brackiej, Szpitalnej oraz Zgoda. Obecnie to zielona i przyjazna przestrzeń, głównie dla pieszych, tętniąca życiem całą dobę. Przyjemniej jest na pl. Trzech Krzyży, gdzie posadziliśmy 28 okazałych drzew oraz mnóstwo niskiej zieleni. Powstała też brakująca trasa rowerowa.

Metamorfozę przechodzi plac Defilad. Beton i asfalt zastąpią liczne drzewa, krzewy, sadzawka oraz ławki. Trwa remont ul. Chmielnej, która stanie się zielonym deptakiem. W 2024 r. rozpocznie się przebudowa Złotej, Zgody i okolicznych placów, a na pl. Powstańców Warszawy skończy się budowa parkingu podziemnego.



Zielona Marszałkowska

W 2023 r. kontynuowaliśmy prace przy przebudowie ul. Marszałkowskiej. Między ul. Królewską a pl. Bankowym wybudowaliśmy drogę dla rowerów, uporządkowaliśmy parkowanie i wyremontowaliśmy chodniki. Całości zmian dopełnia dużo nowej zieleni i mała architektura.

ZIELONE ZMIANY NA MARSZAŁKOWSKIEJ



POSADZILIŚMY:

29
PLATANÓW KLONOLISTNYCH

16
MIŁORZĘBÓW JAPOŃSKICH

18
WIŚNI PTASICH



NIE WYCIĘLIŚMY
ANI JEDNEGO DRZEWA



PRZYBYŁO KILKADZIESIĄT
TYSIĘCY KRZEWÓW,
BYLIN I PNĄCZY

Od kilku lat konsekwentnie zmieniamy oblicze ul. Marszałkowskiej. Jedną z najważniejszych arterii Śródmieścia zyskuje drogi rowerowe, wygodne chodniki i szpalery drzew. W ten sposób realizujemy koncepcję „Zielonej Marszałkowskiej”, jeden z filarów programu Nowego Centrum Warszawy.

W 2023 roku wyznaczyliśmy dwukierunkową, asfaltową trasę dla cyklistów między ul. Królewską a al. „Solidarności”. Na pl. Bankowym została ona wydzielona z jezdni. Na dalszym odcinku powstała dzięki przebudowie oświetlenia ulicznego oraz przeniesieniu parkowania z chodników na jezdnię. Nowe zatoki postojowe wyznaczyliśmy w miejscu trzeciego pasa ruchu.

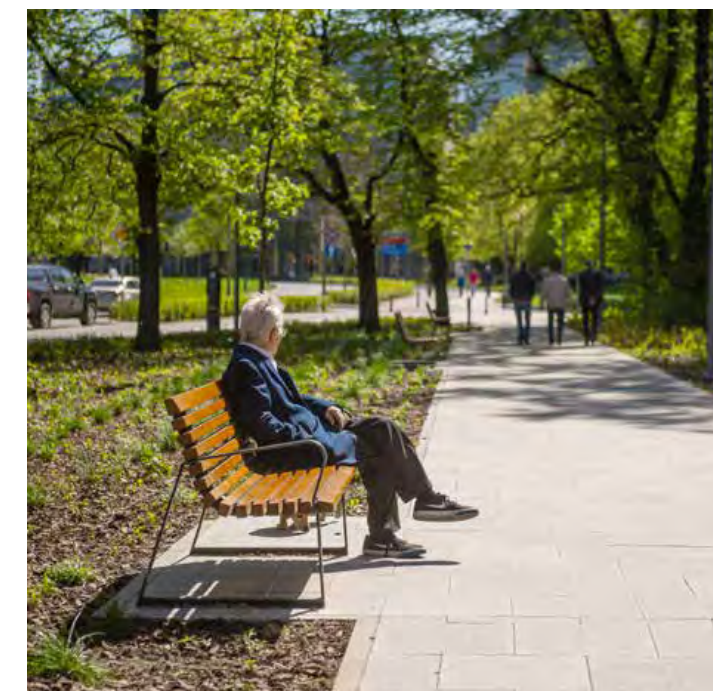
Chodnik przeszedł remont z wykorzystaniem wysokiej jakości materiałów. Pieszycy i rowerzysty od jezdni odgradza ściana zieleni. To drzewa, krzewy, kwiaty i byliny. Na południe od skrzyżowania z Senatorską powstał niewielki skwer. Rośnie tu 11 miłorzębów japońskich, są ławki, trzy ażurowe pergole, które zostały obsadzone bluszczem. Dookoła posadziliśmy również mnóstwo krzewów. Po zmroku na skwerze jest jasno dzięki nowym latarniom.

Dodatkowo posadziliśmy 20 drzew na pl. Bankowym. To 10 dorodnych sześciometrowych platanów klonolistnych przy siedzibie warszawskiego ratusza. Z kolei 10 dębów rośnie po drugiej stronie – między torami tramwajowymi a buspasem za ul. Senatorską. To na razie tylko kosmetyczne zmiany, w przyszłości plac czeka przebudowa w oparciu o koncepcję wypracowaną podczas warsztatów przeprowadzonych pod koniec 2023 r.



PLANY ROWEROWE

Kolejny odcinek głównej trasy rowerowej łączącej Śródmieście z Żoliborzem i Bielaniami – tym razem na ul. Andersa – zacznie być budowany w 2024 r. Droga rowerowa połączy się w spójną całość z istniejącymi trasami na ulicach: Bonifraterskiej, Świętojerskiej, Anielewicza i Mickiewicza. Powstaną przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach z ul. Stawki oraz z ul. Anielewicza.



Plac Trzech Krzyży

Na pl. Trzech Krzyży wyremontowaliśmy nawierzchnię jezdni, wyznaczyliśmy pasy rowerowe, zbudowaliśmy sygnalizację na niebezpiecznym przejściu dla pieszych i poprawiliśmy lokalizację przystanków autobusowych. Plac zdobi teraz 28 nowych dorodnych drzew oraz tysiące krzewów i bylin.



PATRONI DRZEW

Każde nowo posadzone drzewo na pl. Trzech Krzyży ma swojego patrona. Dlatego przy lipach i głogach znajdują się pamiątkowe tabliczki.

Wbiły je w ziemię dzieci ze śródmiejskich przedszkoli i szkół podstawowych oraz podopieczni pobliskiego Instytutu Głuchoniemych. Jednemu z drzew patronuje prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski.



Zmiany na pl. Trzech Krzyży powinny ucieszyć wszystkich użytkowników ruchu, a to jedno z głównych założeń Nowego Centrum Warszawy. Kierowcy i piesi zyskali tam nową, równą nawierzchnię jezdni i chodników. Natomiast rowerzyści – przeznaczoną dla siebie infrastrukturę. Zniknął jeden z głównych „teleportów rowerowych”.

Poprawiliśmy również bezpieczeństwo. Przejście dla pieszych w centralnej części pl. Trzech Krzyży zyskało sygnalizację świetlną i azyle. Wygodniej mają też pasażerowie komunikacji miejskiej. Już nie muszą przesiadać się między przystankami rozrzuconymi po wschodniej stronie placu, ponieważ utworzono jeden wspólny dla licznych linii autobusowych jadących w kierunku Nowego Światu i ul. Książęcej.

Ważnym elementem zmian było także odtworzenie zieleni, która przed II wojną światową zajmowała sporą część placu. W oczyszczając się okazałe drzewa – 16 lip holenderskich o obwodzie pnia min. 50 cm, 8 głogów Lavallego, które „w pasie” mają min. 30 cm oraz 4 grusze. Każde ma ok. sześciu metrów wysokości.

Nowe okazy pojawiły się w miejscach dotąd pozbawionych zieleni. Siedem lip utworzyło szpaler wzdłuż wschodniej pierzei przed skrzyżowaniem z ul. Książęcej. Pozostałe drzewa wypełniły przestrzeń na trójkątnej działce przy północnej krawędzi placu (u zbiegu ul. Żurawiej i Brackiej), którą dotąd zajmowały parkujące tam auta. Skute zostały betonowe „wyspy ciepła” przed kościołem i powierzchnie wyłączane z ruchu na jezdni. Działka dopełniają nowe trawniki, żywopłoty oraz skupiska bylin. To ponad 2700 m kw. terenów zielonych.

„ZIELONE” LICZBY INWESTYCJI

28

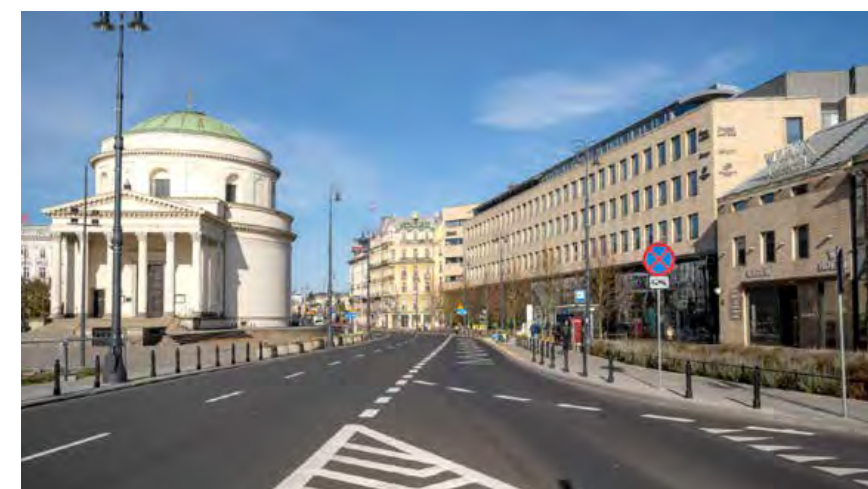
NOWYCH
DRZEW

11,5 tys. zł

KOSZT JEDNEJ
SADZONKI

3 lata

TERMIN GWARANCJI
OBEJMUJĄCY
LIPY I GŁOGI



Most pieszo-rowerowy na Pragę

Nowa przeprawa połączyła Śródmieście z Pragą. Jest pierwszą w Warszawie, po której mogą się poruszać tylko piesi i rowerzyści. Most ma szansę stać się atrakcją turystyczną stolicy.



JESTEŚMY W CZOŁÓWCE

Most na Pragę jest dłuższy niż wiele innych przepraw pieszo-rowerowych w Europie.

- 1. MOST NA PRAGĘ **452 m**
- 2. MILLENNIUM BRIDGE w Londynie **325 m**
- 3. PASSERELLE SIMONE-DE-BEAUVOIR w Paryżu **304 m**
- 4. PONTRAYMOND-BARRE w Lyonie **260 m**
- 5. BRYGGEBROEN w Kopenhadze **190 m**

Budowa mostu pieszo-rowerowego rozpoczęła się na początku 2022 r. Po dwóch latach konstrukcja przeprawy jest gotowa. Otwarcie mostu nastąpiło wiosną 2024 r.

Nowy most liczy 452 m i jest jedną z największych tego typu przepraw w Polsce. Połączył brzegi Wisły na wysokości ul. Karowej na Powiślu i ul. Okrzei na Pradze-Północ. Dzięki temu wygodniej jest poruszać się między bulwarami wiślanymi a prawym brzegiem rzeki. Piesi spacerem pokonają przeprawę w ciągu sześciu minut, a rowerzyści przejadą nią w dwie minuty. Na moście nie ma podziału na strefę pieszą i rowerową, każdy będzie mógł korzystać z obu stron obiektu.

Przeprawa poza funkcją komunikacyjną ma także walory rekreacyjne. Szerokość konstrukcji wygiętej na kształt błyskawicy jest zmienna i w najwęższym punkcie wynosi 6,9 m, a nad nurtem rzeki rozszerza się do 16,3 m. W miejscu zagięcia most jest znacznie szerszy, aby piesi i rowerzyści mogli zejść na bok i bezpiecznie podziwiać widoki z dwóch stref wypoczynkowych z drewnianymi siedziskami. Oświetlenie zapewni dyskretnie źródła światła umieszczone w balustradach. Brak ruchu samochodowego i piękne widoki na panoramę Warszawy pozwalają spacerowiczom i rowerzystom na chwilę odpoczynku i relaksu.

Na lewym brzegu przeprawa rozdziela się na dwie rampy przerzucone nad bulwarami. W planach na 2024 rok jest wyznaczenie w osi mostu – na wysokości ul. Karowej – przejścia dla pieszych w poprzek Wisłostrady.

MOST W LICZBACH

16,3 m	6,9 m	2 minuty
SZEROKOŚCI W NAJSZERSZYM PUNKCIE	SZEROKOŚCI W NAJWĘŻSZYM PUNKCIE	ROWEREM NA DRUGI BRZEG WISŁY



MOST ZMIENIA PRAGĘ

Otwarcie mostu pieszo-rowerowego to duża szansa na zmiany po praskiej stronie Wisły. Ul. Okrzei zostanie przebudowana. Będzie tam więcej zieleni, powstanie infrastruktura rowerowa, nowe, szersze chodniki oraz mała architektura. Wraz z ul. Ząbkowską mogą stać się nową ośią – praską wersją Traktu Królewskiego. Ulica nie będzie już się kończyć dzikimi zaroślami, a stanie się ważnym łącznikiem spacerowym między Starą Pragą a kampusem uniwersyteckim na Powiślu czy bulwarami.



Plac Na Rozdrożu

Wiosną 2023 r. rozpoczęły się prace przy przebudowie placu Na Rozdrożu. Znikają niewygodne przejścia podziemne, a górny i dolny poziom placu połączą nowe windy, by wszystkim było łatwiej korzystać z przystanków Trasy Łazienkowskiej.

NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY W OBRĘBIE PLACU



WINDY NA TRASĘ ŁAZIENKOWSKĄ



SZEROKIE PRZYSTANKI I DROGI DLA ROWERÓW



DWA NOWE, WYGODNE PRZEJŚCIA NAZIEMNE

Motywnym przewodnim inwestycji na pl. Na Rozdrożu jest likwidacja barier architektonicznych. Najważniejszą zmianą będą windy, które połączą pl. Na Rozdrożu ze znajdującymi się poziom niżej przystankami autobusowymi w ciągu Trasy Łazienkowskiej. Odnowimy też same schody, które były mocno wyeksploatowane. Dodatkowo oba przystanki autobusowe zostaną poszerzone, wyposażone w więcej miejsc do siedzenia oraz wyższy, profilowany krawężnik, który ułatwi wsiadanie do autobusu. Na ich krańcach pojawi się też więcej zieleni.

Bariery usuwamy również na samym placu. Z końcem 2023 r. symbolicznie pożegnaliśmy tu przejścia podziemne, które zostały całkowicie zamknięte. Zastępują je zebry. Po zakończeniu prac wszystkie przejścia na pl. Na Rozdrożu będą naziemne – w tym dwa nowe: po zachodniej stronie Al. Ujazdowskich (przez wlot ul. Koszykowej) oraz w osi al. Wyzwolenia.

Istniejące drogi dla cyklistów zostaną poszerzone. Równoległe do nowego przejścia w rejonie ul. Koszykowej powstanie przejazd, do którego poprowadzi droga łącząca się z resztą tras dochodzących do placu. Wybudowany będzie też łącznik rowerowy po zachodniej stronie placu i droga dla rowerów spinająca plac z wiaduktami nad Agrykolą, które przebudowuje Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta.

Przybywa naziemnych przejść

Plac Na Rozdrożu to kolejne miejsce w Warszawie, gdzie przejścia podziemne zastępowane są naziemnymi. Tunele i kładki dla pieszych budowano chętnie w PRL-u, zwłaszcza przy głównych arteriach w mieście. Wówczas liczyło się przede wszystkim upłynnienie ruchu kołowego – mimo znacznie mniejszej liczby pojazdów niż dziś. O potrzebach osób z niepełnosprawnością nikt nie myślał. Teraz miejskimi priorytetami są likwidacja barier architektonicznych oraz poprawa bezpieczeństwa. W ostatnich latach wyznaczyliśmy kilkadziesiąt nowych przejść dla pieszych.



Plac Centralny

Latem 2023 r. zaczęła się budowa „Placu Centralnego”.

Chodzi o środkową część pl. Defilad. Na wprost wejścia do Pałacu Kultury i Nauki będzie mniej betonu i asfaltu. Pojawi się za to ponad 100 nowych drzew, trawniki i niska sadzawka. W ten sposób stworzymy kolejne miejsce Nowego Centrum Warszawy.



CO UDAŁO NAM SIĘ WYKOPAĆ?

Do tej pory na budowie trafiliśmy m.in. na oryginalną nawierzchnię bazaltową, torowisko tramwajowe, a także granitowe krawężniki. Dokopaliśmy się do kolorowej posadzki jednej z kamienic.

W piwnicach dawnych kamienic natrafiliśmy na dziesięć monet z XIX w. i pierwszej połowy XX w. Wśród nich są numizmaty pochodzące z Francji, Szwajcarii, Finlandii czy Włoch. Najciekawszy – 1/3 talara z 1814 r. – jest rzadko spotykany, więc dla kolekcjonerów to unikatowe znalezisko.



Między ul. Marszałkowską a Pałacem Kultury i Nauki – na osi ul. Złotej – powstanie zielona, uporządkowana i przyjazna mieszkańcom przestrzeń.

Zielona, bo wzbogacimy ją o nowe drzewa, krzewy i trawniki. Posadzimy m.in. lipy, jesiony, gledicze, derenie, grujeczники, miłorzęby i magnolie. Na placu znajdą się trawniki o łącznej powierzchni kilku tysięcy metrów kwadratowych. Projekt zakłada też posadzenie ponad 40 gatunków roślin cebulowych i bylin.

Uporządkowana, bo definitywnie znikną miejsca do parkowania na krzywej kostce brukowej, a popękane chodniki zastąpi równa i starannie dobrana posadzka, odwzorowująca sieć dawnych ulic i kamienic.

Przyjazna, bo chcemy udostępnić miejsce do odpoczynku w centrum miasta. Na placu będzie można piknikować na trawie. Pojawią się ławki, siedziska, stojaki rowerowe oraz niska sadzawka.

Prace nad nowym placem ruszyły latem, a jesienią rozpoczęła się budowa pierwszego z czterech zbiorników retencyjnych. Posłużą one do zbierania wody deszczowej, przy użyciu której nawadniana będzie nowa zieleń na placu.

W czasie prac spod ziemi wyłoniły się spore fragmenty przedwojennego miasta. Na przełomie XIX i XX w. teren ten wypełniały wysokie secesyjne kamienice. Znajdowało się tu ok. 180 budynków mieszkalnych. Po wojnie ich resztki zburzono, by zrobić miejsce pod Pałac Kultury i Nauki.



Remonty i przebudowy



Co roku remontujemy i przebudowujemy kilometry stołecznych ulic.

Także w 2023 roku nie zabrakło takich inwestycji. Przyniosły one za sobą szereg korzyści dla ich użytkowników, m.in. poprawę komfortu czy estetyki. Przede wszystkim jednak poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu.

SPIS TREŚCI

26	TARGÓWEK PO METRZE
28	RUDNICKIEGO, PERZYŃSKIEGO, PODCZASZYŃSKIEGO
30	ORDONA I JANA KAZIMIERZA
32	KADETÓW
34	PARK SKARYSZEWSKI
36	REMONTY JEZDNI
38	REMONTY CHODNIKÓW
40	REMONTY WIADUKTÓW
42	NOWE DROGI DLA ROWERÓW
44	ZAZIELENIANIE ULIC
46	INWESTYCJE DEWELOPERSKIE

Targówek po metrze

We wrześniu 2022 roku do użytku oddane zostały kolejne stacje II linii metra – tym razem na Targówku. Ta historia ma jednak swój ciąg dalszy – dla nas to idealna okazja, aby odmienić to, co na powierzchni. W 2023 roku udało się przeprowadzić metamorfozę ul. Kondratowicza, pracowaliśmy również na ul. Chodeckiej. Zakończone roboty oznaczały też możliwość wprowadzenia zmian na ul. św. Wincentego.

LICZBY INWESTYCJI:

505
ZASADZONYCH DRZEW

75 884
ZASADZONYCH
KRZEWÓW I BYLIN

5 468 m²
ZAŁOŻONYCH ŁĄK
KWIETNYCH

20 368 m²
WYREMONTOWANYCH
JEZDNI

10 726 m²
WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW

6 635 m²
NOWYCH
I WYREMONTOWANYCH
DRÓG DLA ROWERÓW

51 932 551,09 zł
CAŁKOWITY KOSZT
PRZEBUDOWY

Kondratowicza

Metro zmienia Warszawę – to hasło, choć powtarzane bardzo często, wciąż jest aktualne. Dla Targówka to niepowtarzalny impuls do zmian. Poza oczywistymi walorami komunikacyjnymi, wykorzystaliśmy również szansę, aby odmieniać ulice nad nowymi stacjami metra.

Sztandarowym przykładem jest ul. Kondratowicza, która zmieniła się tak bardzo, że dziś trudno przypomnieć sobie jej dawny wygląd. Na całej długości zdobią ją drzewa i niska zieleń, co zresztą zostało docenione nominacją do nagrody „Green Cities Europe Award 2023”. Piesi mają do dyspozycji szerokie chodniki i zielone skwerki, a rowerzyści asfaltowe drogi po obu stronach ulicy. Kierowcy mogą cieszyć się z wygodnych miejsc parkingowych i równej nawierzchni.

Chodecka

W 2023 roku pracowaliśmy również na ul. Chodeckiej. Docelowo ulica zmieni swoje oblicze na całym odcinku – od ul. Matki Teresy z Kalkuty aż do Krasnobrodzkiej. Do tej pory udało się wymienić asfalt od ul. Balkonowej do Krasnobrodzkiej. Na całym odcinku wymieniane są też chodniki oraz porządkowane jest parkowanie.

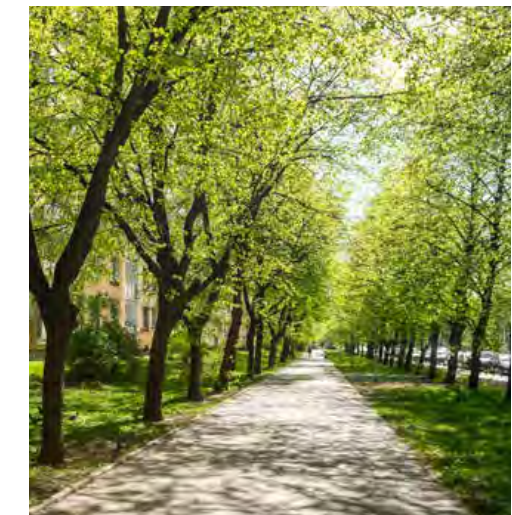
W 2023 roku rozstrzygnęliśmy też przetarg na projekt przebudowy ul. Chodeckiej na odcinku ul. Balkonowa – Matki Teresy z Kalkuty. Głównym założeniem jest utrzymanie ronda, które powstało jako tymczasowe, do momentu ukończenia budowy metra. Wprowadzenie ruchu okrężnego sprawdziło się – ruch odbywa się w sposób płynny, nie dochodzi też do niebezpiecznych sytuacji. W planie jest również wyznaczenie nowych miejsc postojowych i posadzenie drzew.



UL. KONDRATOWICZA



UL. CHODECKA



Rudnickiego, Perzyńskiego, Podczaszyńskiego

Ciąg ulic Rudnickiego, Perzyńskiego i Podczaszyńskiego łączy osiedla Piaski, Słodowiec i Stare Bielany. Jednak komfort podróżowania obniżały zużyta nawierzchnia jezdni i obowiązująca na skrzyżowaniach organizacja ruchu. Również chodniki i drogi dla rowerów pozostawiały wiele do życzenia.



STAWIAMY NA ZIELEŃ

Przed przystąpieniem do realizacji przebudowy ciągu ulic Rudnickiego, Perzyńskiego i Podczaszyńskiego, przeanalizowaliśmy i poprawiliśmy projekt zieleni pochodzący z 2017 roku. W wielu miejscach udało się odsunąć prace od drzew, powiększając miejsce na rozwój korzeniowy. Dodatkowo stworzyliśmy też przestrzeń na wprowadzenie kolejnych szpalców drzew.

W sumie na obszarze całej inwestycji posadziliśmy 65 nowych drzew – klony pospolite i polne, jesiony wyniosłe, wiśnie oraz sosny czarne. Efektu dopełnią tysiące krzewów i bylin.

Oprócz zieleni posadzonej w ramach przebudowy ulicy, na całej długości ulic Rudnickiego, Perzyńskiego i Podczaszyńskiego, planujemy stworzyć dwukilometrowy park linearny.

Dlatego podjęliśmy decyzję o przebudowie ciągu, aby poprawić bezpieczeństwo oraz komfort wszystkich użytkowników.

Łączna długość tych trzech ulic to 2 km. Przedsięwzięcie było więc bardzo duże. Prace wykonywane były etapami, tak aby powodować jak najmniej utrudnień.

Ciągi piesze na ulicach Rudnickiego, Perzyńskiego i Podczaszyńskiego przez lata niszczone były m.in. przez parkujące samochody. Teraz piesi zyskali zupełnie nowe chodniki. Wyremontowane zostały też przystanki autobusowe oraz azyle na przejściach dla pieszych.

Również rowerzyści zyskali na remoncie – nawierzchnia dróg rowerowych wykonana jest w całości z asfaltu. Droga dla rowerów jest też ciągła (wcześniej urywała się w kilku miejscach), bezpieczna i prawidłowo oznakowana.

Na ulicach naprawiliśmy też mocno zniszczoną jezdnię, a parkowanie zostało przeniesione do wyznaczonych zatok.

INWESTYCJA W LICZBACH

65
ZASADZONYCH
DRZEW

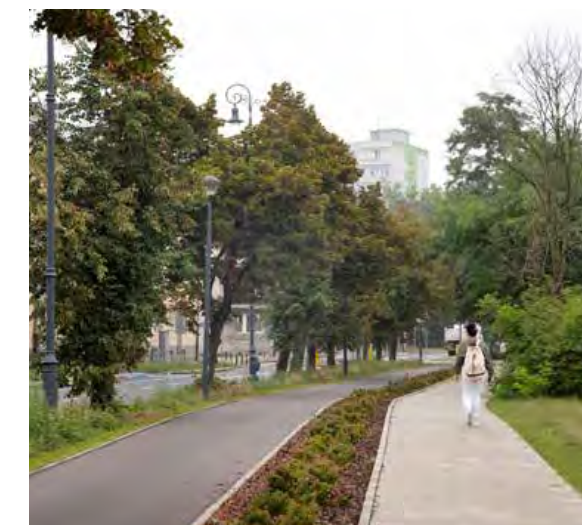
4 400
ZASADZONYCH
KRZEWÓW I BYLIN

20 tys. m²
WYREONTOWANYCH
I PRZEBUDOWANYCH
JEZDNI

19,25 tys. m²
WYREONTOWANYCH
CHODNIKÓW

5,2 tys. m²
NOWYCH
I WYREONTOWANYCH
DRÓG DLA ROWERÓW

30,3 mln zł
CAŁKOWITY KOSZT
PRZEBUDOWY



NOWE RONDO

Dodatkowo na skrzyżowaniu ul. Rudnickiego i Kochanowskiego wybudowaliśmy nowe rondo. Zapewnia ono wygodny przejazd dla wszystkich uczestników ruchu, w tym autobusów. Nie jest to jednak zwykłe rondo, a turbinowe. Jego konstrukcja wymaga od kierujących zajęcia odpowiedniego pasa ruchu już przed wjazdem.



Ordona i Jana Kazimierza

Cichsze, bezpieczniejsze, bardziej komfortowe i zielone.

Takie będą ulice Ordona i Jana Kazimierza po przebudowie.

W 2023 roku rozpoczęliśmy transformację dwóch głównych ulic

Odolan. Ze zmian powinni być zadowoleni zarówno kierowcy,

jak i piesi i rowerzyści.

Jana Kazimierza

REMONT W LICZBACH:

1,8 km

PRZEBUDOWYWANEJ ULICY

ok. 14 900 m²

NOWEJ NAWIERZCHNI JEZDNI

250

NOWYCH DRZEW

12 776

NOWYCH KRZEWÓW

Niegdyś wyłącznie przemysłowe, dziś coraz bardziej mieszkalne. Odolany przeszedł dynamiczną przemianę. Właśnie do niej dostosowujemy dwie główne ulice tego obszaru – Ordona i Jana Kazimierza.

Prace na obu ulicach rozpoczęliśmy w lipcu 2023 roku. Najpierw na ul. Jana Kazimierza, gdzie remontujemy nawierzchnię jezdni. To jednak tylko część inwestycji. Przebudujemy również chodniki oraz wybudujemy nową drogę dla rowerów. Przejścia dla pieszych zyskają azyle.

Przebudowa ulicy to ważny i wprowadzający wiele zmian projekt. Dlatego o zdanie na jego temat zapytaliśmy mieszkańców okolicy. Podczas konsultacji szczególną uwagę zwracali na zieleni. W ramach przebudowy utworzymy szeroki pas zieleni, gdzie posadzimy 250 drzew i prawie 13 tys. krzewów.

Inwestycja wciąż trwa. Wykonawca zaczął od remontu jezdni na odcinku od ul. Sowińskiego do zachodniego krańca ul. Jana Kazimierza. Także na tym odcinku, po południowej stronie ułożono już część chodników. Rozpoczęliśmy również prace nad drogą dla rowerów po północnej stronie ulicy.



UL. ORDONA



PRZED ZMIANAMI



W TRAKCIE ZMIAN

Ordona

REMONT W LICZBACH:

ok. 340 m

DŁUGOŚĆ
PRZEBUDOWYWANEGO
ODCINKA ULICY

ok. 4 100 m²

NOWEJ NAWIERZCHNI JEZDNI

ok. 2 500 m²

NOWYCH CHODNIKÓW

40

NOWYCH DRZEW

Inwestycja na ul. Ordona wystartowała chwilę po tej na ul. Jana Kazimierza. W przygotowaniach do niej swój udział miał również konserwator zabytków – na przebudowywanym odcinku (od posesji Ordona 5B do ul. Stańczyka) leży zabytkowy bruk. Zostanie on pieczołowicie naprawiony i zabezpieczony. Następnie położymy na nim asfalt, dzięki czemu ruch pojazdów nie będzie tak hałaśliwy i uciążliwy dla mieszkańców. Wyjątkiem będą zatoki postojowe – tam pozostanie kamienna kostka. Parkowanie na ul. Ordona zostanie uporządkowane. Zlikwidowane zostaną rzadko używane zawrotki, zamiast nich zasadzimy kilkadziesiąt nowych drzew oraz krzewy i byliny.

Na przebudowie zyskają też piesi i rowerzyści. Chodniki zostaną wyremontowane, a pasy rowerowe (istniejące na dalszym odcinku ulicy, w stronę ul. Kasprzaka) przedłużone. Usuniemy również stare betonowe latarnie. Po przebudowie będzie ich mniej, za to metalowych i z wydajnymi i energooszczędnymi oprawami SAVA.

Przebudowa ul. Ordona także wciąż trwa. Rozpoczęła się od wymiany oświetlenia. Wykonawca zakończył już prace nad jezdnią zachodnią, których kulminacją było asfaltowanie nawierzchni, a następnie przeniósł się na jezdnię wschodnią.

UL. JANA KAZIMIERZA



Kadetów

Uporządkowaliśmy ruch na wawerskiej ul. Kadetów.

Na skrzyżowaniach z ul. Łasaka i Poprawną wybudowaliśmy ronda. Uzupełniliśmy również brakujące fragmenty drogi dla rowerów i chodnika. Tym samym zwiększyliśmy płynność i bezpieczeństwo ruchu.

LICZBY INWESTYCJI:

22 metry

ŚREDNICY NOWYCH ROND

480 mb

WYBUDOWANYCH
I WYREMONTOWANYCH
TRAS ROWEROWYCH

2 049 m²

WYBUDOWANYCH
I WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW

3 807 m²

POWIERZCHNIA
WYREMONTOWANEJ JEZDNI

11

POSADZONYCH
NOWYCH DRZEW

1500 m²

POSADZONYCH NOWYCH
KRZEWÓW I BYLIN

37

NOWYCH SŁUPÓW
OŚWIETLENIOWYCH

49

NOWYCH OPRAW LED

2

NOWE PERONY
AUTOBUSOWE

Ulica Kadetów to połączenie między Wawrem i Sadulem a Wałem Miedzeszyńskim. W celu upłynnienia ruchu i poprawy bezpieczeństwa oprócz istniejącego ronda na skrzyżowaniu z ul. Sęczkowską postanowiliśmy wybudować jeszcze dwa – na skrzyżowaniach z ul. Łasaka oraz z ul. Poprawną.

Obie budowy rozpoczęliśmy w lipcu 2022 roku. Wykonawca rozpoczął od rozebrania starej jezdni i chodników. Dalej wytyczono ślad nowych rond i rozpoczęto roboty brukarskie. W przypadku budowy przy ul. Poprawnej konieczne było usunięcie kolidujących słupów energetycznych. Wykonawca ułożył nową sieć pod ziemią. Ponadto jezdnia między skrzyżowaniami zyskała nową nawierzchnię.

Rondo na skrzyżowaniu z ul. Łasaka oddaliśmy do użytku we wrześniu 2022 roku. Pod koniec marca 2023 roku położyliśmy ostatnią warstwę asfaltu. Kilka dni wcześniej udostępniliśmy kierowcom rondo przy skrzyżowaniu z ul. Poprawną.

**Coś dla pieszych,
coś dla rowerzystów i pasażerów,
coś dla kierowców.**

Przebudowa skrzyżowań wzdłuż ul. Kadetów to także szereg udogodnień dla pieszych i rowerzystów. Uzupełniliśmy brakujące fragmenty drogi dla rowerów oraz chodnika. Na przejściach i przejazdach przez wloty na nowe ronda powstały wyspy z azylami. Dzięki temu mniej chronieni uczestnicy ruchu mogą poczuć się bezpieczniej. Dodatkowo zamontowaliśmy nowe słupy oświetleniowe i oprawy LED, pasażerowie komunikacji miejskiej doczekali się nowych peronów autobusowych oraz pojawiły się nowe nasadzenia.



Park Skaryszewski

Wraz z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy odmieniamy główną aleję Parku Skaryszewskiego. To zabytkowy teren, któremu planujemy przywrócić historyczny wygląd. Wspomożemy się przy tym nowoczesną technologią.



PIĘKNY I BOGATY

W 2009 roku park Skaryszewski został ogłoszony najpiękniejszym parkiem w Polsce i trzecim najpiękniejszym w Europie. Jest również niezwykle bogaty pod względem rosnących w nim gatunków roślin – 280.

Wśród najcenniejszych są m.in.:

- korkowce amurskie,
- kasztanowiec mieszańcowy,
- orzesznik gorzki,
- skrzydłorzechy kaukaskie,
- kłęki amerykańskie,
- kilka gatunków jesionu,
- wiekowe magnolie japońskie.



ŚWIETLANA PRZYSZŁOŚĆ

Nowe oprawy LEDowe to także nowe możliwości. Np. w godzinach od 22 do północy dopiero po wykryciu ruchu rozświetli się na 100% (standardowo będzie to jedynie 40%). Do tego w zależności od pory dnia zmieniać się będzie barwa światła – im później, tym cieplejsza. To ukłon w stronę mieszkańców w parku zwierząt i zmniejszenie zjawiska „zanieczyszczenia światłem”.

Prace nad metamorfozą głównej alei w parku Skaryszewskim im. I. J. Paderewskiego rozpoczęliśmy we wrześniu 2023 roku. Od lat przedzielona była pasem zieleni na dwie mniejsze wykonane z asfaltu i oświetlana przez stare lampy na zniszczonych już betonowych słupach. Po remoncie z alei zniknie dzieląca ją rabata i pojawi się nowa nawierzchnia (w głównej mierze mineralna, tylko kawałek pozostanie asfaltowy). Z kolei szpetne latarnie zostaną zastąpione przez nowe, stylizowane na oryginalne pastorały z 1923 roku. Nowe oświetlenie pojawi się także w innych częściach parku.

Aleja po przebudowie będzie miała 11 metrów szerokości. To mniej niż przed remontem, ale paradoksalnie piesi zyskają więcej przestrzeni do spacerowania. Więcej miejsca zyskają również rosnące wzdłuż alei wiekowe jesiony. Latarnie będą znajdowały się pomiędzy drzewami, możliwie jak najdalej od nich. Ponadto okablowanie nowych latarni zostanie poprowadzone środkiem alei. Dzięki temu ograniczymy prace przy korzeniach drzew do minimum.

Remont w parku wciąż trwa. Do końca roku z większej części alei – ponad 4 tys. m kw. – zniknęła stara nawierzchnia i rozpoczęto przygotowania pod nową. Wykonaliśmy także ponad 3 km kanalizacji dla nowego okablowania oraz ułożyliśmy blisko kilometr kabli. Rozpoczęliśmy także demontaż starych słupów. Zakończenie prac zaplanowano na I kwartał 2024 roku.

INWESTYCJA W LICZBACH

144
BETONOWE
LATARNIE WYMIENIONE
NA STALOWE

ok. 6,7 km
OKABLOWANIA

5945,5 m²
NOWEJ NAWIERZCHNI
MINERALNEJ

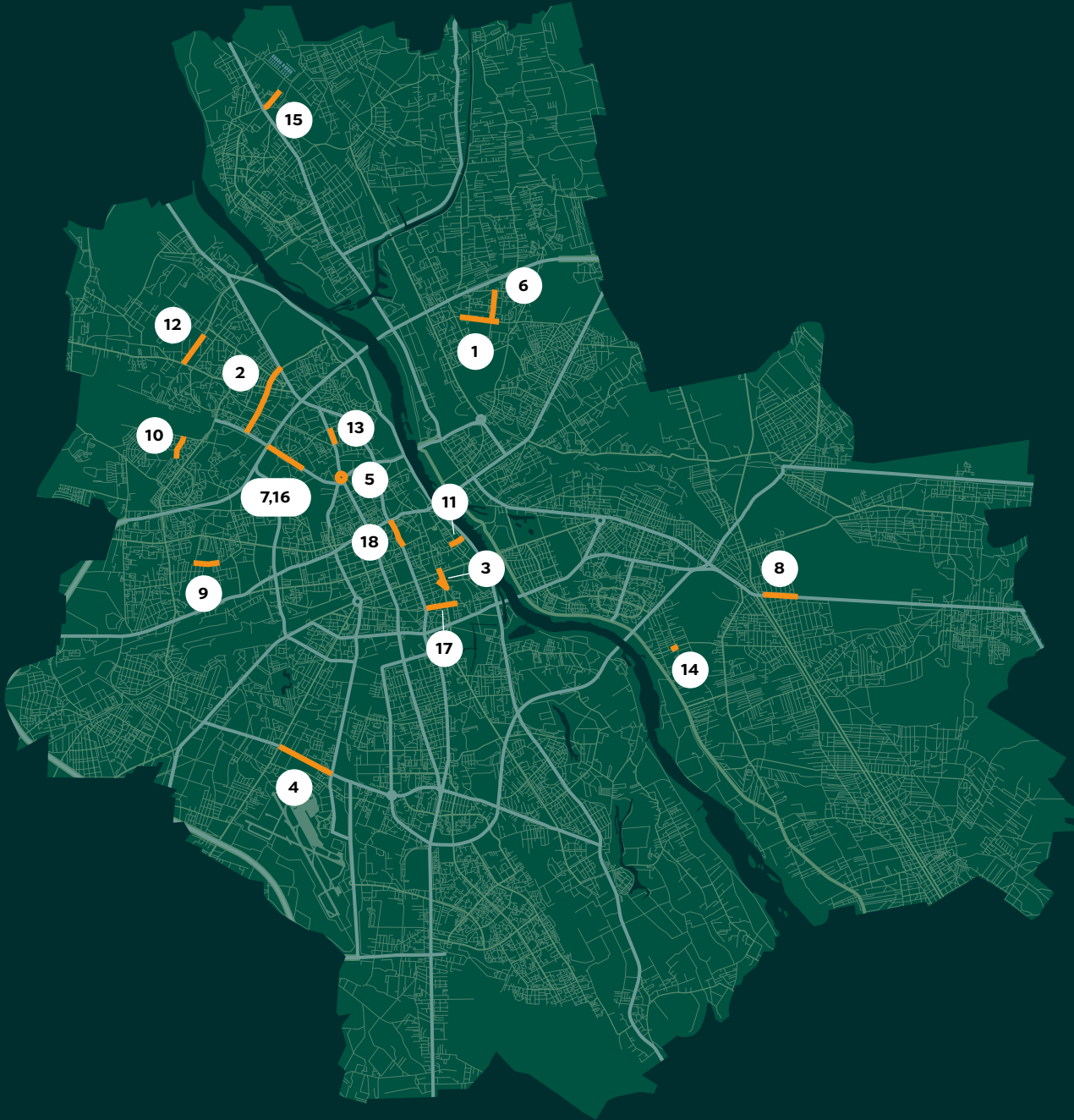
1732,54 m²
WYREMONTOWANEJ
NAWIERZCHNI
ASFALTOWEJ



Remonty jezdni

Każdego roku kładziemy ogromny nacisk na utrzymanie infrastruktury drogowej w dobrym stanie. Niektóre jezdnie są budowane zupełnie od nowa, a na innych wystarczy weekendowy remont. W 2023 roku pracowaliśmy na 21 ulicach, czego efektem jest 141,3 tys. m² nowej, równej nawierzchni jezdni.

1.	KONDRATOWICZA od stacji metra Bródno do zjazdu do szpitala Bródnowskiego	20 368 m ²
2.	CIĄG PERZYŃSKIEGO, PODCZASZYŃSKIEGO, RUDNICKIEGO na odcinku od Marymonckiej do Maczka	20 342 m ²
3.	NOWY ŚWIAT I PLAC TRZECH KRZYŻY od Smolnej do Al. Ujazdowskich	17 237 m ²
4.	HYNKA (jezdnia południowa) od Żwirki i Wigury do al. Krakowskiej	15 120 m ²
5.	RONDO ZGRUPOWANIA AK „RADOSŁAW”	11 835 m ²
6.	CHODECKA od Kondratowicza do Krasnobrodzkiej	8 911 m ²
7.	POWĄZKOWSKA (obie jezdnie) od trasy S8 do Krasińskiego	8 004 m ²
8.	CZECHA (jezdnia południowa) od Płowieckiej do Kajki	7 884 m ²
9.	JANA OLBRACHTA od Sowińskiego do Pola	6 933 m ²
10.	ŻOŁNIERZY WYKLĘTYCH od Zachodzącego Słońca do Piastów Śląskich	4 973 m ²
11.	ZAJĘCZA od Wybrzeża Kościuszkowskiego do Topiel	4 637 m ²
12.	NOCZNICKIEGO od Wólczyńskiej do Kaliszówki	4 047 m ²
13.	POPIEŁUSZKI (jezdnia zachodnia) od Krasińskiego do pl. Grunwaldzkiego	4 001 m ²
14.	RONDO NA KADETÓW I POPRAWNEJ	3 807 m ²
15.	ANIMUSZU I PRZYLESIE od Modlińskiej do granicy lasu	3 108 m ²
16.	POWĄZKOWSKA (jezdnia południowa) od Krasińskiego do Rydygiera	2 140 m ²
17.	PIĘKNA od pl. Konstytucji do Górnośląskiej	1 167 m ²
18.	MARSZAŁKOWSKA fragmenty na odcinku od Królewskiej do al. Solidarności	301 m ²



RAZEM

144 815 m²

NOWEJ
NAWIERZCHNI



Remonty chodników

Wygoda i bezpieczeństwo pieszych to priorytet – dlatego każdego roku budujemy i remontujemy kilometry chodników. Takie prace to również świetna okazja do poprawy dostępności – szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami czy opiekunów z dziećmi. Oprócz estetycznych i równych płyt chodnikowych, obniżamy krawężniki i układamy specjalne płyty ostrzegawcze i prowadzące.

1. CIĄG PERZYŃSKIEGO, PODCZASZYŃSKIEGO, RUDNICKIEGO na odcinku od Marymonckiej do Maczka wraz z fragmentem Kochanowskiego	14 181 m ²
2. KONDRATOWICZA od stacji metra Bródno do Szpitala Bródnowskiego	10 725 m ²
3. MARSZAŁKOWSKA od Królewskiej do al. Solidarności	3 679 m ²
4. RONDO ZGRUPOWANIA AK „RADOSŁAW”	3 099 m ²
5. PLAC TRZECH KRZYŻY	3 063 m ²
6. RONDA NA KADETÓW I POPRAWNEJ	2 049 m ²
7. BRONIEWSKIEGO od al. Reymonta do asfaltowego placu pomiędzy budynkami nr 9 i 5	1 362 m ²
8. KRASIŃSKIEGO od budynku Filarecka 2 do Kochowskiego	490 m ²
9. NOCZNICKIEGO od Wólczyńskiej do Cienkiej	482 m ²
10. POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH od wjazdu do sklepu Lidl do Bolkowskiej	477 m ²
11. MODLIŃSKA między numerami 326 i 336	350 m ²
12. POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH (3 odcinki): przy Jednostce Ratowniczo-Gaśniczej nr 7, przy Sucharskiego, przy Borowej Góry	330 m ²
13. SOKRATESA w rejonie przystanku „Tołstoja 01”	245 m ²
14. POWĄŻKOWSKA w rejonie skrzyżowania z Rydygiera (likwidacja przedeptu)	130 m ²
15. KASPROWICZA od Nocznickiego do Przy Agorze i Marymoncka od Lindego do numeru 127	123 m ²
16. PRZY AGORZE w rejonie numerów 11a i 15	109 m ²
17. STAŁOWA w pobliżu zajezdni autobusowej	45 m ²
18. CIERLICKA w okolicach ronda Marcysi	31 m ²
19. DOLINA SŁUŻEWIECKA w okolicy Fort Służew (likwidacja przedeptu)	23 m ²



RAZEM

40 993 m²

NOWYCH LUB
WYREMONTOWANYCH
CHODNIKÓW

Remonty wiaduktów

INWESTYCJA W LICZBACH

1 700 m³

BETONU UŻYTEGO PRZY
BUDOWIE WIADUKTU

260 ton

STALI WYKORZYSTANEJ
PRZY BUDOWIE WIADUKTU

5 500 m³

NASYPÓW



Marywilska

Stary wiadukt na ul. Marywilskiej między ulicami Kupiecką a Smugową został rozebrany i postawiony od nowa. Leciwa konstrukcja nie nadawała się do remontu. Długi na 60 i szeroki na 17 metrów wiadukt powstał 50 lat wcześniej z materiałów gorszej jakości i w odbiegającej od dzisiejszych standardów technologii.

Prace budowlane rozpoczęliśmy we wrześniu 2022 roku. Aby utrzymać ruch na Marywilskiej, wykonawca najpierw miał zburzyć zachodnią część wiaduktu. W czasie rozbiórki doszło jednak do niekontrolowanego przemieszczenia się podpory. Decyzją Powiatowej Inspekcji Nadzoru Budowlanego wiadukt został całkowicie wyłączony z użytkowania. Poleciliśmy wówczas wykonawcy budowę tymczasowego chodnika wzdłuż rozbieranego wiaduktu. Rozpoczęto się wyburzanie pozostałej części wiaduktu.

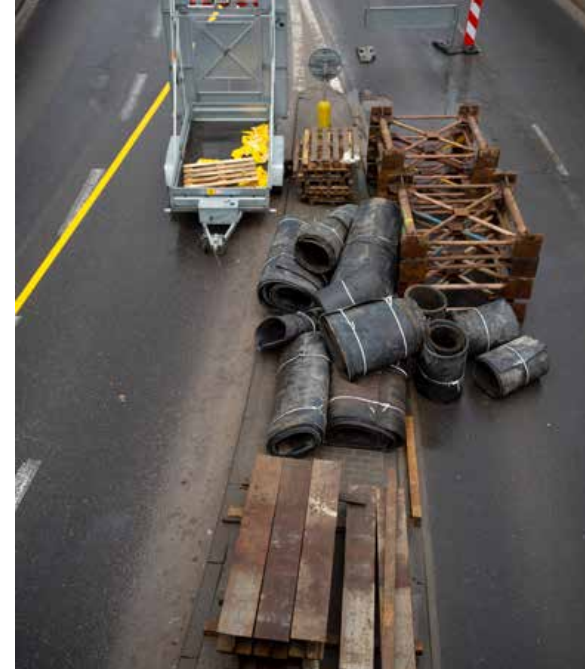
W grudniu 2022 roku ruszyła budowa nowego obiektu. Mimo trudnych, zimowych warunków wykonawca chciał dotrzymać zapowiadanego terminu. W ten sposób prace konstrukcyjne zakończyły się w marcu 2023 roku. Już miesiąc później wprowadziliśmy ruch wahadłowy, a w połowie czerwca – dwa tygodnie przed planowanym terminem – kierowcy mogli już jeździć po wiadukcie w obu kierunkach jednocześnie. Pozostałe prace zakończyły się w grudniu.



WIADUKT NIE TYLKO DLA KIEROWCÓW

Nowy wiadukt został osadzony na trwałej i taniej w utrzymaniu ramie żelbetowej. W ramach inwestycji poprawiliśmy również bezpieczeństwo ruchu. Za wiaduktem w kierunku ul. Smugowej zmieniliśmy geometrię jezdni, ograniczając możliwość rozwijania dużych prędkości. Pojawiły się także nowe latarnie z oprawami SAVA.

W okolicy piesi mają do dyspozycji dwie zebry, a na samym wiadukcie chodnik. Cykliści z kolei mają drogę dla rowerów po obu stronach przeprawy.



Globusowa

Wiadukt nad ul. Globusową kończy w 2024 roku 60 lat. Upływający czas i intensywna eksploatacja oraz uszkodzenia spowodowane przez przejazdy zbyt wysokimi pojazdami sprawiły, że konieczna była przebudowa. Zwłaszcza że do tej pory nie przechodził gruntownych napraw (wykonywane były jedynie wzmocnienia).

Modernizacja rozpoczęła się w lutym 2023 roku. Do rozbiórki poszła część drogowa, a następnie ustrój nośny. Dotychczasowe podpory zostały rozebrane i zastąpione nowymi. W sierpniu montowaliśmy już stalowe dźwigary – belki przenoszące obciążenie konstrukcji na podpory. Miesiąc później trwały prace nad szalowaniem i zbrojeniem płyty ustroju nośnego wiaduktu.

W styczniu 2024 roku inwestycja była już na ukończeniu. Na samym wiadukcie pozostawały do montażu urządzenia bezpieczeństwa ruchu i oznakowanie poziome oraz zabezpieczenia antykorozyjne i przeciw ptakom. Kończyły się prace branżowe, m.in. przyłączenie gazociągu, przebudowa sieci teletechnicznej. Na koniec zostanie odtworzenie chodników, miejsc postojowych oraz zieleńców.

Most Poniatowskiego

Wiadukt mostu Poniatowskiego nad Powiślem przechodzi gruntowny remont. Odnawiamy mury oporowe oraz betonowe i kamienne elementy, a metalowe zabezpieczamy przed korozją. Prace obejmują niemal cały wiadukt – od stacji Warszawa-Powiśle do ul. Wioślarskiej.

Remont wiaduktu mostu Poniatowskiego wystartował w marcu 2023 roku. Do końca roku udało się osiągnąć półmetek prac przy odnowie warstwy antykorozyjnej konstrukcji stalowej. Remont przenosił się już za ul. Kruczkowskiego, która od rozpoczęcia remontu pozostawała przejezdna.

Inwestycja nie należy do najłatwiejszych. Mamy do czynienia z zabytkiem, dlatego musimy odpowiednio dobierać technologię prac oraz jej zakres. Nie brakuje oryginalnych elementów wiaduktu, które na przestrzeni lat były konserwowane z różnym efektem. To jednak kolejne argumenty za tym, że remont był potrzebny. Dodatkowo zyska estetyka wiaduktu. Już w styczniu widać było, że odnowione elementy wyglądają dużo lepiej. Do tego w ramach inwestycji remont czeka jeszcze klatkę schodową i przejście podziemne łączące dwa przystanki tramwajowe.

Nowe drogi dla rowerów

Miniony rok to ponad 42 km nowych, wyremontowanych lub wyznaczonych tras dla rowerów. Jak zawsze nie brakowało przełomowych inwestycji takich jak na pl. Trzech Krzyży czy Marszałkowskiej. Były też mniejsze, choć równie ważne – np. na Modlińskiej. Większość nowych i wyremontowanych odcinków to zadanie zrealizowane przez naszą jednostkę. Obecnie infrastruktura dla rowerzystów w Warszawie mierzy 773 km, czyli 3 razy więcej niż w 2009 roku.



INNE, RÓWNIE WAŻNE

W 2023 roku zakończyliśmy m.in. budowę zupełnie nowych tras rowerowych na ul. Kondratowicza oraz ciągu Perzyńskiego, Podczaszyńskiego i Rudnickiego. Powstały one w ramach kompleksowych przebudów tych ulic. Wybudowaliśmy też ważny odcinek na ul. Modlińskiej od ul. Przysięcz do granicy miasta czy wyremontowaliśmy nawierzchnię na rondzie Zgrupowania AK „Radosław”. Oprócz tego w całej Warszawie udało się wyznaczyć aż 27 km kontraruchów – to mniej efektowne, ale niezwykle efektywne rozwiązanie.

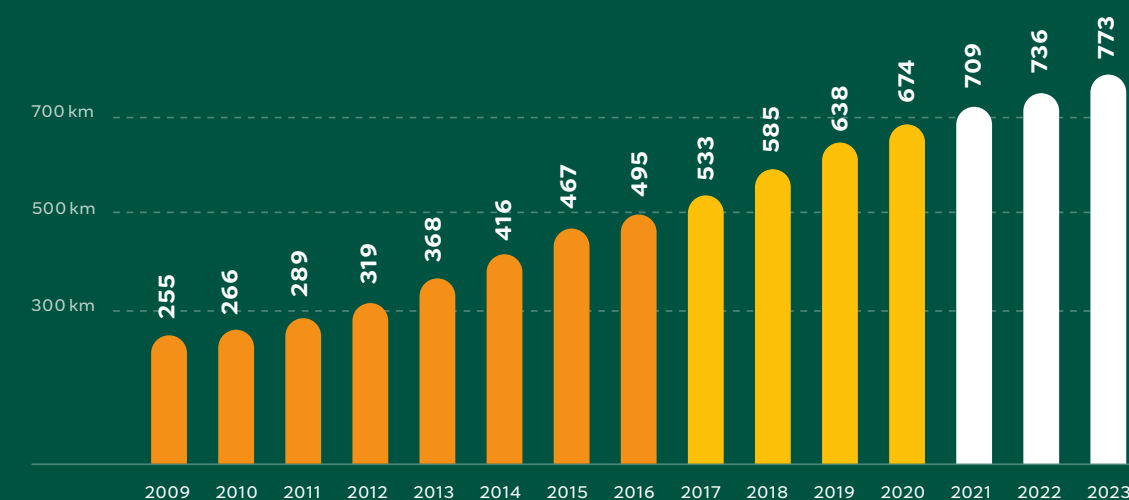
Ważnym elementem pojęcia zrównoważonej mobilności, do której od lat dąży Warszawa, jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury rowerowej. Po wybudowaniu brakujących, długich odcinków np. na ul. Puławskiej, obecnie skupiamy się na scalaniu istniejących tras. Inwestycje, które na pierwszy rzut oka nie imponują długością, w rzeczywistości są kluczowe dla komfortu rowerzystów.

Dwie zdecydowanie najważniejsze inwestycje przeprowadzone w 2023 roku zostały zrealizowane w ramach projektu Nowego Centrum Warszawy. Mowa tu o ul. Marszałkowskiej pomiędzy Królewską i al. Solidarności oraz pl. Trzech Krzyży. Dziś trudno sobie wyobrazić, że w tych miejscach praktycznie nie dało się przejechać rowerem.

Na Marszałkowskiej powstała dwukierunkowa, asfaltowa trasa dla rowerzystów. Na pl. Bankowym została ona wydzielona z jezdni i odseparowana za pomocą donic, którym trzeba było znaleźć nowe miejsce po posadzeniu drzew pod stołecznym ratuszem. Na dalszym odcinku droga dla rowerów powstała dzięki reorganizacji parkowania oraz przebudowie oświetlenia ulicznego.



Infrastruktura rowerowa w Warszawie w kilometrach



Poza oczywistym efektem przebudowy, którym jest nowa trasa rowerowa, jak zwykle zadaliśmy też o zieleni – w sumie ul. Marszałkowską na remontowanym odcinku ozdobiły 63 nowe drzewa (29 platanów klonolistnych, 16 miłorzębów japońskich i 18 wiśni ptasich) oraz kilkadziesiąt tysięcy krzewów, bylin i pnączy. Łączna powierzchnia nowych nasadzeń wynosi prawie 2600 m kw. – taka ilość wystarczyłaby na zazielenienie warszawskiej „patelni” trzy razy.

Również pl. Trzech Krzyży, do tej pory jeden z głównych „teleportów rowerowych” stolicy, zyskał pełną infrastrukturę rowerową. Na jezdniach zostały wyznaczone nowe pasy rowerowe, które zapewniają połączenie istniejącej infrastruktury dla cyklistów w Alejach Ujazdowskich aż do Nowego Świata, a także ciągów rowerowych poprzecznie przecinających plac.

Uzupełnieniem takiego układu jest dwukierunkowa droga rowerowa po wschodniej stronie placu od Alej Ujazdowskich do ulicy Książęcej.

W tym przypadku także nie zapomnieliśmy o nowej zieleni – na placu pojawiło się łącznie 28 nowych drzew. To 16 lipi, 8 głogów i 4 grusze. Drzewa mają ok. 6 m wysokości i minimalny obwód pnia od 30 cm (głogi) do 50 cm (lipy). Dzieła dopełniają nowe trawniki, żywopłoty oraz skupiska bylin. To ponad 2700 m kw. terenów zielonych.

Obie inwestycje wiązały się również z poprawą infrastruktury pieszej o czym więcej można przeczytać na stronach 14-17.

Zazielenianie ulic

Ulice to nie tylko drogi dla samochodów i rowerów, chodniki czy oświetlenie. To też przydrożna zieleń, którą sadzimy przy okazji remontów i przebudów. O tym, jak ważne dla przestrzeni miejskich są drzewa i krzewy na szczęście nie trzeba już nikogo przekonywać. To nie tylko poprawa estetyki, ale przede wszystkim pozytywny wpływ na klimat i jakość powietrza w mieście – a te są kluczowe dla nas i kolejnych pokoleń.



INNI TEŻ SADZĄ

W 2023 r. posadziliśmy **541** drzew. Za zazielenianie zarządzanych przez nas ulic odpowiedzialne są jednak też inne miejskie jednostki.

- Przede wszystkim Zarząd Zieleni, który zasadził **1 941** drzew.
- Kolejne setki drzew rocznie sadzą też m.in. Tramwaje Warszawskie, Metro Warszawskie czy deweloperzy.



Czasy, kiedy podczas remontów przestrzeń czynne biologicznie zalewane były betonem bezpowrotnie minęły. Dziś trudno wyobrazić sobie, aby kompletna i nowoczesna ulica nie posiadała zieleni. Tylko wtedy, w parze z dobrą infrastrukturą, jest w stanie zagwarantować pełną funkcjonalność.

Dlatego działając zgodnie z uchwaloną w 2019 r. warszawską „Strategią adaptacji do zmian klimatu” robimy wszystko, aby Warszawa była zieloną stolicą. Nowe drzewa, krzewy i byliny sadzimy niemal przy każdym remoncie czy przebudowie. Zdarza się, że nasze inwestycje polegają wyłącznie na zazielenianiu. Wtedy rośliny pojawiają się w miejsce zbędnych płyt chodnikowych, kostki brukowej czy asfaltu.

2023 rok pod względem zazieleniania był bardzo owocny – w sumie na 11 ulicach posadziliśmy ponad 100 tys. krzewów i bylin oraz aż 541 nowych drzew. Pracowaliśmy m.in. na ul. Marszałkowskiej, gdzie pojawiło się 98 nowych drzew oraz 24,6 tys. krzewów i bylin czy na Kondratowicza – kolejne 372 drzewa i 46,6 krzewów i bylin.

Na ul. Kondratowicza założyliśmy też ponad 5,4 tys. m kw. łęk kwietnych, które świetnie absorbują ciepło i są idealnym domem dla owadów.

2023 ROK W LICZBACH

541

NOWYCH DRZEW

ponad 100 tys.

ZASADZONYCH
KRZEWÓW I BYLIN

5,4 tys. m²

ŁĄK KWIETNYCH
ZAŁOŻONYCH
NA UL. KONDRATOWICZA



„Zielone inwestycje”

POSADZONE DRZEW,
KRZEWY I BYLINY:

1. **MARSZAŁKOWSKA**
na odc. Królewska – al. Solidarności
98 drzew
24,6 tys. krzewów i bylin
2. **CIĄG ULIC PERZYŃSKIEGO,
PODCZASZYŃSKIEGO
I RUDNICKIEGO**
4 drzewa
4,4 tys. krzewów i bylin*
3. **KONDRATOWICZA**
372 drzewa
45,6 tys. krzewów i bylin**
4. **MARYMONCKA**
na odc. Marymoncka 127 – Lindego
30 drzew
5. **KADETÓW**
dwa ronda
11 drzew
23 tys. krzewów i bylin
6. **PLAC TRZECH KRZYŻY**
24 drzewa
23,6 tys. krzewów i bylin
7. **AL. JANA PAWŁA II**
na odc. Błomska – Rondo Zgrupowania
AK „Radosław” i Rondo Zgrupowania
AK „Radosław” – Stawki
1,9 tys. krzewów i bylin
8. **MODLIŃSKA**
między nr. 326 i 336
2 drzewa
9. **ROSOŁA**
na odc. Belgradzka – Przy Bażantarni
120 krzewów

*Przebudowa ciągu ulic Perzyńskiego, Podczaszyńskiego i Rudnickiego rozpoczęła się w 2022 r. Łącznie posadziliśmy tam 65 drzew oraz 4,4 tys. krzewów i bylin.

**Przebudowa ul. Kondratowicza rozpoczęła się w 2022 r. Łącznie posadziliśmy tam 505 drzew oraz 75,9 tys. krzewów i bylin.

Inwestycje deweloperskie

W rozwoju warszawskich dróg udział mają także inwestorzy prywatni. Dostosowując układ drogowy do swoich nowych inwestycji, przebudowują nieraz całe skrzyżowania. Naszym zadaniem jest dopilnować, by robili to z jak największą korzyścią dla mieszkańców.



Skrzyżowanie Wysockiego z Poborzańską i Warszawski Świt

Zgodnie z umową deweloper przebudował skrzyżowanie ul. Wysockiego z ul. Poborzańską i Warszawski Świt. Wybudowana została sygnalizacja świetlna oraz wzdłuż ul. Wysockiego dodatkowe pasy do skrętu w lewo. Nowe jest także oświetlenie. Przebudowany został chodnik oraz droga dla rowerów – rowerzyści zyskali komplet przejazdów. Ponadto po wschodniej stronie ulicy powstała nowa droga dla cyklistów. Przy okazji doposażono sygnalizację przy skrzyżowaniu z ul. Bazyliańską. Był to dopiero pierwszy z czterech etapów prac. W kolejce są m.in. przebudowa skrzyżowania z ul. Bartniczą czy budowa drogi dla rowerów na odcinku Bazyliańska – Poborzańska – 2 KDL (planowana droga).



Nowy budynek mieszkalny czy centrum handlowe z reguły oznacza zwiększony ruch. Po zakończeniu każdej takiej inwestycji należy dostosować układ okolicznych dróg – tak, aby dopasować go do nowej sytuacji. Obowiązek ten spoczywa na inwestorach i wynika z artykułu 16 ustawy o drogach publicznych. Na tej podstawie w 2023 roku podpisaliśmy z deweloperami aż 66 umów na łączną kwotę ponad 80 mln zł. Dziesięć z nich o łącznej wartości 14,4 mln zł to umowy partycypacyjne, w których inwestor współfinansuje inwestycję miejską. Pozostałe na kwotę 65,6 mln zł zobowiązują inwestorów do samodzielnej przebudowy drogi.

Skrzyżowanie Swojskiej i Krzewnej

W tym przypadku deweloper wybudował całą ul. Krzewną od nowa. Została przekazana w zarządek dzielnicy Targówek. Z kolei na pobliskim przejściu dla pieszych w ciągu ul. Swojskiej powstał azyl. Zebra została również doświetlona. Wyremontowana została także nawierzchnia jezdni oraz chodniki w pobliżu skrzyżowania. Przebudowane zostały również perony przystankowe – teraz dostosowane są do potrzeb osób niewidomych i niedowidzących oraz opiekunów z dziećmi czy osób starszych.



Skrzyżowanie Powązkowskiej i Krasińskiego

Prace rozpoczęły się pod koniec 2023 r. i są kontynuowane w 2024 r. Tutaj deweloper ma za zadanie wybudować komplet czterech przejazdów rowerowych oraz łączniki z ulicami Ficowskiego i Elbląską. Remont przechodzi również chodniki i zatoki autobusowe. Modernizacji z korzyścią dla kierowców i pieszych doczeka się również sygnalizacja świetlna. Zostanie wyposażona w wykrywanie pojazdów i detekcję pieszych.



Skrzyżowanie Radzymańskiej i Bystrej

Inwestycja rozpoczęta jesienią 2023 r. nie zakończyła się przed zimą, ale widać już jej efekty. W okolicy skrzyżowania powstaje nowa droga serwisowa wzdłuż Radzymańskiej. Zapewni bezpieczny i wygodny dojazd dla powstającego centrum handlowo-usługowego. Na samej Radzymańskiej powstanie pas włączenia i wyłączenia do i z nowej drogi oraz osobny pas do skrętu w lewo w Bystrą (z północnego kierunku).



Skrzyżowanie Okularowej i Szpaczej

W 2023 roku prace ruszyły także na ul. Okularowej (odcinek Szpacza-Bluszczowa) i są już na zaawansowanym etapie. Zadaniem dewelopera był remont i poszerzenie jezdni oraz przebudowa dzielącego ją pasa. Wzdłuż ulicy pojawi się także nowe oświetlenie. Po zachodniej stronie Okularowej – po przesunięciu rowu odwadniającego – rowerzyści zyskają nową drogę, a piesi odnowiony chodnik. Przebudowy doczekał się także trotuar wzdłuż ul. Szpaczej, natomiast przejście i poszerzony przejazd dla rowerów przez ulicę – wyniesienia.

Oświetlenie



Prawidłowe oświetlenie dróg to klucz do bezpieczeństwa po zmroku. Dlatego stale doświetlamy stołeczne ulice oraz modernizujemy dotychczasowe oświetlenie.

Oba te zadania spełnia zapoczątkowany w 2022 roku największy w Polsce program wymiany opraw. Kontynuowaliśmy go także w 2023 roku.

SPIS TREŚCI

- 50 OPRAWY SAVA
- 52 DROGI GMINNE
- 54 TUNELE I PRZEJŚCIA PODZIEMNE
- 56 DOŚWIECZENIA PRZEJŚĆ
- 58 PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

Oprawy SAVA

W 2023 roku kontynuowaliśmy nasz przełomowy projekt związany z miejskim oświetleniem. Na warszawskich ulicach zamontowanych jest już blisko 50 tysięcy ledowych opraw oświetleniowych SAVA.



DZIELIMY SIĘ WIEDZĄ

Warszawska wymiana opraw oświetleniowych to największy tego typu projekt w Polsce. Chcąc dzielić się swoim doświadczeniem i wiedzą, w 2023 roku zorganizowaliśmy konferencję „**Modernizacja oświetlenia ulicznego w Warszawie – jak zrobić to dobrze?**”.

Konferencja, pod patronatem Prezydenta m. st. Warszawy Rafała Trzaskowskiego, odbyła się w dniach **14-15 września 2023 r.** w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie.

Wśród 80 uczestników znaleźli się przedstawiciele zarządków miast wojewódzkich i miast ościennych Warszawy, zajmujący się oświetleniem. Partnerem konferencji była firma LUG Light Factory Ltd.

Wymiana oświetlenia na warszawskich ulicach to projekt na szeroką skalę. W 2022 r. rozpoczęliśmy proces wymiany przestarzałych, zainstalowanych kilkadziesiąt lat temu opraw oświetleniowych na ulicach należących do ZDM, na których nie były jeszcze zamontowane ledowe lampy. Z końcem roku 490 warszawskich ulic zarządzanych przez ZDM oświetlało 36 599 nowoczesnych opraw SAVA, z czego ponad 14 tysięcy zostało zamontowanych w 2023 r. Proces wymiany oświetlenia na ulicach ZDM dobiega już końca.

Dzięki blisko 37 tysiącom SAV oświetlających drogi ZDM zaoszczędziliśmy ponad 25 tysięcy MWh energii elektrycznej. W dobie wysokich cen za prąd ma to kolosalne znaczenie – dzięki modernizacji opraw oszczędzamy aż 32 miliony złotych rocznie.

SAVY pomagają też dbać o środowisko. Dzięki nim do atmosfery przedostaje się mniej dwutlenku węgla niż w przypadku lamp sodowych. W 2023 roku zredukowaliśmy 22 tysiące ton CO². To tyle, ile pochłaniają 3 miliony drzew!

Model opraw został zaprojektowany specjalnie dla m. st. Warszawy, które posiada licencję na wykorzystanie go w przyszłości. Dzięki temu możliwe jest zamawianie opraw, o takim samym wyglądzie, od różnych producentów wygrywających przetargi. Pierwsze SAVY zostały wyprodukowane i dostarczone przez polską firmę LUG Light Factory. Dzięki modernizacji warszawskie oświetlenie ulic staje się bardziej ustandaryzowane. Oprawy są estetyczne, a dzięki odpowiedniej budowie, w razie awarii łatwiejsza jest wymiana podzespołów lampy.

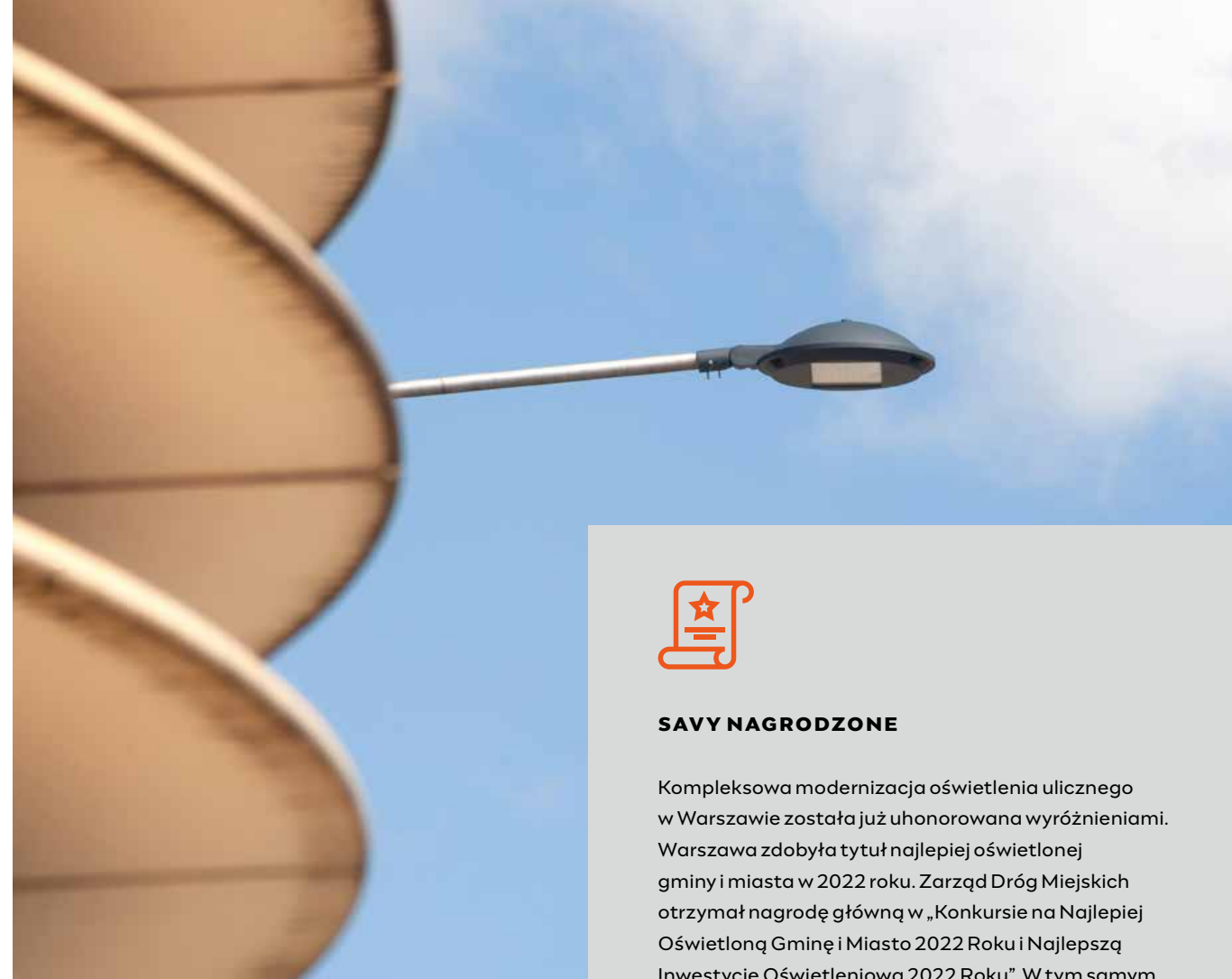
WAŻNE LICZBY

22 tys. ton CO²

ZREDUKOWANEJ EMISJI
DZIĘKI WYMIANIE OPRAW
W 2023 R.

ponad 14 tys.

OPRAW
ZAMONTOWANYCH
W 2023 R.



SAVY NAGRODZONE

Kompleksowa modernizacja oświetlenia ulicznego w Warszawie została już uhonorowana wyróżnieniami. Warszawa zdobyła tytuł najlepiej oświetlonej gminy i miasta w 2022 roku. Zarząd Dróg Miejskich otrzymał nagrodę główną w „Konkursie na Najlepiej Oświetloną Gminę i Miasto 2022 Roku i Najlepszą Inwestycję Oświetleniową 2022 Roku”. W tym samym konkursie nagrodę specjalną otrzymała firma, która zaprojektowała Savy – LUG Light Factory.

Nowe oprawy odnoszą też sukces na arenie międzynarodowej – za modelowe rozwiązanie przyszłościowe, które stanowi fundament inteligentnej infrastruktury miejskiej, otrzymaliśmy nagrodę DALI Lighting Award za rok 2022.



Drogi gminne

Wiosną 2023 roku proces wymiany opraw oświetleniowych na ledowe SAVY rozpoczęliśmy na ulicach gminnych, którymi zarządzają dzielnice. Przez cały rok zamontowaliśmy ich 8 846.



Oprawy montowane na drogach gminnych są dopasowane do niższych latarni, które dominują przy osiedlowych ulicach. Premierowe ledy zawisły w marcu, w Wawrze, gdzie przed modernizacją tylko 3,7 proc. wszystkich opraw było ledowych. Na ulicach Prasowej i Jagienki wymieniliśmy odpowiednio 28 i 9 opraw. W ciągu 9 miesięcy liczba ta wzrosła do 8846, a wymienione oprawy można znaleźć także m.in. w Wesołej, na Żoliborzu, Mokotowie czy Pradze-Północ.

Blisko 9 tysięcy nowych opraw pozwala na oszczędność 3 milionów złotych rocznie za rachunki za energię, której zaoszczędziliśmy ponad 2 tys. MWh. **Dzięki wymianie opraw na drogach gminnych zredukowaliśmy emisję CO² o ok. 19 tys. ton rocznie**, co odpowiada posadzeniu ok. 280 tys. drzew.

Proces wymiany oświetlenia na drogach gminnych cały czas trwa. Zakładamy, że wymienimy ponad 35 tysięcy opraw. Na przełomie 2024 i 2025 roku wszystkie drogi gminne będą już oświetlane SAVAMI.



Jak świecą SAVY

Temperatura barwowa wszystkich SAV to 3000K. Jest to standardowa przyjęta temperatura światła, wyjątek stanowią maszty oświetleniowe (o temperaturze 4000K), które znajdują się zazwyczaj na węzłach drogowych.



Gwarancja

SAVY są odporne na niekorzystne działanie warunków atmosferycznych, takich jak opady i duże różnice temperatur. Solidna konstrukcja opraw ze stopów aluminium pozwoli nowemu oświetleniu przetrwać co najmniej kilkadziesiąt lat. Producent udzielił na oprawy aż 12-letniej gwarancji.

SAVY na drogach ZDM i gminnych

Stan wymienionych opraw na 10.04.2024 r.



21 543

OPRAWY
WYMIENILIŚMY
W 2023 R.



LEGENDA:

— DROGI ZDM

— DROGI GMINNE

Tunele i przejścia podziemne

W procesie wymiany opraw oświetleniowych nie zapominamy też o tych w tunelach i pod wiaduktami. Dzięki temu są one lepiej oświetlone, a oszczędności finansowe i energetyczne – coraz większe. W 2023 roku prace przeprowadziliśmy w aż 24 lokalizacjach.

OSZCZĘDNOŚCI



400
OPRAW LED

24 tunele i przejścia podziemne obecnie oświetla 400 nowoczesnych opraw ledowych, które oświetlają lepiej niż 565 wymienionych lamp świetlówkowych.

73%
MNIJ ENERGI

Zużycie energii w ciągu roku w tych lokalizacjach spadnie z 305,7 MWh do 81,1 MWh. Dzięki wymianom oszczędzimy aż 224,6 MWh prądu w skali roku, czyli o ok. 73%.

179 TYS. ZŁ

Za zużytą energię w ciągu roku w tych miejscach zapłacimy 64 772,94 zł przy obowiązującej cenie średnio 798,68 zł brutto za 1 MWh*, rocznie zaoszczędzimy dzięki temu ponad 179 tys. zł.

*w tym roku płacimy inną cenę za 1MWh w zależności od kwartału

Wymianę oświetlenia przeprowadzamy nie tylko na latarniach ulicznych i masztach przy węzłach drogowych, ale też w tunelach i przejściach podziemnych. Tam oprawy świecą całą dobę. Cały czas wymieniamy te kosztowne w utrzymaniu lampy sodowe na energooszczędne ledowe. Do 2022 wymieniliśmy oprawy w 40 takich miejscach.

W 2023 roku oprawy wymieniliśmy w 24 tunelach i przejściach podziemnych. Do tej pory było tam 565 nieefektywnych opraw. Po modernizacji jest ich 165 mniej, a mimo to świecą lepiej i taniej! Jasność nastąpiła pod wiaduktem trasy WZ przy ul. Grodzkiej: to wcześniej nieoświetlone miejsce zyskało 14 nowych opraw. 4 razy więcej opraw zamontowaliśmy pod Mostem Gdańskim.

Najwięcej opraw zawiesiliśmy w tunelach tramwajowych na węźle Młociny – tam zawisło 75 nowych lamp. Tym samym zakończył się proces wymiany oświetlenia w tunelach tramwajowych. Od 2023 roku każdy z nich oświetlany jest oprawami ledowymi.

Wymiana opraw w tunelach i przejściach to duże oszczędności finansowe. Na przykład oświetlenie tunelu przy Dworcu Zachodnim po modernizacji pobiera 45,4 MWh prądu w ciągu roku. Podobnie jest w przejściu podziemnym przy ulicach Toruńskiej i Modlińskiej – tam nowe oprawy pobierają prawie 5 razy mniej energii.

Tunele i przejścia podziemne z wymienionym oświetleniem w 2023 r.

	PRZED MODERNIZACJĄ		PO MODERNIZACJI		OSZCZĘDNOŚĆ
	liczba opraw	roczne zużycie energii	liczba opraw LED	roczne zużycie energii	
Węzeł Młociny (tunele tramwajowe)	178	54,5 MWh	75	10,8 MWh	80%
ul. Złota pod ul. Marszałkowską (metro)	51	21,4 MWh	25	7,2 MWh	66%
Rondo Waszyngtona	45	46,0 MWh	24	6,9 MWh	85%
Al. Jerozolimskie przy Dworcu Zachodnim	41	55,0 MWh	28	9,6 MWh	83%
ul. Wybrzeże Gdańskie pod ul. Boleść	40	16,1 MWh	20	5,8 MWh	64%
ul. Wybrzeże Gdańskie pod ul. Grodzką	37	18,0 MWh	19	5,5 MWh	69%
ul. Marsa pod ul. Płowiecką i ul. Ostrobramską	28	18,4 MWh	28	4,00 MWh	78%
al. Krakowska przy PKP Rakowiec	20	3,3 MWh	20	2,9 MWh	12%
ul. Cyrulików przy PKP Rembertów	15	7,4 MWh	15	4,3 MWh	42%
ul. Marymoncka pod al. M. Wittek	12	3,7 MWh	12	1,7 MWh	54%
ul. Wybrzeże Gdyńskie pod al. M. Wittek	12	3,7 MWh	12	1,7 MWh	54%
ul. Górczewska pod al. Prymasa Tysiąclecia	12	13,1 MWh	12	1,7 MWh	87%
ul. Grodzka (wiadukt trasy WZ)	brak oświetlenia		14	2,0 MWh	—
ul. Kosmatki pod ul. W. Długoszowskiego	10	6,1 MWh	10	2,9 MWh	52%
ul. Solec przy pomniku Chwała Saperom	9	9,1 MWh	9	2,6 MWh	71%
ul. Toruńska pod ul. Modlińską	9	5,9 MWh	9	1,3 MWh	78%
ul. Obozowa pod al. Prymasa Tysiąclecia	8	8,7 MWh	8	1,2 MWh	86%
ul. Solec pod wiaduktem PKP	8	1,5 MWh	8	1,1 MWh	27%
Al. Jerozolimskie pod ul. Łopuszańską	8	5,3 MWh	8	1,6 MWh	70%
ul. Regulska pod estakadami drogi S2	8	2,4 MWh	8	1,1 MWh	54%
ul. Zakroczymska pod ul. Słomińskiego	6	1,8 MWh	6	0,9 MWh	50%
ul. Andersa pod ul. Indrzejczyka	4	2,6 MWh	18	2,6 MWh	—
ul. Wybrzeże Gdańskie pod Mostem Gdańskim	2	0,4 MWh	8	1,1 MWh	—
ul. Wybrzeże Gdańskie pod Mostem Śląsko-Dąbrowskim	2	1,3 MWh	4	0,6 MWh	54%
RAZEM	565	305,7 MWh	400	81,1 MWh	73%

Doświetlenia przejść

W trosce o bezpieczeństwo pieszych, doświetlamy przejścia na warszawskich drogach. Widzimy efekty naszych działań – odnotowujemy mniej wypadków z pieszymi na zebrawach. W 2023 r. doświetliliśmy 305 przejść dla pieszych.



Doświetlenie to zamontowanie dodatkowych źródeł światła w rejonie przejść dla pieszych. Dodatkowe oświetlenie instalowane jest przed przejściem, aby zwiększyć widoczność pieszego lub rowerzysty na ciemnym tle. Dzięki precyzyjnemu ustawieniu, lampy nie oślepiają kierowców, za to oświetlają i wyróżniają w ciemności sylwetkę pieszego. To najlepszy sposób poprawy dostrzegalności pieszego przechodzącego przez jezdnię, znacznie skuteczniejszy niż np. elementy odbłaskowe na znakach drogowych czy ubraniu.

Przejścia dla pieszych doświetlamy systemowo już od ośmiu lat. W roku 2023 lepiej oświetlonych stało się 305 przejść. Najwięcej, bo aż 54 przejścia, doświetlone zostało w Wawrze, 40 w Śródmieściu, a 37 na Pradze-Północ. Łącznie, przez wszystkie lata naszej działalności, rozjaśniliśmy blisko 2 100 zebra.

Doświetlenia są przeprowadzane także przy okazji kompleksowych przebudów ulic czy inwestycji na lokalnych uliczkach, za które odpowiadają urzędy dzielnic. Nowe słupy doświetlające przejścia dla pieszych, montujemy również w ramach Budżetu Obywatelskiego. Tak było w 2023 r. na Białołęce, gdzie z BO lepiej oświetlonych zostało 12 z 27 przejść.

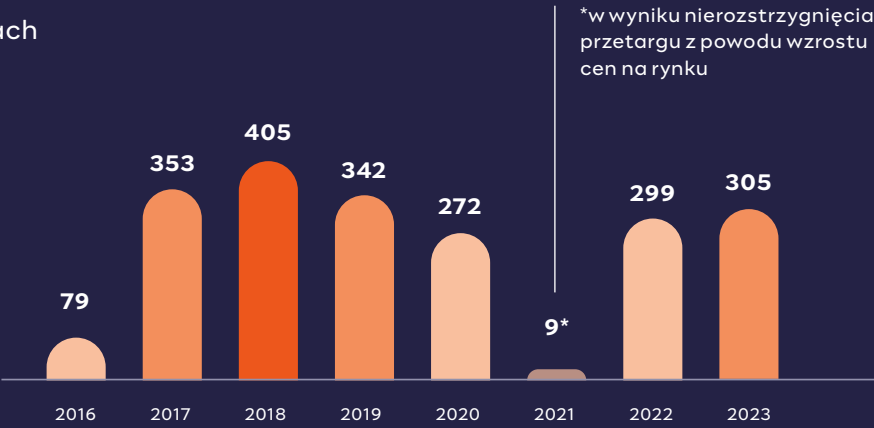
Proces doświetlania przejść bez sygnalizacji świetlnej dobiega końca. Te, które nie były odpowiednio oświetlone, zidentyfikowaliśmy kilka lat temu w audycie bezpieczeństwa przejść dla pieszych i niemal wszystkie z nich mają już dodatkowe oświetlenie. Dzięki temu znacznie poprawiła się widoczność pieszych i rowerzystów, a drogi stały się bezpieczniejsze zarówno dla nich, jak i dla kierowców.

WAŻNA LICZBA

2 065
PRZEJŚĆ
DOŚWIETLONYCH OD
POCZĄTKU DZIAŁAŃ ZDM

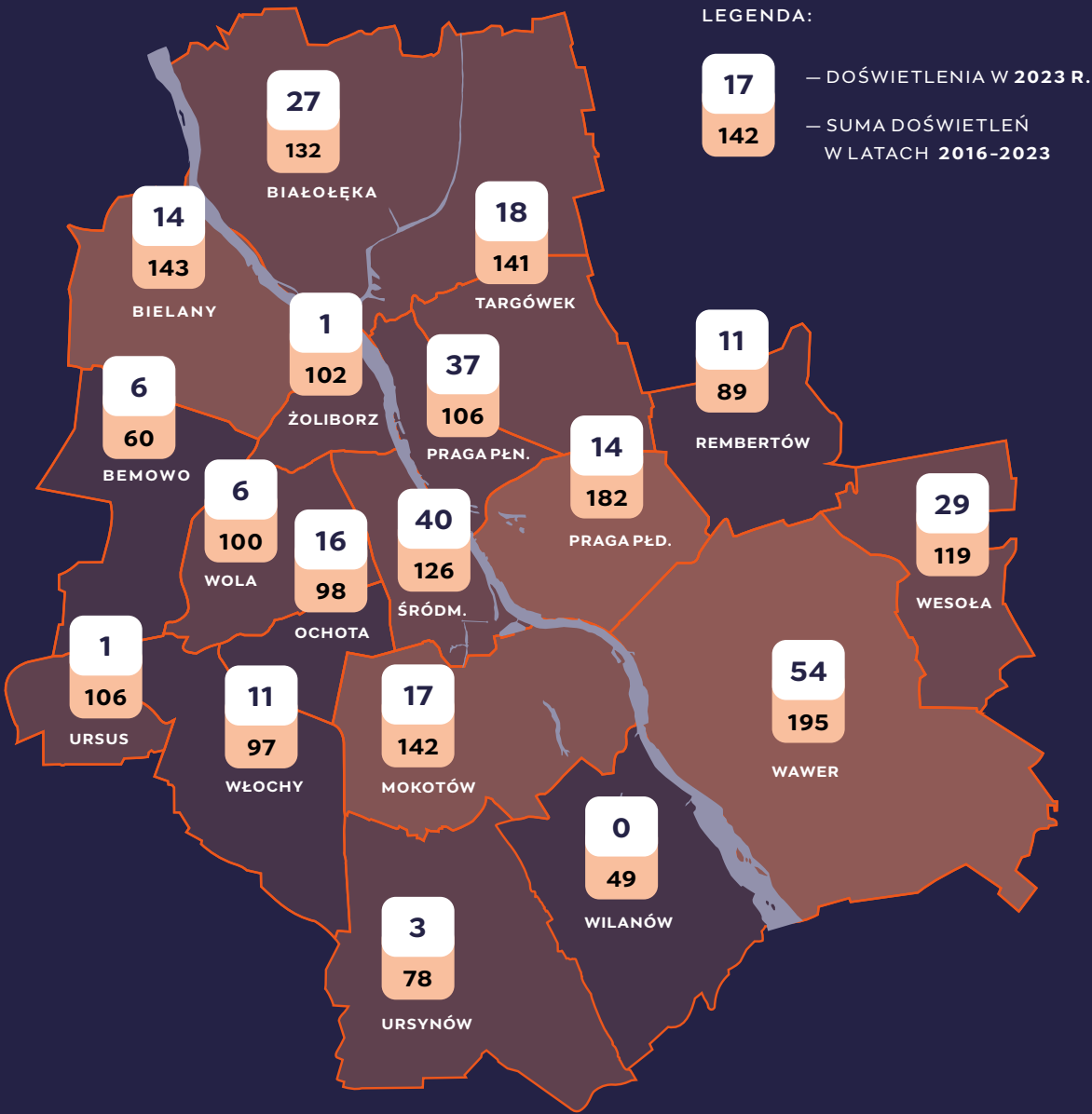
Suma doświetlonych przejść w Warszawie

w poszczególnych latach



Doświetlenia przejść w poszczególnych dzielnicach

w poszczególnych dzielnicach



JAK DOŚWIETLAMY PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH?

Poprawę widoczności pieszych osiągamy na dwa sposoby:

- montując dodatkowe słupy lub oprawy
- przez wymianę słupów jeden do jednego – usuwamy wtedy stare latarnie i zastępujemy nowymi, wyposażonymi w podwójne wysięgniki, z których jeden jest skierowany na zebra.

Plany na przyszłość

W 2024 kolejne ulice gminne zyskają ledowe oprawy.
Wprowadzimy system sterowania oświetleniem.
Kontynuujemy również wymianę wysłużonych
słupów oświetleniowych.



SŁUPY OŚWIETLENIOWE — REKLAMY

Latarnie często są obiektami wandalizmu. Naklejone na słupy wlepki, plakaty i ulotki są trudne do usunięcia i przyczyniają się do gorszego wyglądu i stanu technicznego latarni. Od kilku lat w walce z tym zjawiskiem stosujemy na słupach warstwę ochronną „antyplakat”, którą pokryte są latarnie w miejscach szczególnie narażonych na dewastację. Dzięki niej usunięcie nalepek ze słupów jest łatwiejsze i nie niszczy powłoki latarni.

Nowe SAVY na drogach gminnych przyczynią się do jeszcze większej oszczędności energii elektrycznej, a co za tym idzie – pieniędzy. Już prawie 1/3 starych opraw sodowych na ulicach gminnych została wymieniona na ledowe SAVY. Na wymianę czeka jeszcze ponad 26 tysięcy opraw.

Kolejnym krokiem będzie nowoczesny system sterowania oświetleniem. Większość z opraw zostanie wyposażona w kontroler, który będzie informował o ich pracy i pozwoli na zaawansowane zdalne sterowanie oświetleniem. Łatwiejsze będzie nie tylko szybkie wykrywanie awarii, ale także jej przewidywanie. System dobierze najlepsze parametry oświetlenia na warszawskich ulicach. System pozwoli na włączanie, wyłączenie czy redukcję poziomu oświetlenia w zależności np. od warunków atmosferycznych czy natężenia ruchu. Pozwoli to jeszcze bardziej ograniczyć koszty zużycia energii elektrycznej.

W planach mamy też kontynuację wymiany słupów oświetleniowych. 2 641 betonowych słupów zostanie zastąpionych stalowymi i aluminiowymi. Pojawią się one na kilkudziesięciu ulicach w trzynastu dzielnicach. Nowe słupy są bardziej estetyczne, a przede wszystkim bezpieczniejsze. Te stare, montowane kilkadziesiąt lat temu, są w coraz gorszym stanie technicznym. Wygląd nowych słupów jest ujednolicony na terenie całej stolicy. Cały proces wymiany zaplanowaliśmy na lata 2024-2025.

WAŻNE LICZBY

prawie 1/3

JUŻ WYMIENIONYCH
OPRAW NA ULICACH
GMINNYCH

2 641

BETONOWYCH SŁUPÓW
ZASTĄPIĄ STALOWE
I ALUMINIOWE

SAVY na drogach gminnych



*średnia z cennika za 2024 r.



Bezpieczeństwo



Dbamy o bezpieczeństwo na naszych drogach. Dążymy do tego, by infrastruktura drogowa zapewniała bezpieczeństwo, zwłaszcza najmniej chronionym jej użytkownikom – pieszym.

W podjęciu decyzji, co jest potrzebne na danej ulicy, pomagają nam pomiary i analizy.

SPIS TREŚCI

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

Analizujemy ruch na drogach

Sprawne zarządzanie drogami jest możliwe m.in. dzięki temu, że dokładnie wiemy, jak wygląda ruch uliczny. System automatycznego pomiaru ruchu wskazuje natężenie oraz prędkość z jaką poruszają się kierowcy.



125
PUNKTÓW POMIARU RUCHU DROGOWEGO



995 708
POJAZDÓW ŚREDNIO W CIĄGU DOBY PRZEJEŹDŹA Z JEDNEGO I WYJEŹDŹA Z CENTRUM (KORDON ŚRÓDMIEŚCIA)

665 613
POJAZDÓW ŚREDNIO W CIĄGU DOBY PRZEJEŹDŹA Z JEDNEGO NA DRUGI BRZEG WISŁY W OBU KIERUNKACH

210 863
POJAZDÓW ŚREDNIO W CIĄGU DOBY REJESTRUJEMY NA NAJBARDZIEJ ZATŁOCZONYM ODCINKU DROGI – NA MOŚCIE GROTA-ROWECKIEGO

Od ponad 30 lat analizujemy ruch uliczny w Warszawie. Szczegółowe pomiary natężenia ruchu i prędkości pojazdów pozwalają nam m.in. na projektowanie nowych dróg, ustalanie programów sygnalizacji świetlnej i inne zmiany w układzie drogowym.

W pierwszym Warszawskim Badaniu Ruchu w 1993 r. mierzono jedynie liczbę aut przejeżdżających przez mosty. Od 1998 r. działa system APR – Automatyczny Pomiar Ruchu. W 2023 r. składał się on ze 125 punktów pomiaru ruchu zlokalizowanych w całym mieście.

Kompleksowa modernizacja

W latach 2020–2023 system APR przeszedł gruntowną modernizację. Poprzednia infrastruktura ze względu na swój wiek była już mocno wyeksploatowana. Gruntownie przebudowaliśmy punkty pomiarowe – wykonaliśmy nowe pętle indukcyjne, doprowadziliśmy stałe zasilanie 230V nocą z latarni i zamontowaliśmy niezbędne elementy do obsługi punktów. W 2023 r. w ramach ostatniego etapu modernizacji systemu zamontowaliśmy 34 nowe liczniki. Zbierają one bardziej szczegółowe dane o ruchu.

Punkty pomiarowe tworzą kordony i ekrany zliczające natężenie ruchu w charakterystycznych punktach miasta. Dzięki temu wiemy, ile pojazdów przekracza granice ścisłego centrum (kordon śródmieścia), granice Warszawy (kordon zewnętrzny), granice tzw. obwodnicy etapowej (kordon wewnętrzny) czy linię Wisły (ekran mostowy) i kolei średnicowej (ekran linii średnicowej).

Oprócz stałych pomiarów, prowadzimy również doraźne badania ruchu na wybranych skrzyżowaniach i oraz pomiary natężeń ruchu i prędkości pojazdów pomiędzy skrzyżowaniami. Te dane służą projektowaniu zmian na skrzyżowaniach, programów sygnalizacji lub środków uspokojenia ruchu (w przypadku znacznych przekroczeń prędkości).

Badania prędkości chwilowej i natężenia ruchu 2023



41
DNI POMIAROWYCH w okresie 15.06–22.11.2023



41
POMIARÓW

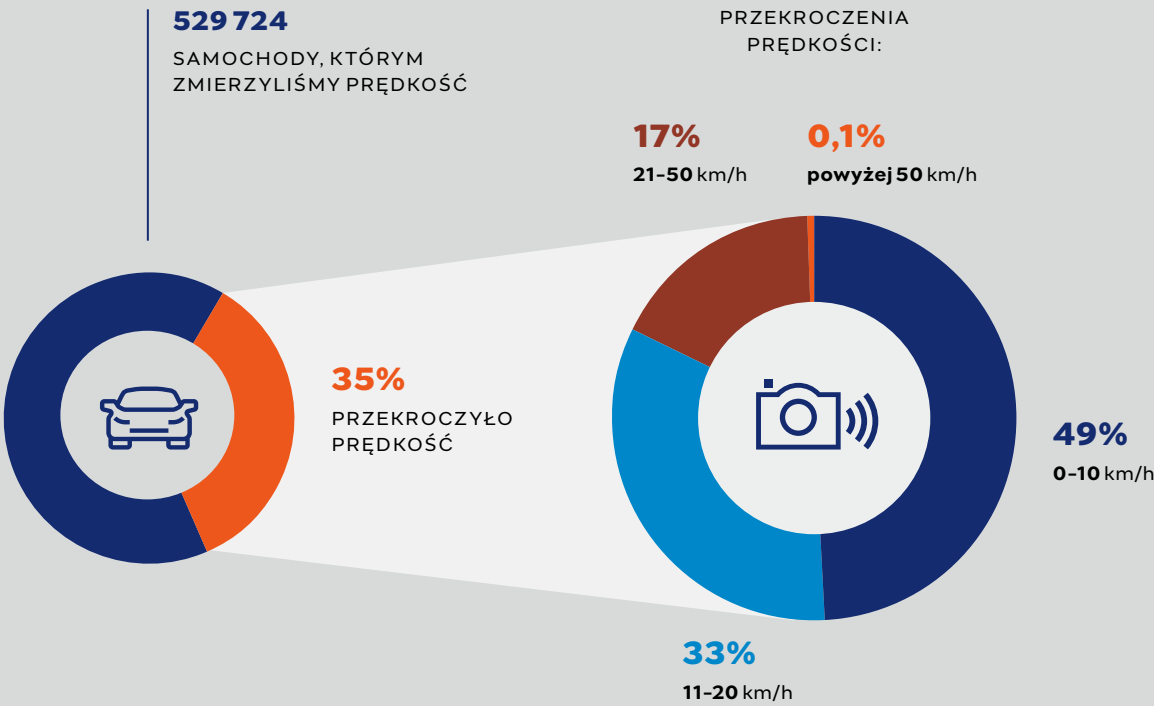


92
PASY RUCHU



65,7 km/h
ŚREDNIA PRĘDKOŚĆ POJAZDÓW W „NAJSZYBSZYM” PUNKCIE: UL. WYBRZEŻE SZCZECIŃSKIE

15 km/h
ŚREDNIA PRĘDKOŚĆ W „NAJWOLNIEJSZYM” PUNKCIE: UL. MOKOTOWSKA



REKORDOWY MOST

W 2023 r. kolejny rok z rzędu **most Grota-Roweckiego** okazał się najbardziej obciążoną ruchem drogą w Warszawie – przejeżdżało nim średnio w ciągu doby **211 tys. pojazdów**.



Zmiany w organizacji ruchu

Zmiany w organizacji ruchu poprawiają bezpieczeństwo na drogach. To np. budowa azylów, montaż progów zwalniających i słupków czy zmiana geometrii jezdni. Wprowadzamy je nie tylko przy okazji większych i mniejszych remontów, ale też indywidualnie – głównie na podstawie przeprowadzonego audytu bezpieczeństwa.



77

PRZEJŚĆ,
NA KTÓRYCH POPRAWILIŚMY
BEZPIECZEŃSTWO W 2023 R.
W TYM:

- **6**
OCENIONYCH NA 0
- **13**
OCENIONYCH NA 1
- **30**
OCENIONYCH NA 2
- **20**
OCENIONYCH NA 3
- **8**
OCENIONYCH NA 4

*Przejścia oceniane były w 6-cio stopniowej skali (0-5), gdzie 0 oznacza „najbardziej niebezpieczne”.

Wiele zmian jest efektem realizowanego przez nas w latach 2016-2020 kompleksowego audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich przejściach dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej. Takich w stolicy było ponad 4 tys. Od kilku lat zebry z najniższymi notami są przez nas poprawiane – zmiany przeszło już ponad 500 przejść.

W 2023 roku pracowaliśmy na 77 przejściach. 6 z nich miało najniższą możliwą ocenę w audycie. Były to m.in. zebry na ul. Płaskowickiej w okolicach ul. Hirszfelda, gdzie wybudowaliśmy sygnalizację świetlną, na ul. Stawki (zamontowane separatory pomiędzy torowiskiem a jezdnią) czy ul. Posąg 7 Panien (budowa azylu). W innych, mniej niebezpiecznych lokalizacjach, zmieniliśmy geometrię jezdni, ograniczyliśmy parkowanie w bezpośrednim sąsiedztwie przejść czy zmienialiśmy przejścia na tzw. wyniesione.

W 2023 r. kontynuowaliśmy program przenoszenia parkowania z chodników na jezdnię. Zmiany wdrożyliśmy m.in. na ul. Jagiellońskiej (od nr 1 do ul. Marcinkowskiego) czy ul. Koszykowej (odc. Wilcza-Noakowskiego).

Na ulicach pojawiały się też nowe progi zwalniające. Na szczególne wyróżnienie zasługują te, które wybudowaliśmy na skrzyżowaniu ulic Wólczyńskiej i Opłotek na Bielanach. Są to tzw. progi sinusoidalne. Tego typu rozwiązanie ma wiele zalet – tagodniejszy profil mniej obciąża zawieszenie pojazdów oraz pozwala zniwelować hałas przy przejeździe.

Budujemy też nowe przejścia

W ostatnich latach przybywa przejść naziemnych tam, gdzie brakowało ich od dawna. Takich przejść poprawiających dostępność w ciągu ostatnich 10 lat (2014-2023) utworzyliśmy w Warszawie prawie 100. I tak w 2023 r. zupełnie nowe przejścia zostały wybudowane np. w al. Sikorskiego przy ul. Leśnej Jeżyny, na ul. Rudnickiego w okolicach nr 8, ul. Perzerzyńskiego przy Staffa, na ul. Podczaszyńskiego przy Cegłowskiej czy na ul. Radzywińskiej przy Bystrej.



AZYL DLA PIESZYCH



PRZENIESIENIE PARKOWANIA



NAZIEMNE PRZEJŚCIE



ZMIANA GEOMETRII JEZDNI

PROGI SINUSOIDALNE

Aby sprawdzić, czy takie rozwiązanie sprawdzi się np. na drogach, po których poruszają się autobusy transportu publicznego, wytypowaliśmy miejsce, gdzie przeprowadziliśmy testy. Padło na skrzyżowanie ulic Wólczyńskiej i Opłotek. Testy potwierdziły, że autobusy nie będą miały problemu z przejazdem. To samo tyczy się samochodów osobowych czy ciężarowych. W związku z tym będziemy chcieli rezygnować z montażu klasycznych progów wyspowych z prefabrykatów na rzecz budowy progów sinusoidalnych. Nie będziemy jednak wymieniać tych progów, które są w dobrym stanie i spełniają swoje funkcje.



Sygnalizacja świetlna

Sygnalizacja świetlna uspokaja i porządkuje ruch, co zwiększa bezpieczeństwo na drogach. Z uwagi na koszty, każdą budowę sygnalizacji poprzedzamy dokładnymi analizami. W 2023 roku nowe światła stanęły na kolejnych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych z najbardziej natężonym ruchem.

SKRZYŻOWANIA
I PRZEJŚCIA



899
Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNA



717
Z SYGNALIZACJĄ
AKOMODACYJNĄ, KTÓRA
DOSTOSOWUJE DŁUGOŚĆ
SYGNAŁÓW ŚWIETLNYCH DO
NATĘŻENIA RUCHU

WSPÓŁPRACA

Zdarza się, że inwestycję prowadzimy razem z deweloperami – tak było przy budowie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu al. Sikorskiego z ul. Pory na przedłużeniu ul. Leśnej Jeżyny, dzięki której dojazd na osiedle pod Skocznią będzie ułatwiony. Światła powstały też na przebudowywanym przez dewelopera skrzyżowaniu ulic Wysockiego i Poborzańskiej.

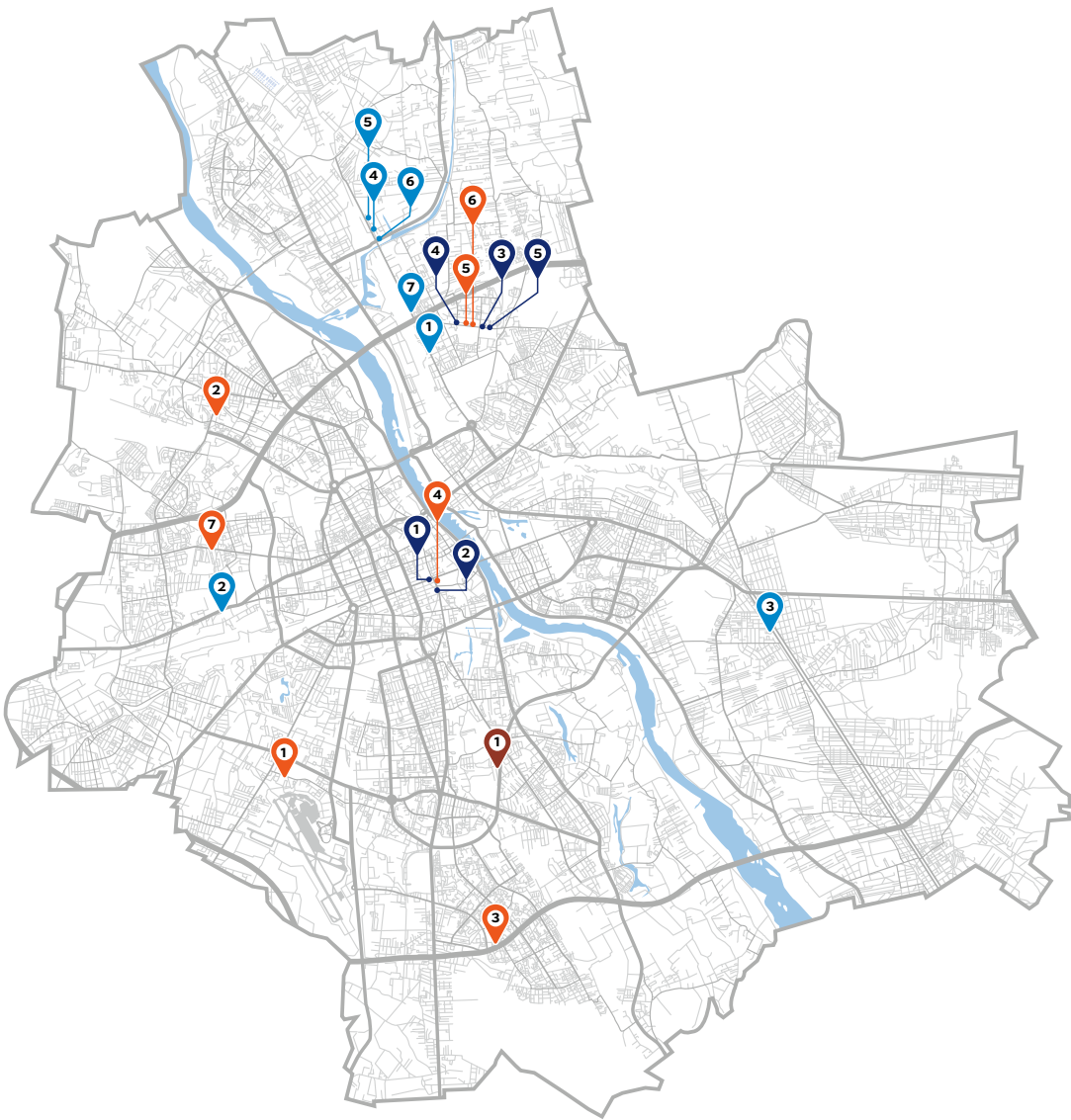
Obecnie w Warszawie znajduje się 899 skrzyżowań i przejść z sygnalizacją świetlną. 717 to tzw. sygnalizacje adaptacyjne, w których długość zielonego sygnału zależy od natężenia ruchu. To ułatwienie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

O sygnalizacji dbamy nieprzerwanie – tak, aby zwiększać poziom bezpieczeństwa na drogach. W 2020 r., podpisaliśmy nową umowę z firmami Traffic Polska i Sprint, które zajmują się utrzymaniem i konserwacją świateł. Nowy kontrakt jest jednak znacznie szerszy od poprzedniego – nie tylko usuwamy awarie, ale wymieniamy wszystkie przestarzałe elementy sygnalizacji, żeby im zapobiegać.

W 2023 r. na drogach zarządzanych przez ZDM wybudowano lub wyremontowano sygnalizację na 24 skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nowe sygnalizacje powstały m.in. w miejscach, które, według naszego audytu bezpieczeństwa przejść dla pieszych przeprowadzonego w latach 2016–2020, zdobyły niską ocenę. Tak było na przykład w alei Reymonta, na przejściu dla pieszych na wysokości ul. Żbikowianka. Bezpieczeństwo poprawiliśmy też na przejściu przez ul. Z. Krasińskiego, przy ul. Wybrzeże Gdyńskie. Ogłosiliśmy także kolejne przetargi na budowę sygnalizacji świetlnej.

W 2023 r. na budowę, przebudowę, dostosowanie do nowej organizacji ruchu oraz konserwację sygnalizacji świetlnej przeznaczaliśmy blisko 5 mln zł. Kwota ta jest niska ponieważ większość z sygnalizacji została zainstalowana przez inwestorów prywatnych.

Sygnalizacja świetlna — mapa inwestycji w 2023 r.



WYBUDOWANE
PRZEZ ZDM

1. KOR – Radarowa
2. al. Reymonta – Żbikowianka
3. Płaskowickiej – Hirszfelda
4. Plac Trzech Krzyży – przejście dla pieszych
5. Kondratowicza 27A
6. Kondratowicza 29A
7. Górczewska – przejście dla pieszych w rej. ulicy Budy



PRZEBUDOWANE
PRZEZ ZDM

1. Książęca – Nowy Świat
2. Al. Ujazdowskie – Hoża – Mokotowska
3. Kondratowicza – Chodecka
4. Kondratowicza – Łabiszyńska
5. Kondratowicza – PDP przy szpitalu



WYBUDOWANE WSPÓLNIE
PRZEZ ZDM I INWESTORÓW
ZEWNĘTRZNYCH:

1. al. Sikorskiego – Leśnej Jeżyny



WYBUDOWANE
PRZEZ INWESTORÓW
ZEWNĘTRZNYCH

1. Wysockiego – Poborzańska
2. Wolska – przejście dla pieszych w rej. cmentarza Wolskiego
3. Widoczna 17 – zjazd w rej. Gardenii
4. Marywilska – Kupiecka
5. Marywilska 62
6. Marywilska – przejście dla pieszych przy nr 42
7. Marywilska – Inowłodzka

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem (ZSZR) pozwala na poprawę płynności ruchu drogowego i bezpieczeństwa na ulicach Warszawy. Do końca 2023 systemem zostało objętych 435 skrzyżowań.



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 (wylizane 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 liczby pojazdów na zaczynającym się przepełniać skrzyżowaniu. Programy zmieniają się co 5-15 minut w zależności od natężenia ruchu.

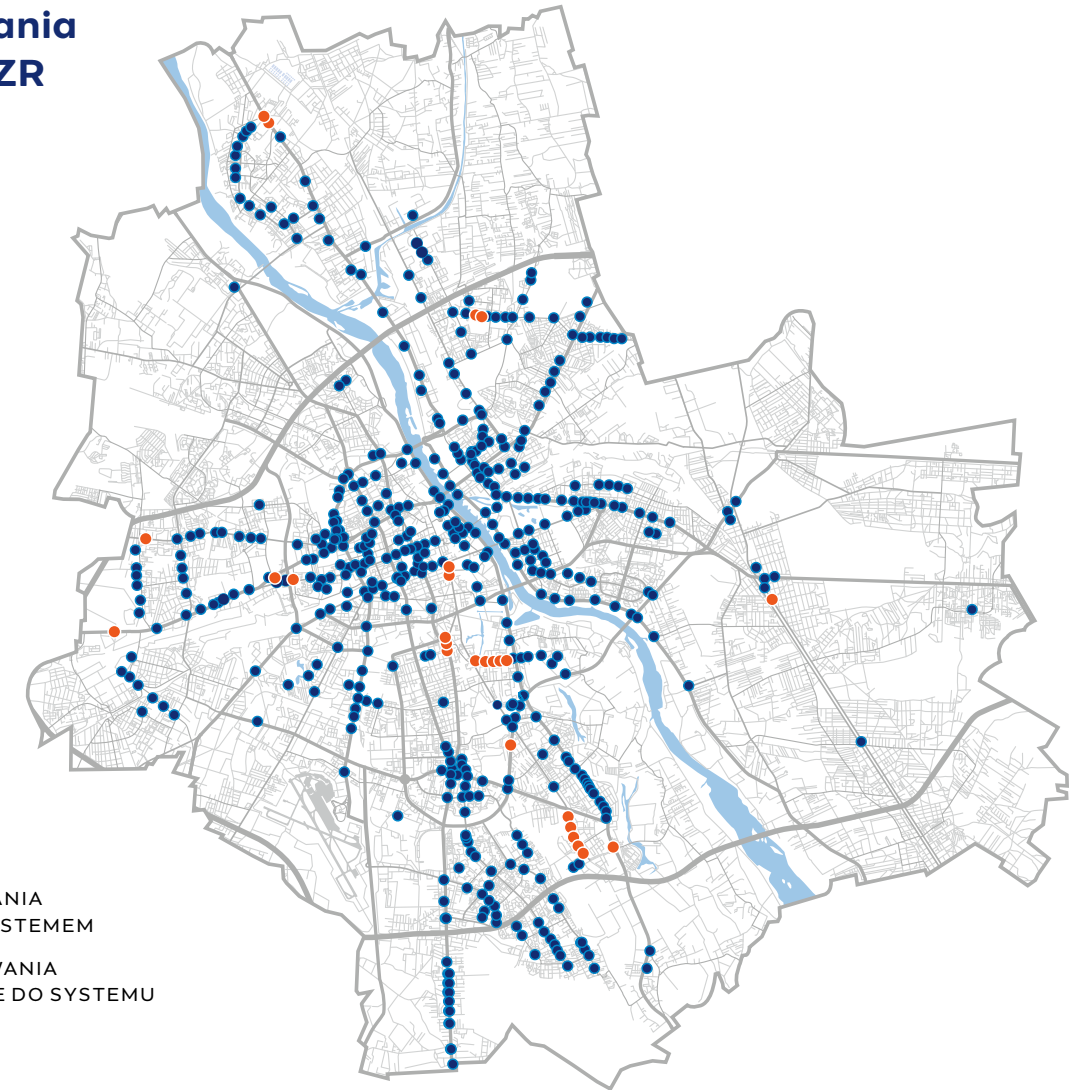
ZSZR w stolicy działa od 2008 roku. Porządkuje i kontroluje ruch w wyznaczonym obszarze, informuje użytkowników dróg o zdarzeniach drogowych, a także zapewnia priorytet pojazdom komunikacji publicznej. Jest on prawie niezauważalny – ukrywa się pod postacią kamer monitoringu, detektorów i kabli, które są zainstalowane w masztach sygnalizatorów. System zapewnia jak najpłynniejszy przejazd przez kolejne skoordynowane ze sobą skrzyżowania.

System poprawia ruch samochodowy w Warszawie – na skrzyżowaniach, na których go zamontowaliśmy przejeżdża więcej samochodów niż wcześniej, według naszych szacunków od 10 do 20 proc. Dzięki algorytmowi Yuttraffic MOTION, który działa na większości ZSZR, przepuszczanych jest jak najwięcej aut, a mniej z nich zatrzymuje się na światłach.

W ciągu 15 lat system rozrósł się ponad 11-krotnie, z 37 skrzyżowań jesienią 2008 roku do 435 obecnie. Na początku funkcjonowania systemu był on zainstalowany tylko na skrzyżowaniach wzdłuż Wisłostrady (od mostu Gdańskiego do al. W. Witosa) i w Al. Jerozolimskich (od ronda Waszyngtona do placu Zawiszy).

W 2023 roku system powiększył się o 27 kolejnych skrzyżowań. Zintegrowane sterowanie pojawiło się m.in. na skrzyżowaniu ulic Nowy Świat – Książęca, Kasprzaka – Ordona, Gagarina – Czerska, na placu Trzech Krzyży czy na skrzyżowaniach wzdłuż ulicy Puławskiej.

Skrzyżowania objęte ZSZR



LEGENDA:

- SKRZYŻOWANIA OBJĘTE SYSTEMEM
- SKRZYŻOWANIA WŁĄCZONE DO SYSTEMU W 2023 R.

WIĘCEJ SKRZYŻOWAŃ W ZSZR

W planach na kolejne lata mamy wprowadzenie do systemu kolejnych skrzyżowań. 14 z nich zostanie objętych ZSZR w ciągu al. Niepodległości. Wymaga to jednak przebudowy istniejącej tam już sygnalizacji świetlnej. Obecnie przygotowujemy projekty organizacji ruchu, które zostaną zatwierdzone przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.



Bieżące utrzymanie



Budowa drogi to jedno.

Ważne jest również jej utrzymanie. Stale monitorujemy stan podległej nam infrastruktury drogowej – jezdni, chodników, obiektów inżynierskich i wiele innych – i podejmujemy odpowiednie kroki w celu zachowania jej dobrego stanu.

Podejmujemy również działania prewencyjne oraz porządkowe i kontrolne, aby stołeczne drogi spełniały odpowiednie standardy.

SPIS TREŚCI

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

Pogotowie drogowe

7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę – są wszędzie tam, gdzie wydarzy się awaria drogowa. Pogotowie Drogowe ZDM nieustannie czuwa nad stanem infrastruktury miejskiej. W 2023 roku nasi pracownicy zabezpieczyli aż 1425 awarii, które zagrażały bezpieczeństwu ruchu.



PODJĘLIŚMY
1 425 INTERWENCJI
W SYTUACJACH, KTÓRE
BEZPOŚREDNIO ZAGRAŻAŁY
BEZPIECZEŃSTWU RUCHU.

NAJCZĘŚCIEJ
DOTYCZYŁY:

475
USZKODZONEJ
NAWIERZCHNI JEZDNI

272
USZKODZONEGO
CHODNIKA

182
USZKODZONYCH
SŁUPKÓW

59
USZKODZONYCH
ZNAKÓW

W Pogotowiu Drogowym ZDM działa zespół, który zajmuje się patrolowaniem dróg w mieście. Pracownicy, podzieleni na dwuosobowe ekipy, codziennie sprawdzają przydzielone rejony, a zauważone nieprawidłowości – przewrócone znaki drogowe, ubytki w jezdni, wyrwane słupki czy nielegalne reklamy – notują w specjalnej karcie obserwacji. Następnie podejmują interwencję lub w formie zgłoszenia przekazują do naprawy właściwym podmiotom. Interwencje są skutkiem codziennych patroli, ale również zgłoszeń mieszkańców oraz innych jednostek.

W 2023 r. podobnie jak w poprzednich latach, najczęściej usuwaliśmy usterki związane z oświetleniem (stanowiły aż 37,3% wszystkich interwencji). Na drugim miejscu znalazła się sygnalizacja świetlna (15,8%), a na trzecim uszkodzona nawierzchnia (13,6%). Żeby zabezpieczyć wykruszenia, zużyliśmy 22 089 kg masy na zimno. To 884 worki o wadze 25 kg, w które masa jest pakowana. Należy pamiętać, że to tylko doraźna forma naprawy – docelowo wykruszenia naprawiane są za pomocą asfaltu lanego.

W 2023 r. kontynuowaliśmy pilotażowy program mobilnego skanowania dróg. Sprawdziliśmy kolejne możliwości, jakie może dać nam ten system. W związku z doskonałymi efektami pilotażu, w 2024 r. planujemy ogłosić postępowanie, na podstawie którego system zostanie dostarczony nam na stałe. Dzięki projektowi wyłapywanie awarii będzie dużo prostsze, a ich naprawa szybsza. Więcej informacji o mobilnym skanowaniu dróg można znaleźć na stronach 92-93.

WAŻNE LICZBY

22 089 kg
MASY NA ZIMNO ZUŻYTEJ,
ŻEBY ZABEZPIECZYĆ
WYKRUSZENIA

37,3%
INTERWENCJI
DOTYCZYŁO
OŚWIETLENIA



47 326 ZGŁOSZENIA ZAREJESTROWANE W 2023 R.



1. **17 650**
OŚWIETLENIE
ULICZNE



8. **735**
REKLAMA W PASIE
DROGOWYM



2. **7 465**
SYGNALIZACJA
ŚWIETLNA



9. **647**
ZAJĘCIE
PASA DROGOWEGO



3. **6 450**
USZKODZONA
NAWIERZCHNIA
JEZDNI



10. **534**
GRAFFITI



4. **3 952**
BRAKI
W OZNAKOWANIU
PIONOWYM



11. **425**
ZALANA
JEZDNIA



5. **1 937**
USZKODZONY
CHODNIK



12. **412**
USZKODZONA
STUDZIENKA
KANALIZACYJNA



6. **1 421**
USZKODZONY
SŁUPEK



13. **374**
AWARYJNE
ZAJĘCIE PASA
DROGOWEGO



7. **1 061**
USZKODZONY SŁUPEK
PRZESZKODOWY
(PYLON)
na wysepkach i azylach



14. **292**
WYTARTE
OZNAKOWANIE
POZIOME

Obiekty mostowe i inżynierskie

Zarząd Dróg Miejskich zajmuje się utrzymaniem mostów i szeregu innych obiektów inżynierskich. Pracujemy, by utrzymać je w dobrym stanie technicznym, wymienić zużyte elementy na nowe i zadbać o estetykę obiektów.

OBIEKTY MOSTOWE I INŻYNIERSKIE W LICZBACH:

67	MOSTÓW
158	WIADUKTÓW
39	ESTAKAD
73	KŁADKI
34	TUNELE
43	PRZEJŚCIA PODZIEMNE
58	KILOMETRÓW EKRANÓW AKUSTYCZNYCH
123	PRZEPUSTY
37	WIND
2	PODNOŚNIKI
84	PLATFORMY
4	SCHODY RUCHOME
56	MURÓW OPOROWYCH
308	BRAMOWNIC

Naszą flagową inwestycją dotyczącą obiektów inżynierskich jest aktualnie nie konserwacja, a budowa. Chodzi oczywiście o most pieszko-rowerowy na Pragę. W 2023 roku zakończyliśmy budowę konstrukcji, która połączyła oba brzegi Wisły. Od tamtego czasu trwały prace wykończeniowe – montaż balustrad, siedzisk, oświetlenia. Otwarcie nastąpiło wiosną 2024 r. Przejście nią zajmie ok. 6 minut. Nie ma jednak pośpiechu – zawsze będzie można się zatrzymać i zrelaksować. (więcej na str. 18)

Obiektów inżynierskich przybędzie i jednocześnie ubędzie na przebudowywanym od kwietnia 2023 roku placu Na Rozdrożu. Na budowie pojawiły się szyby windowe. Zamontowane w nich windy pomogą dostać się na przystanki autobusowe w ciągu Trasy Łazienkowskiej. Zniknęło natomiast przejście podziemne – zostało zasypane. Zamiast niego budujemy nowe przejście naziemne.

W 2023 roku zajmowaliśmy się także tunelami tramwajowymi, np. przy węźle Młociny, gdzie tory łączące ul. Marymoncką z ul. Zgrupowania AK „Kampinos” ciągną się w zagłębieniu pod al. gen. Marii Wittek. Prace dotyczyły jednak całej Warszawy i polegały na wymianie oświetlenia. Wymieniliśmy 196 starych i nieefektywnych świetlówek na 96 opraw ledowych. Dzięki tej zmianie nie tylko będzie jaśniej w tunelach, ale też sporo zaoszczędzimy – wymiana opraw równa się siedmiokrotnie mniejszemu zużyciu prądu.

Wiele prac konserwacyjnych należy wykonywać cyklicznie. Chociażby tunel Wisłostrady odświeżamy co roku. Przed umyciem na 4-metrowe betonowe ściany został nałożony środek czyszczący. Następnie zostały uszczelnione i uzupełnione ubytki. Następnie całość została zeszlifowana i pomalowana na nowo.



WIADUKTY W NOWEJ ODSŁONIE

W zeszłym roku zakończyliśmy przebudowę wiaduktu w ciągu ul. Marywilskiej. Obiekt został zburzony i wybudowany od nowa. Podobne prace toczą się na ul. Globusowej. Rozpoczęliśmy także remont wiaduktu mostu Poniatowskiego. O tych inwestycjach więcej w dziale „Remonty wiaduktów”. (str. 40)



411 229 m²
WYCZYSZCZONA
POWIERZCHNIA
MOSTÓW I OBIEKTÓW
INŻYNIERSKICH



ok. 15 mln 444 tys. zł
KWOTA PRZEZNACZONA
NA KONSERWACJĘ
OBIEKTÓW MOSTOWYCH
I INŻYNIERSKICH



Parkingi podziemne

Zarząd Dróg Miejskich zarządza dwoma parkingami podziemnymi. Oba zlokalizowane są w centrum Warszawy i do dyspozycji mieszkańców. W ciągu kilku ostatnich lat wyremontowaliśmy je i wyposażyliśmy w nowoczesne systemy. Dalej pracujemy nad tym, by były jak najbardziej funkcjonalne.

LICZBA BILETÓW
/ABONAMENTÓW:



PLAC KRASIŃSKICH SAMOCHODY

- 23 233 JEDNORAZOWE
- 1 834 DOBOWE
- 63 WEEKENDOWE
- 506 MIESIĘCZNYCH 12H
- 2 800 MIESIĘCZNYCH 24H

MOTOCYKLE

- 60 MIESIĘCZNYCH 24H

UL. WARYŃSKIEGO

- 4 390 JEDNORAZOWYCH
- 1 212 DOBOWYCH
- 254 MIESIĘCZNE 12H
- 1 015 MIESIĘCZNYCH 24H

Na parking pod ul. Waryńskiego kierowcy wjeżdżają z ul. Progi, od strony ul. Polnej. Ten pod placem Krasińskich ma wjazd na samym placu, naprzeciwko Sądu Najwyższego. Oba działają całodobowo. Oba otwarto w drugiej połowie lat 90. i do dziś służą kierowcom. W 2023 roku przejął je nowy operator – zajmuje się obsługą i konserwacją parkingów w naszym imieniu.

W latach 2021-2022 parking pod pl. Krasińskich przeszedł renowację. Między innymi naprawiliśmy nawierzchnię oraz uszczelniliśmy ściany i stropy. W zeszłym roku natomiast wymieniliśmy oświetlenie na parkingu. Otworzyliśmy także drugie wejście obok wjazdu na parking. Zostało dokładnie oznaczone i nie da się go nie zauważyć. Można je otworzyć za pomocą pobranego przy wjeździe biletu. Dzięki temu nie dostaną się przez nie osoby nieupoważnione. W planach są kolejne modernizacje. Dbamy także o parking pod ul. Waryńskiego. Ten przeszedł gruntowną renowację w latach 2020-2022. Zamontowaliśmy nowe lampy i czujniki ruchu, detektory tlenu węgla, monitoring oraz instalację elektryczną.

Zależy nam także na efektywniejszym informowaniu kierowców o dostępnych parkingach w mieście. Nad wjazdami na nasze parkingi pojawiły się tablice informacyjne pokazujące m.in. liczbę wolnych miejsc. Na pobliskich ulicach zamontowaliśmy tablice kierunkowe. Pokazują one liczbę dostępnych miejsc, ale przede wszystkim prowadzą kierowców na parkingi. Pracujemy też nad wdrożeniem podobnych tablic dla innych parkingów w mieście – nie tylko należących do miasta. Pierwsze już się pojawiły, np. w al. Jana Pawła II.

MIEJSCA POSTOJOWE

407

NA PARKINGU POD
PL. KRASIŃSKICH

130

NA PARKINGU POD
UL. L. WARYŃSKIEGO





SYSTEM LPR

Po renowacjach oba parkingi zostały wyposażone w system LPR (Licence Plate Recognition). To system rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Kamery sczytują numery rejestracyjne samochodu i nie ma konieczności pobierania biletu, dzięki temu posiadacze abonamentu mogą swobodnie wjeżdżać i wyjeżdżać – szlaban unosi się automatycznie po rozpoznaniu numerów.



Tabela opłat parkingowych

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 funkcjonuje wiele obiektów niezwiązanych z ich funkcjami. To przede wszystkim stoiska handlowe, ogródki sezonowe czy kioski. Naszym zadaniem jest dopilnować, aby zajęcia pasa drogowego odbywały się zgodnie z obowiązującymi przepisami – tylko wtedy przestrzeń miejska będzie bezpieczna i estetyczna.



915 137 zł

WPŁYWY Z OPŁAT
OPERATORÓWZA STREFY
POSTOJU HULAJNÓG W 2023 R.

Zasady udzielania zgody na zajęcia pasa drogowego są jasno określone i jednakowe dla wszystkich. Dbamy o to, aby dodatkowe elementy infrastruktury nie zagrażały bezpieczeństwu, wygodzie i estetyce.

Aby otrzymać zgodę na ustawienie ogródka, reklamy czy kiosku należy spełnić określone w przepisach warunki. W 2023 roku wydaliśmy łącznie 3 246 takich zezwoleń, w tym 748 dotyczyło reklam, 540 stoisk handlowych, a 582 ogródków gastronomicznych.

W 2023 r. wpływy z tytułu legalnego zajęcia pasa drogowego przekroczyły 63 mln zł. To niemal tyle samo, co w 2022 r. W 2021 r. obowiązywały zniżki dla przedsiębiorców w związku z pandemią – wtedy do kasy miasta wpłynęło ponad 13 mln zł mniej.

Porozumienie w sprawie hulajnóg

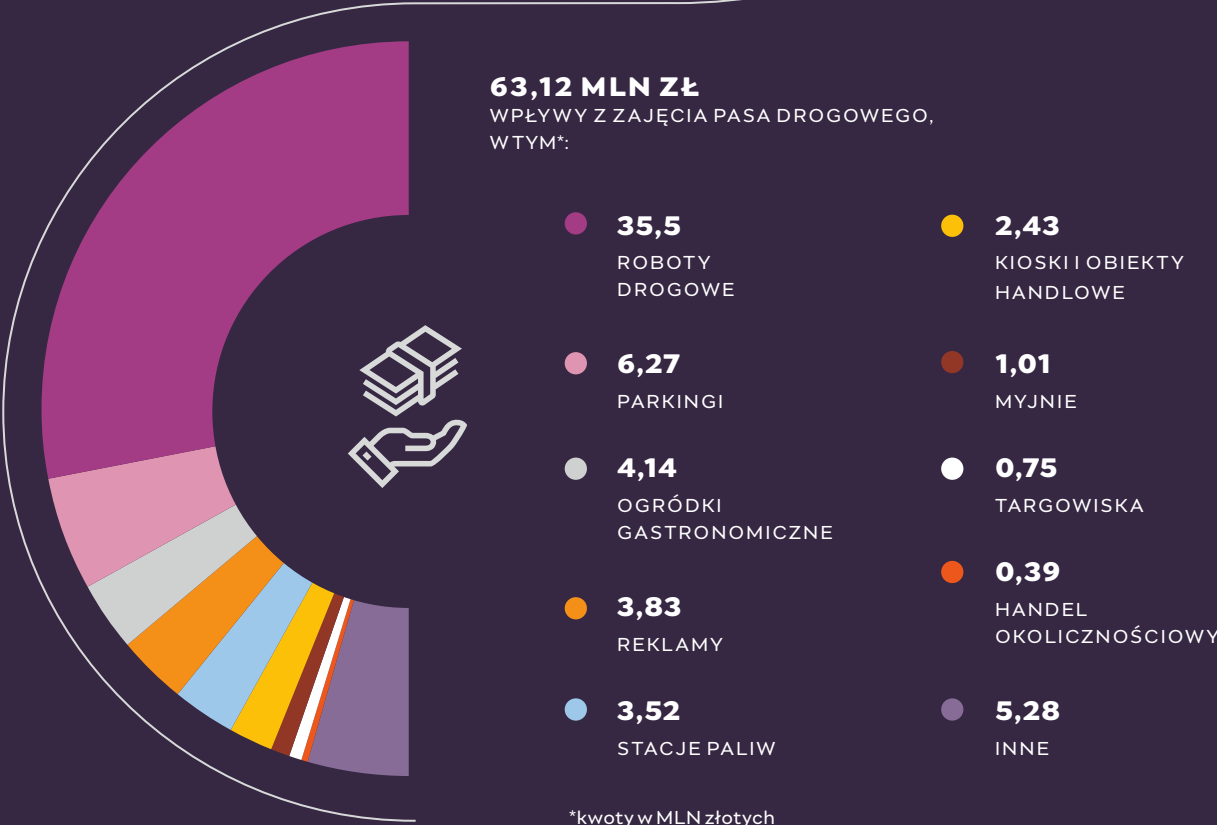
Elektryczne hulajnogi na minuty pojawiły się na ulicach Warszawy w 2018 roku. Natomiast przepisy regulujące korzystanie z nich weszły w życie w 2021 roku. Dzięki nowemu prawu mogliśmy podpisać porozumienia z operatorami hulajnóg, co jest ewenementem w skali kraju.

Za jego sprawą umożliwiliśmy parkowanie hulajnóg na kilku tysiącach stojaków rowerowych – te zostały oznaczone specjalną naklejką. Natomiast operatorzy zobowiązali się opłacać wyznaczenie i użytkowanie „stref postoju”. Wyznaczyliśmy ich już ok. 150. Operatorzy powinni dostarczać swoje hulajnogi tylko do takich stref (korzystać z nich mogą jednak także użytkownicy hulajnóg i rowerów miejskich). Z tego tytułu w 2023 roku wystawiliśmy czterem operatorom faktury na łączną kwotę 915 137 zł.

Pas drogowy – bilans 2023 roku.

3 246 DECYZJI

ZEZWAŁAJĄCYCH NA DZIAŁANIE OBIEKTÓW
W PASIE DROGOWYM NIEZWIĄZANYCH
Z JEGO FUNKCJĄ WYDANYCH W 2023 R., W TYM:



Usuwamy nielegalne obiekty i reklamy

Psują estetykę, a czasami nawet stwarzają zagrożenie, bo zasłaniają widoczność. Nielegalne obiekty, w tym reklamy, to z mora naszych dróg. Dlatego nie ustajemy w ich likwidacji. W 2023 roku nasi pracownicy przeprowadzili 12,7 tys. kontroli i usunęli 889 nielegalnych obiektów.

W LICZBACH:

5 mln zł

WPŁYW Z KAR
ZA ZAJĘCIE PASA
DROGOWEGO W 2023 R.

487

USUNIĘTYCH REKLAM

402

USUNIĘTE INNE OBIEKTY



CZY WIESZ, ŻE...

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, kara za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi to dziesięciokrotność opłaty za okres, w którym reklama była wyekspozowana. 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 m kw., a stawka opłaty za zajęcie pasa drogowego wynosiła 4 zł. W takiej sytuacji kara wyniosłaby **6 000 zł**.

Pas drogowy jest przez nas stale kontrolowany. Zwracamy uwagę, czy znajdujące się tam obiekty, w tym reklamy, są usytuowane tak, że nie wpływają na zagrożenie bezpieczeństwa. Sprawdzamy także, czy mają odpowiednie zezwolenie.

W 2023 r. przeprowadziliśmy łącznie 12 728 kontroli pasa drogowego, w tym 8949 dotyczących reklam. Skutkowały one usunięciem 487 nielegalnych nośników reklamowych oraz 402 innych obiektów. Wśród nich znajdowały się pojemniki na używaną odzież, wygradzenia czy przenośne stoiska handlowe.

Zajęcie pasa drogowego bez naszej zgody wiąże się z karą. W 2023 wszczęliśmy 1535 postępowań administracyjnych zmierzających do ukarania właścicieli nielegalnych obiektów (w tym 779 postępowań dotyczyło reklam) oraz wydaliśmy 1387 decyzji administracyjnych naliczających kary (w tym 653 decyzje dotyczyły reklam).

Uchwała krajobrazowa

Pierwszy raz projekt uchwały krajobrazowej zaprezentowany został w 2017 r. W 2018 r. zaktualizowany dokument został wyłożony do publicznego wglądu. Po rozpatrzeniu uwag projekt trafił do Rady m.st. Warszawy. W 2020 r. radni niemal jednogłośnie przyjęli dokument – uchwałę uchylił jednak ówczesny wojewoda mazowiecki. O jej dalszych losach rozstrzygnęły sądy administracyjne. Proces ten trwał dwa lata. Po orzeczeniu sądów miasto zostało zobowiązane do ponownego uzgodnienia i wyłożenia dokumentu. Stało się to pod koniec lutego 2023 r.

Konsultacje społeczne trwały od 24 lutego do 31 marca, wtedy głos w sprawie m.in. reklam mogli zabrać mieszkańcy. Od tego czasu trwają prace nad opracowywaniem dokumentu. W 2024 r. nowa uchwała ma zostać przedstawiona opinii publicznej i poddana głosowaniu.

Kontrola ciężarówek

Utrzymywanie dróg to jedno z naszych głównych zadań. Jednak im rzadziej musimy je remontować, tym lepiej. Dlatego też kontrolujemy ciężarówki, które w przypadku przeładowania mogą wyrządzić wiele szkód.



1 589

SKONTROLOWANYCH
CIĘŻARÓWEK

86

ZATRZYMANÝCH
PRZEŁADOWANYCH
CIĘŻARÓWEK

139

WYDANYCH DECYZJI
ADMINISTRACYJNYCH
ZMIERZAJĄCYCH DO UKARANIA
PRZEWOŹNIKA

1 181 653 zł

ŁĄCZNA KWOTA KAR
NAŁOŻONYCH W TRYBIE
DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH

WAGA SIĘ LICZY

Obciążenie kontrolowanych pojazdów mierzymy za pomocą specjalnych wag. Kontrole przeprowadzamy w ośmiu punktach zlokalizowanych przy głównych arteriach oraz wlotach i wylotach z miasta. Mieszczą się przy: ul. Wóycickiego, al. Becka, ul. Połczyńskiej, ul. Łopuszańskiej, al. Krakowskiej, ul. Płochocińskiej, ul. Żołnierskiej oraz skrzyżowaniu ulic Przyczółkowej i Vogla. Warto również wiedzieć, że pojazdy dostosowane do większego nacisku na oś mogą poruszać się z takim obciążeniem tylko na podstawie specjalnego zezwolenia.

Przeprowadzane przez nas – z pomocą policji i straży miejskiej – kontrole ciężarówek mają za zadanie wyeliminować przeładowane pojazdy z miejskiego ruchu. Dlaczego to takie ważne? Przeciążone ciężarówki to nie tylko nieuczciwa praktyka. To szereg strat, jakie mogą ponieść mieszkańcy Warszawy w wyniku takiej działalności. Przejazd jednego zbyt ciężkiego pojazdu może wyrządzić więcej szkód dla konstrukcji drogi niż ruch samochodów osobowych przez cały tydzień. Przeładowany pojazd spala też więcej paliwa i szybciej zużywa części eksploatacyjne. To z kolei przekłada się na większe zanieczyszczenie środowiska. Przede wszystkim jednak przeładowany pojazd to zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, czemu kontrole mają zapobiegać.

Zgodnie z prawem limitem dla ciężarówek jest 11,5 tony nacisku na jedną oś. Ponadto zarządca drogi może wprowadzić dodatkowe limity. Podczas kontroli sprawdzamy, czy przewoźnik się do tych limitów dostosował. Jeśli nie – decyzją administracyjną nakładamy karę. Ta może wynieść od 1,5 tys. do 15 tys. złotych. Jej wysokość zależy od rodzaju przekroczeń parametrów wymiarowo-wagowych. Uniemożliwiamy również dalszą jazdę przeładowanym pojazdem.

Nasze kontrole to szereg korzyści dla mieszkańców. Eliminując przeładowane ciężarówki z ruchu, rzadziej musimy remontować drogi. Zaoszczędzone w ten sposób pieniądze możemy przeznaczyć na inne inwestycje. Podczas kontroli sprawdzamy również, czy dany pojazd nie zanieczyszcza środowiska. Brak przeładowanych ciężarówek – narażonych na awarie – to również lepsza płynność ruchu. W końcu polepszamy warunki uczciwej konkurencji, karając nieuczciwych przewoźników.



Sprzedajemy odholowane pojazdy

Porzucone samochody i inne pojazdy nie tylko zajmują miejsce, ale także szpecą miejski krajobraz. Na podstawie prawa o ruchu drogowym usuwamy je z drogi. Następnie – jeśli nie zgłoszą się po nie właściciele – sprzedajemy. W 2023 roku zyskaliśmy w ten sposób prawie 1 mln złotych.



PRZETARGI

1. Pierwszy przetarg w 2023 roku odbył się w marcu i był to zarazem najbardziej dochodowy przetarg. Wylicytowano wówczas aż **60** pojazdów za łączną kwotę **412 517,90 zł**.
2. Drugi przetarg miał miejsce w czerwcu. Sprzedaliśmy w nim **31** pojazdów za kwotę **235 971,29 zł**.
3. Podczas trzeciego przetargu do nowych właścicieli trafiło **46** samochodów, natomiast w budżecie ZDM pojawiło się **302 181,71 zł**.



13 924

USUNIĘTE NIEPRAWIDŁOWO ZAPARKOWANE POJAZDY (art. 130a PORD)

- W TYM **526** HULAJNÓG

1 760

USUNIĘTYCH WRAKÓW (art. 50a PORD)

- W TYM **1 694** SAMOCHODY

Pierwszą licytację odholowanych pojazdów zorganizowaliśmy jesienią 2021 roku. Sprzedaliśmy wówczas siedem samochodów, zarabiając blisko 93 tys. złotych. Z kolei w 2022 roku sprzedaliśmy już 45 samochodów za niemal 365 tys. złotych. W 2023 roku postanowiliśmy kontynuować licytację i był to strzał w dziesiątkę.

Łącznie w ciągu całego roku sprzedaliśmy 135 samochodów, 1 motocykli i 1 skuter za kwotę 950 670,90 złotych. Złożono 2826 ofert – w tym rekordowe 1091 podczas trzeciego przetargu. Pod młotek szły samochody miejskie, sportowe, limuzyny. Najwyższą cenę ze wszystkich sprzedanych w 2023 roku samochodów osiągnął jednak dostawczy Opel Movano – 37,5 tys. zł. Za niewiele mniej – 37 tys. zł – podczas drugiego przetargu udało się sprzedać BMW serii 5. Natomiast w pierwszym przetargu najwyższą cenę osiągnęła Skoda Fabia – 32 840 zł.

Odholowane pojazdy sprzedajemy na podstawie art. 50a ustawy Prawo o ruchu drogowym. Po usunięciu pojazdu – przesłanką jest brak tablic rejestracyjnych lub stan wskazujący na to, że pojazd jest nieużywany – uprawniona osoba (np. właściciel) ma 6 miesięcy na jego odbiór. Po tym czasie zgodnie z przepisami ustawy pojazd przechodzi na własność miasta. Do 2021 roku uzyskane w ten sposób samochody złomowaliśmy. Jednakże część usuwanych z dróg aut jest na tyle w dobrym stanie, że postanowiliśmy je sprzedawać. Z początku wydawało się, że nikt nie będzie zainteresowany takimi autami. Jednak 189 sprzedanych samochodów i ponad 1,4 mln uzyskanych w ten sposób złotych później już wiemy, że nie było powodu do obaw.

Artykuł 50a to nie jedyny przepis prawa o ruchu drogowym pozwalający na odholowanie pojazdu. Podstawą zdecydowanej większości usunięć pojazdów (w tym także hulajnóg) jest art. 130a. W tym przypadku chodzi o pojazdy nieprawidłowo zaparkowane (m.in. pozostawione są w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu).



NAJDRÓŻEJ SPRZEDANE SAMOCHODY W 2023 R.

- 37 500 ZŁ**
OPEL MOVANO
- 37 000 ZŁ**
BMW SERII 5
- 32 840 ZŁ**
SKODA FABIA
- 20 001,99 ZŁ**
BMW Z3



Miejski System Informacji

Przede wszystkim kojarzy się z wiszącymi na budynkach tabliczkami. Miejski System Informacji to jednak znacznie więcej. Warszawski system oznakowania na stałe wpisał się w krajobraz stolicy i liczy już sobie blisko 97 tys. elementów. Wciąż pomaga mieszkańcom i turystom w poruszaniu się po Warszawie.



794
NOWE ELEMENTY
ZAMONTOWANE W 2023 R.

526
ZAOPINIOWANYCH
PROJEKTÓW
ORGANIZACJI RUCHU
(w odniesieniu do elementów MSI)

423
OPRACOWANE I WYDANE
DOKUMENTACJE TECHNICZNE
TABLIC ADRESOWYCH

2 177
SPRAW W WYDZIALE
ZAJMUJĄCYM SIĘ MSI

Jego początki sięgają 1996 roku i dziś trudno wyobrazić sobie Warszawę bez niego. Oparty na doświadczeniach europejskich i światowych metropolii oraz poprzedzony konsultacjami i testami Miejski System Informacji stał się nawet wzorem dla innych polskich miast. Mimo upływu prawie 30 lat wciąż spełnia swoją rolę – pomaga w dotarciu pod wskazany adres. Nawet w dobie map w smartfonach. Ostatecznie to i tak niebieska tabliczka upewni nas, że jesteśmy pod dobrym adresem.

Wspomniane niebieskie tablice (w strefie staromiejskiej mają brązowy kolor) z nazwą ulicy czy z nazwą ulicy i numerem budynku to najbardziej znany element MSI. Jest ich jednak znacznie więcej. Przy głównych arteriach umieszczane są niebieskie i białe tablice wskazujące kierowcom kierunek do dzielnic, głównych dworców, obszarów i ważnych obiektów.

Piesi z kolei korzystają z umieszczanych na np. latarniach lub osobnych słupkach znaków kierujących do m.in. teatrów, parków, muzeów. W przejściach podziemnych zorientować się w terenie pomogą podświetlane kasetony. Idąc przez miasto, napotkamy również punkty informacyjne ze schematem miasta i szczegółowym planem najbliższej okolicy.

Częścią MSI są również tabliczki informujące o strefie płatnego parkowania, o obszarze monitorowanym, określające relację do Wisły czy umieszczane wzdłuż ulic przede wszystkim z myślą o kierowcach Punkty Informacji Płatnej – znaki kierujące do pobliskich punktów handlowych i usługowych.

Rozpoczęło się od podziału miasta na 143 obszary i – mimo stale rozrastającej się Warszawy – udało się stworzyć system rozbudowany, a jednocześnie ujednolicony i przejrzysty. Dzięki temu Miejski System Informacji nie tylko się nie zestarzał, ale i od niemal trzech dekad nie wymaga gruntownych zmian. A to wszystko po to, by w stolicy żyło się łatwiej i przyjemniej.



CZY WIESZ, ŻE...

Miejski System Informacji to również nauka historii. Za sprawą naściennych modułów – w formie tekstu i ilustracji nadrukowanych na przezroczystej płycie – możemy zapoznać się bliżej z patronami warszawskich ulic, skwerów i parków, a także z zabytkowymi obiektami. Ponadto w ramach MSI montujemy plansze z informacją o historii okolicy, w której się znajdujemy.



NAPRAWA,
KONSERWACJA,
WYMIANA I AKTUALIZACJA
7 926 OZNACZEŃ,
W TYM:



6 484
TABLICE ULICOWE
I ROZPROWADZAJĄCE
RUCH PIESZY



182
TABLICE
ROZPROWADZAJĄCYCH
RUCH KOŁOWY



294
PUNKTY
INFORMACJI
PŁATNEJ



655
PODŚWIELANYCH
PUNKTÓW
INFORMACYJNYCH
I KASETONÓW
W PRZEJŚCIACH
PODZIEMNYCH



311
MODUŁÓW
O PATRONACH
ULIC I WAŻNYCH
OBIEKTACH
HISTORYCZNYCH

Nasze projekty

Zależy nam nie tylko na utrzymaniu, ale także rozwoju.

Dlatego poza wypełnianiem standardowych zadań prowadzimy wiele innych projektów. Należą do nich m.in. mobilne skanowanie dróg czy system roweru miejskiego. Wszystkie mają wspólny cel – poprawę jakości życia w Warszawie.

SPIS TREŚCI

88	ROZWÓJ SPPN
90	E-KONTROLA
92	MOBILNE SKANOWANIE DRÓG
94	VETURILO
96	ZUPEŁNIE NOWA ILUMINACJA ZIMOWA
98	ROWEROWY MAJ
100	DROGA NA SZÓSTKĘ
102	PROJEKTY MIĘDZYNARODOWE



Rozwój SPPN

W 2023 roku Strefa Płatnego Parkowania Nistrzeżonego w Warszawie poszerzyła się o kolejne obszary. Przeprowadziliśmy też konsultacje społeczne dotyczące szczegółów dalszego rozszerzania SPPN na Mokotowie.



PŁATNOŚCI MOBILNE

Aż 45% płatności za parkowanie aut w Strefie Płatnego Parkowania wykonywanych jest za pomocą aplikacji mobilnej! Każdego roku zauważamy znaczący spadek wykorzystywania przez kierowców gotówki do opłacenia postoj, w 2023 r. stanowiły one trochę ponad 10% wszystkich płatności.

Strefa Płatnego Parkowania Nistrzeżonego funkcjonuje w Warszawie od 1998 roku. Dzięki niej mieszkańcy mogą łatwiej zaparkować samochód w pobliżu domu. SPPN ma również na celu zwiększenie rotacji miejsc parkingowych. „Efektem ubocznym” SPPN są wpływy, które przeznaczamy na rozwój infrastruktury. W 2023 roku do budżetu z tego tytułu wpłynęło ponad 237 milionów złotych.

Na mocy uchwały radnych, od 2 stycznia 2023 roku Strefa Płatnego Parkowania Nistrzeżonego obejmuje okolice pl. Hallera i północnego Mokotowa, do linii ulic Różanej i J. Gagarina. W rejonie placu Hallera utworzono 1,4 tys. miejsc parkingowych (strefę objęto ok. 9 km ulic), a na Mokotowie aż 3,8 tys. (ok. 30 km ulic).

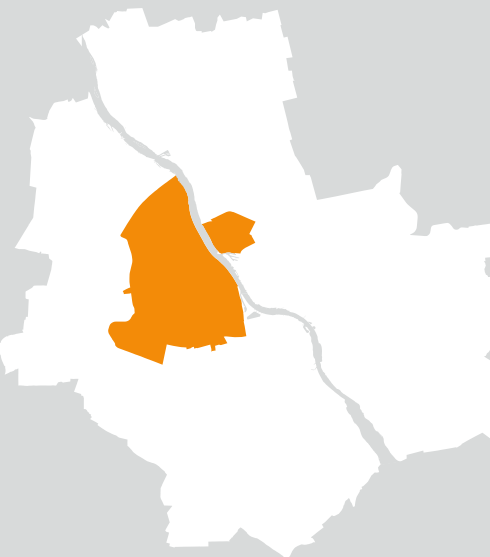
W marcu 2023 roku Rada m. st. Warszawy zdecydowała o włączeniu do SPPN Saskiej Kępy i Kamionka. Pomimo szczegółowych konsultacji rozwiązań z mieszkańcami, uchwała została unieważniona przez, byłego już, wojewodę mazowieckiego. Po zaskarżeniu decyzji wojewody, Wojewódzki Sąd Administracyjny przyznał nam rację. Strefa jednak dalej nie może zostać wprowadzona, wojewoda z końcem swojej kadencji złożył skargę kasacyjną do Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Z końcem roku rozpoczęliśmy proces konsultacji społecznych w sprawie rozszerzania strefy o kolejne rejony na Mokotowie. Konsultacje trwały miesiąc i poprzedzone były analizami oraz badaniem sytuacji parkingowej. Dzięki konsultacjom trafiły do nas ponad 3 tysiące uwag, które zmienią dotychczasowe projekty.

W 2023 roku zorganizowaliśmy też wstępne konsultacje rynkowe w sprawie wymiany parkometrów na nowe maszyny. Dzięki wymianie przestarzałych maszyn, płacenie za parkowanie będzie łatwiejsze i bardziej intuicyjne, co ma znaczenie przede wszystkim dla użytkowników SPPN bez aplikacji mobilnej.

SPPN w Warszawie

48,6 km²
POWIERZCHNI
9,4%
POWIERZCHNI MIASTA
56,8 tys.
MIEJSC POSTOJOWYCH
402,5 km
ULIC



STAWKI OPŁAT

Od zeszłego roku nie zmieniły się stawki za parkowanie.

Pierwsza godzina kosztuje **4,50 zł**, druga – **5,40 zł**, trzecia – **6,40 zł**, a czwarta i każda kolejna – **4,50 zł**.

Podobnie jak w zeszłym roku opłata za nieopłacenie postoj wynosi **300 zł**, przy czym wniesiona w ciągu 7 dni zmniejsza się o 100 zł.



11,95 zł
ŚREDNIA WARTOŚĆ JEDNEGO BILETU PARKINGOWEGO



8,12 zł
ŚREDNIA WARTOŚĆ OPŁATY MOBILNEJ



250 dni
OBOWIĄZYWANIA PŁATNEJ STREFY W 2023 R.



236 mln 420 tys. zł
DOCHODU Z PARKOWANIA
w tym:

181 mln 785 tys. zł
ZA POSTÓJ W SPPN

3 mln 475 tys. zł
Z TYTUŁU OPŁATY ZRYCZAŁTOWANEJ ZA POSTÓJ NA ZASTRZEŻONYCH MIEJSCACH POSTOJOWYCH (tzw. białe koperty)

46 mln 657 tys. zł
Z OPŁAT DODATKOWYCH

2 mln 916 tys. zł
Z ABONAMENTÓW MIESZKAŃCA

1 mln 587 tys. zł
Z PARKINGÓW PODZIEMNYCH

Formy płatności w SPPN

kwoty w mln złotych



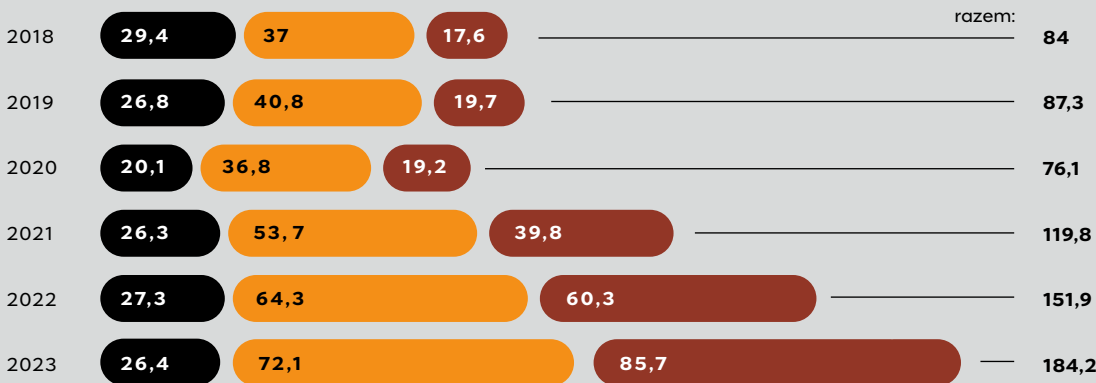
GOTÓWKĄ



KARTĄ



MOBILNA



E-kontrola

Za pomocą e-kontroli możemy zdalnie sprawdzać, czy kierowca zapłacił za postój w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Wszystko za pomocą kamer i czujników umieszczonych na naszych samochodach. Dzięki nim SPPN jest szczelna, a my jesteśmy w stanie wykonywać swoją pracę o wiele skuteczniej.



TANIEJ, BO NA PRĄD

Nasza flota samochodów do e-kontroli składa się tylko z pojazdów elektrycznych.

Pierwsze dwa pojawiły się u nas już w grudniu 2019 roku. We wrześniu 2020 roku flota powiększyła się o kolejny pojazd. Natomiast w 2021 roku o następne 6 (4 w październiku i 2 w grudniu). **Wszystkie przejechały już łącznie ponad 600 tys. km.**

Jeden z pierwszych samochodów przebił barierę 100 tys. km w październiku 2023 roku. Zużył przy tym 16 600 kWh, co kosztowało ok. 13 tys. zł przy ówczesnych cenach prądu. **W przypadku samochodu spalinowego** (przy spalaniu 6-8 l i cenie benzyny ok. 6 zł) **rachunek za paliwo wyniósłby 4 razy więcej.**

E-kontrola wystartowała w styczniu 2020 roku. To wtedy po raz pierwszy na warszawskie ulice wyjechały dwa samochody wyposażone w specjalne kamery. Od tamtego czasu zeskanowaliśmy ponad 33 mln tablic rejestracyjnych oraz wyegzekwowaliśmy niemal 127,7 mln zł opłat dodatkowych. Rozrosła się także nasza flota, która wynosi już 9 pojazdów.

Jak działa e-kontrola?

Kamery w trakcie przejazdu skanują tablice rejestracyjne zaparkowanych samochodów. Objazd danym odcinkiem odbywa się dwukrotnie w ciągu kilku minut. W ten sposób eliminujemy możliwość ukarania kierowców, którzy na przykład dopiero zaparkowali i nie zdążyli jeszcze opłacić postoju.

Sparowane zdjęcia trafiają do naszej bazy danych gdzie porównujemy je z danymi z parkomatów. System automatycznie wskazuje samochody, których kierowcy nie opłacili postoju. Zdjęcia tych, których kierowcy uiścili opłatę lub są z niej zwolnieni – są usuwane. Po weryfikacji przesyłamy kierowcom wezwanie do zapłaty pocztą.

E-kontrola także pieszo

Jeden samochodowy patrol e-kontroli wykonuje pracę porównywalną do 10 dwuosobowych patroli pieszych. Jednak samochodowy patrol nie wszędzie się sprawdza, np. w wąskich uliczkach, gdzie parkuje się w ścisiku. Dlatego nie rezygnujemy z patroli pieszych, które od 2022 roku również korzystają z systemu e-kontroli. Wystarczy zrobić zdjęcie za pomocą aplikacji e-Kontroler i już. Dalej wygląda to tak samo jak w przypadku kontroli samochodowych. Nadal jednak piesze patrole są wyposażone w małe drukarki – te są potrzebne w przypadku samochodów na zagranicznych numerach.





SYSTEM RFID

Karta Powstańca, Karta Honorowa, Karta N+ – wszystkie uprawniają do bezpłatnego postoju w SPPN. Są jednak wydawane na osobę, a nie na dany pojazd. Dlatego trzeba wyłożyć ją za szybą samochodu. Samochodowa e-kontrola nie ma możliwości jej zobaczyć z bliska i w ten sposób zweryfikować. Pomocny okazał się tu **RFID** (radio-frequency identification), czyli system zdalnej identyfikacji radiowej. Zamontowane na samochodach e-kontroli czujniki odbierają sygnał z naklejki RFID umieszczonej na karcie i na tej podstawie weryfikowane jest uprawnienie do bezpłatnego postoju. Każda naklejka ma zaprogramowany indywidualnie numer i jest zabezpieczona informatycznie w sposób uniemożliwiający jej podrobienie.



E-kontrola

w liczbach

	2020	2021	2022	2023
DOCHODY Z OPŁAT DODATKOWYCH wszystkie rodzaje kontroli	13,9 MLN ZŁ	26,4 MLN ZŁ	40,7 MLN ZŁ	46,6 MLN ZŁ
ZESKANOWANE TABLICE	3 608 176	5 678 793	10 991 873	12 776 445
WYSTAWIONE DOKUMENTY OPŁATY DODATKOWEJ wszystkie rodzaje kontroli				
 wystawione przez patrole samochodowe	165 726	189 125	331 964	392 873
 wystawione przez patrole piesze	160 269*	77 093*	27 935	21 421

*lata przed wprowadzeniem aplikacji E-kontrola dla patroli pieszych

Mobilne skanowanie dróg

W 2023 po raz drugi przeprowadziliśmy pilotażowe mobilne skanowanie dróg. Przy pomocy kamer zamontowanych na samochodach, wychwylenie awarii infrastruktury jest znacznie efektywniejsze.



ZGŁOSZENIA MIESZKAŃCÓW

Nie tylko Pogotowie Drogowe wyłapuje awarie na drogach – robią to też sami mieszkańcy, dzięki którym drogowcy wiedzą gdzie przeprowadzać kontrole. Do zgłaszania usterek wykorzystywane jest Miejskie Centrum Kontakt 19115 – telefonicznie, za pomocą aplikacji lub strony internetowej.

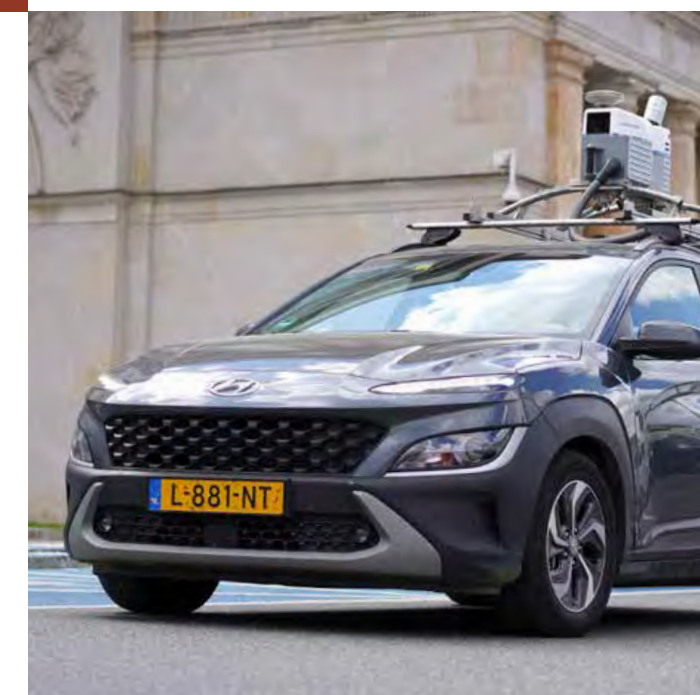
Codziennie pracownicy Pogotowia Drogowego w dwuosobowych zespołach kontrolują warszawskie ulice, szukając ubytków w jezdni, przewróconych znaków drogowych czy nielegalnych reklam. Wszystkie spostrzeżenia spisują w karcie obserwacji, a następnie dane wprowadzają do programu komputerowego, który przekazuje je podmiotom właściwym do naprawienia awarii.

Przez szyby samochodów patrolujący są w stanie dziennie sprawdzić około 40-50 km dróg. Takie kontrole nie są w pełni efektywne, drogowcy skupiają się głównie na największych awariach i ubytkach drogi. Naturalnym jest, że ludzkie oko nie wyłapie szczegółów, jak np. nielegalne naklejki na słupach.

Już w 2022 roku postanowiliśmy pilotażowo wprowadzić mobilne skanowanie dróg. Testowaliśmy sekwencyjność wykonywania zdjęć i to, z jaką prędkością powinniśmy jechać przy ich wykonywaniu. Podobnie i w marcu 2023 r. samochód z zainstalowanymi kamerami patrolowymi przeprowadzał skanowanie laserowe warszawskich ulic. Przez cztery tygodnie zeskanowaliśmy aż 170 kilometrów ulic.

Następnie pracownicy, zza biurek, przeglądali zrobione zdjęcia i wychwytywali awarie i usterki. Materiał przypominał dobrze znany Google Street View, ale był znacznie dokładniejszy. Podobnie jak za poprzednim razem, drogowcy na zdjęciach zauważyli więcej problemów, niż przy jeździe samochodem ulicami Warszawy. Przez mobilne skanowanie dokonaliśmy ok. 1200 obserwacji o nieprawidłowościach, które dotyczyły różnego rodzaju infrastruktury. Ta metoda okazała się znacznie efektywniejsza niż standardowy patrol pracowników Pogotowia Drogowego.

W 2024 roku planujemy ogłoszenie postępowania na usługę mobilnego skanowania drogi, ale już nie pod postacią pilotażu, jak w latach ubiegłych. Dzięki projektowi wyłapywanie awarii będzie dużo prostsze, a ich naprawa szybsza.



Veturilo

W 2023 roku Veturilo przeszło ewolucję – wprowadzono nowe zasady korzystania, ze stacji zniknęły elektrozamki, a do dyspozycji warszawiaków oddano nowe rowery. W dwunastym sezonie jednoślady wypożyczono blisko 5 milionów razy.



3 281
LICZBA ROWERÓW
W 2023 R.



KOMPATYBILNY SYSTEM

Veturilo ponownie stało się kompatybilne z systemami rowerowymi w czterech ościennych miastach – **Markach, Otwocku, Piasecznie i Pruszkowie**.

Dla użytkowników to dodatkowo **35 stacji i 278 rowerów**. Na stacjach Veturilo możemy oddać pojazdy każdego z kompatybilnych systemów, a warszawskie rowery zwrócimy w każdej z tych miejscowości. Porozumienie z gminami będzie obowiązywać też w kolejnych latach.

Na stołecznych ulicach w 2023 roku dostępnych było 3 281 rowerów, w tym 300 ze wspomaganie elektrycznym i 30 tandemów. Można je było znaleźć na ponad 300 stacjach. Nowością jest możliwość wypożyczenia i zwrotu roweru również poza stacją, w wyznaczonych strefach. Dzięki temu system stał się bardziej elastyczny.

Inną nowością jest brak elektrozamków na stacjach. Teraz każdy pojazd ma indywidualne zapięcie wbudowane w tylne koło, które zwalnia się automatycznie po wypożyczeniu. Terminale komputerowe, które nie były już chętnie wykorzystywane przez użytkowników, przeszły do historii. Teraz rowery można wypożyczać przy pomocy aplikacji mobilnej, która stała się szybsza i bardziej intuicyjna dla rowerzystów. Nie zmieniły się jednak ceny i są one takie same jak ponad dekadę temu, gdy system rowerów miejskich ruszał w Warszawie.

Zainteresowanie Veturilo w 2023 roku wzrosło względem lat poprzednich. Rowery wypożyczono 4 910 240 razy, o milion więcej niż w 2022. Aż 19% wszystkich wypożyczeń stanowiły rowery ze wspomaganie elektrycznym. Średnio notowano 17,8 tys. wypożyczeń dziennie. Najpopularniejszy okazał się 21 maja, kiedy rowery Veturilo wypożyczono ponad 32 tysiące razy! Średni czas wypożyczenia roweru wyniósł 25 minut. Znaczącą różnicę odnotowaliśmy też w liczbie unikalnych użytkowników, do końca sezonu było ich 236 866. Najpopularniejszą stacją była ta przy metrze Centrum Nauki Kopernik, z której rowery wypożyczono ponad 70 tysięcy razy. Kolejne miejsca na podium zajmują stacje przy Centrum Handlowym Arkadia i przy Dworcu Wileńskim.

Wszystkie zmiany to efekt podpisania nowej umowy z firmą Nextbike GZM, która obsługuje system Veturilo w latach 2023–2028.



Najpopularniejsze w 2023 r.:



trasy

liczba przejazdów w obie strony

- 11 474**
METRO URSYNÓW
– JASTRZĘBOWSKIEGO – SGGW
- 10 022**
KSIĄŻĄT MAZOWIECKICH –
HEROLDÓW – METRO MŁOCINY
- 8 269**
AL. NIEPODLEGŁOŚCI – BATOREGO
– STEFANA BANACHA – UW



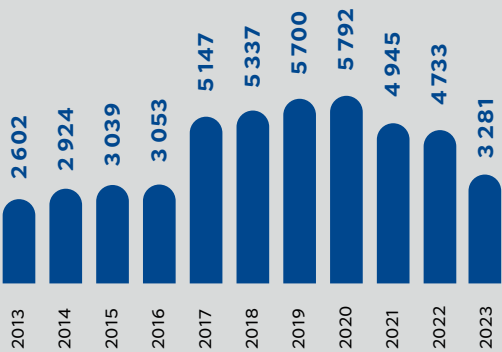
stacje

liczba zwrotów i wypożyczeń

- 152 262**
METRO CENTRUM NAUKI KOPERNIK
- 106 075**
CENTRUM HANDLOWE ARKADIA
- 94 891**
METRO DWORZEC WILEŃSKI – TARGOWA

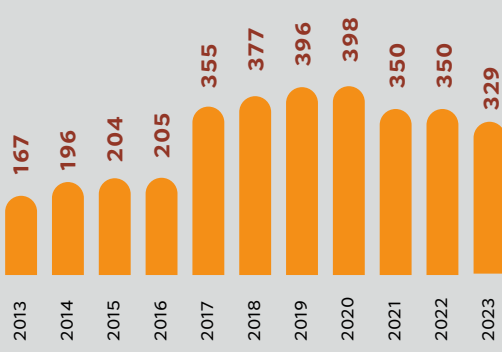
Liczba rowerów

w latach 2013–2023



Liczba stacji

w latach 2013–2023



Zupełnie nowa iluminacja zimowa

Tradycyjnie w okresie zimowym Warszawa pięknieje dzięki iluminacji. W 2023 roku mieszkańców i turystów zaskoczyły całkowicie nowe ozdoby!



DLA NAJMŁODSZYCH

Dzięki retro karuzeli i popularnej zabawce „bączek” mogli na chwilę przenieść się w czasy dzieciństwa swoich rodziców i dziadków. Na placu Zamkowym stanęła 27-metrowa choinka wykonana z energooszczędnych materiałów. Drzewko, które rozświetliło ponad 40 tysięcy diodowych światełek LED RGB, uroczyście włączył prezydent Rafał Trzaskowski. Dodatkowo na fasadzie budynku Polskiej Akademii Nauk na Krakowskim Przedmieściu w okresie świątecznym wyświetlany był mapping.

Iluminacja świąteczna jest ważnym elementem zimowego krajobrazu Warszawy – zdecydowanej większości mieszkańców podoba się to, jak przyozdobione jest miasto. W przeprowadzonym przez nas badaniu **82% mieszkańców chciało, żeby w ponure miesiące iluminacja ponownie rozświetliła stolicę**. W 2023 roku świąteczne dekoracje rozbłysły na Trakcie Królewskim, ulicy Świętokrzyskiej, placu Zamkowym oraz placu Pięciu Rogów. Nowa iluminacja została stworzona przez firmę Multidekor, z którą podpisaliśmy trzyletnią umowę.

Razem z wykonawcą staraliśmy się zaskoczyć warszawiaków – od 2023 roku ulice Warszawy rozświetla iluminacja nawiązująca do stylu retro z lat 50. i 60. ubiegłego stulecia. Sentymalną podróż gwarantują dekoracje w kształcie papierowych tańcuchów, PRL-owskich bombek (znanych muchomorów) i starej wagi sklepowej. Niespodzianką były także figury w kształcie kultowego samochodu Syrena i niezapomnianego motocykla Ryś. Wśród ozdób znalazł się też napis „Warszawa” ułożony w kształcie choinki i telefon stacjonarny z charakterystyczną słuchawką. Na latarniach zawisły dekoracje w formie zielonych girland udekorowanych ponad 500 żarówkami, inspirowanymi tymi z XX wieku.

Nie zapominamy o środowisku i finansach. Ozdoby świecące na ulicach Warszawy są energooszczędne – dziennie pobierają mniej energii niż potrzeba do naładowania do pełna 3 samochodów elektrycznych. Iluminacja świąteczna nie pełni jedynie funkcji dekoracyjnej, pomaga też rozświetlić warszawskie ulice w okresie, gdy ciemność panuje średnio 16 godzin w ciągu doby. Poprawia to poczucie bezpieczeństwa i humor warszawiaków. Dla przedsiębiorców, których lokale znajdują się przy iluminacjach, jest to możliwość dodatkowego zarobku dzięki wzmożonemu ruchowi turystycznemu. Z tego powodu co roku kupcy i sklepikarze finansują część iluminacji wzdłuż ulicy Nowy Świat.



Rowerowy Maj

Rowerowy Maj w Warszawie po raz siódmy przyciągnął tysiące uczniów i przedszkolaków do wspólnej zabawy. W akcji promującej zrównoważoną mobilność wzięło udział aż 441 warszawskich placówek – czyli o ponad 100 więcej niż przed rokiem. Po raz kolejny w ruch poszły rowery, hulajnogi, rolki i deskorolki, na których uczestnicy kampanii dojeżdżali na poranne zajęcia.



BADANIE

Nowością w szóstej edycji warszawskiego Rowerowego Maja było badanie preferencji transportowych. Postanowiliśmy sprawdzić, jak uczniowie szkół podstawowych docierają na zajęcia również w innych miesiącach roku. Jeszcze w kwietniu uczniowie zostali zapytani o to, jak dotarli do szkoły danego dnia i jak chcieliby do niej docierać. Pytania te zostały powtórzone w czerwcu oraz w październiku. Z wynikami badania i wszystkimi informacjami o kampanii Rowerowy Maj można się zapoznać na stronie zdm.waw.pl/RowerowyMaj.

Pełne parkingi rowerowe pod szkołami i przedszkolami wpisują się już na stałe w majowy krajobraz Warszawy. To dzięki kampanii Rowerowy Maj, której zasady są niezmiennie – za każdy aktywny dojazd do szkoły lub przedszkola uczestnicy otrzymują naklejki. Zachęcamy do aktywnych dojazdów, aby już od najmłodszych lat wyrabiać nawyki, które są zdrowe zarówno dla miasta, jak i samych aktywnych użytkowników. Kampania mobilizuje do wyboru zrównoważonych i ekologicznych metod transportu, a przy okazji angażują się w nią także dorośli – nauczyciele i rodzice, którzy przesiadają się na rowery i hulajnogi.

Rowerowy Maj w Warszawie zorganizowaliśmy po raz pierwszy w 2016 roku, docierając do 55 szkół podstawowych. Od tamtego czasu kampania z niewielkiej, aktywizującej niecałe 25 tysięcy uczniów, rozrosła się pod względem liczby placówek ośmiokrotnie. Obecnie ponad połowie warszawskich uczniów szkół podstawowych i przedszkolaków maj kojarzy się z rowerami i aktywnymi dojazdami. W szóstej edycji wzięło udział 200 szkół i 241 przedszkoli, a liczba aktywnych uczestników przekroczyła 100 tysięcy. Wspólnie wykonali ponad 2,2 miliona aktywnych dojazdów. W Rowerowym Maju wygrywają wszyscy, którzy się zaangażują – bo liczy się przede wszystkim dobra zabawa i wyrabianie dobrych nawyków. Jednak są placówki, które w szóstej edycji uzyskały wyjątkową frekwencję rowerową. Przedszkole nr 65 okazało się liderem w rankingu szóstego warszawskiego Rowerowego Maja, wykracając frekwencję na poziomie 92,6%. Drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji zajęło Przedszkole nr 325 z frekwencją 89,30 %, Natomiast trzecie miejsce uzyskała Szkoła Podstawowa nr 66, która osiągnęła frekwencję na poziomie 88,2%.

Rowerowy Maj to nie tylko aktywne dojazdy, ale również dodatkowe działania i wydarzenia, bez których warszawska kampania nie mogłaby się odbyć w obecnym kształcie. Po kampanii w 2022 roku, widząc duże zapotrzebowanie na warsztaty doszkalające z jazdy na rowerze w ruchu ogólnym, postanowiliśmy je powtórzyć. Ich celem było wzmocnienie umiejętności poruszania się rowerem po drodze. Zorganizowaliśmy w 2023 roku 92 warsztaty, z których skorzystało ponad 1500 uczniów. Równie potrzebne okazały się Szkolne Serwisy Rowerowe, które w maju i czerwcu 2023 roku oferowały bezpłatne przeglądy i drobne naprawy rowerów. Zorganizowaliśmy je w 39 szkołach oraz na pikniku wieńczącym kampanię. Dzięki temu udało nam się przeserwisować ponad 1400 rowerów.



2 287 206

**AKTYWNYCH
DOJAZDÓW
DO SZKÓŁ
I PRZEDSZKOLI**



100 190

AKTYWNYCH UCZESTNIKÓW,
czyli osób, które aktywnie
w trakcie kampanii przyjechały
co najmniej raz



441

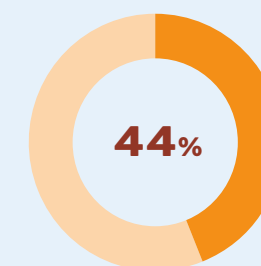
PLACÓWEK

200

**SZKÓŁ
PODSTAWOWYCH**

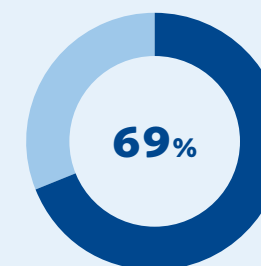
241

PRZEDSZKOLI



FREKWENCJA ROWEROWA

czyli stosunek aktywnych
dojazdów względem wszystkich
możliwych do zrealizowania
w trakcie maja



**ODSETEK AKTYWNYCH
UCZESTNIKÓW**

czyli % osób, które aktywnie
w trakcie kampanii
przyjechały co najmniej raz

FINAŁ AKCJI

Kampanię zwieńczyły dwa wydarzenia. Z koordynatorami szkolnymi i przedszkolnymi, którzy czuwali nad przebiegiem akcji, spotkaliśmy się na początku czerwca w Muzeum Historii Żydów Polskich POLIN. Natomiast uczestników Rowerowego Maja zaprosiliśmy do wspólnego, aktywnego przejazdu ulicami Warszawy. W ten sposób wspólnie dojechaliśmy na piknik, który odbył się w Parku Herberta.



Droga na Szóstkę

Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego pod szkołami obejmuje kolejne placówki. Działania w ramach „Drogi na szóstkę” odbywają się w kilku obszarach. W 2023 r. wprowadziliśmy kolejną – czwartą „szkolną ulicę”, a równolegle trwały inne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w otoczeniu stołecznych szkół podstawowych.



Okolice szkół to przestrzeń, w których dzieci idące na zajęcia powinny czuć się bezpiecznie i być bezpieczne. Niestety ruch samochodowy, który znacząco wzrósł na przestrzeni ostatnich lat, zawładnął również tymi obszarami, w których to najmłodszy uczestnicy ruchu, a nie kierowcy powinni ustalać zasady. Coraz częściej przedstawiciele szkół, rodzice oraz sami uczniowie i uczennice zwracają uwagę na ten problem i zgłaszają nam swoje potrzeby i pomysły na poprawę bezpieczeństwa w rejonie swoich placówek.

Działania zaczynamy od obserwacji w terenie i pomiarów ruchu drogowego. Na tej podstawie przygotowujemy propozycję rozwiązania, o której rozmawiamy z rodzicami oraz dyrekcją. To podstawa do przygotowania ostatecznego kształtu zmian, który ma poprawić bezpieczeństwo w rejonie szkoły. Taki model współpracy sprawia, że wprowadzane zmiany zyskują większą akceptację wszystkich zainteresowanych.

W 2023 r. rozpoczęliśmy pracę ze szkołami z Bielan, Mokotowa, Ursynowa, Pragi-Północ i Pragi-Południe. Wśród placówek znalazło się również jedno przedszkole z Bielan. We wszystkich lokalizacjach zrobiliśmy obserwacje i zaproponowaliśmy rozwiązania. Część propozycji (szkoły z Pragi-Północ, Ursynowa i Mokotowa) przedstawiliśmy urzędowi dzielnic z prośbą o realizację we współpracy z ZDM.

„Szkolna ulica”, czyli czasowe ograniczenie ruchu samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły to rozwiązanie, które w 2023 roku zastosowaliśmy w kolejnej placówce. Szkoła Podstawowa nr 303 zyskała bezpieczniejszą przestrzeń w godzinach porannego szczytu. Ruch samochodowy został ograniczony na ul. Koncertowej przy głównym wejściu do szkoły w godzinach 7:30 – 9:00. Dzięki temu ostatni odcinek pokonywany przez dzieci w drodze na zajęcia przebiega bez ryzyka.

Ponadto placówka została objęta przez nas szerszymi działaniami w ramach projektu REALLOCATE (więcej informacji na str. 103).



WSPÓŁPRACA

Podjęliśmy współpracę z Fundacją „Na miejscu”, a jednym z dotychczasowych wspólnych działań było m.in. zaproszenie na „szkolną ulicę” mimów, którzy wzorem byłego burmistrza Bogoty Antanasa Mockusa zwracali uwagę na bezpieczeństwo dzieci w tej przestrzeni. Rozmawiali z rodzicami, okolicznymi mieszkańcami i zachęcali wszystkich do spróbowania swoich sił na nietypowych rowerach. Wspólnie z Fundacją zorganizowaliśmy również warsztaty z dziećmi i pogłębione wywiady z rodzicami dotyczące dalszych zmian. Działania w rejonie ul. Koncertowej będziemy kontynuować w 2024 roku.



Projekty międzynarodowe

Bierzemy aktywny udział w projektach międzynarodowych. Uczymy się nowych rozwiązań od innych miast, ale też opowiadamy gościom o własnych doświadczeniach i dobrych praktykach. Udział w międzynarodowych inicjatywach to również budowanie pozycji miasta i regionu, współpraca ze zróżnicowanym gronem interesariuszy oraz budowanie sieci współpracy między projektami, instytucjami i ludźmi.

PROJEKTY W LICZBACH:



3
PROJEKTY
MIĘDZYNARODOWE,
W KTÓRYCH
UCZESTNICZY ZDM

650 880 €
ŁĄCZNY POZIOM
DOFINANSOWANIA
DLA M.ST. WARSZAWY

16 488 600 €
ŁĄCZNY BUDŻET
WSZYSTKICH TRZECH
PROJEKTÓW

W 2023 r. rozpoczęliśmy dwa projekty międzynarodowe. Pierwszy z nich, **GreenScape**, rozpoczął się w marcu 2023 r. i potrwa do końca lutego 2026 r. Projekt jest realizowany w ramach programu Interreg Europa Środkowa, współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszy Rozwoju Regionalnego. W ramach projektu porównywane będą istniejące modele monitorowania przyrody w miastach, co będzie stanowić bazę do prowadzenia kolejnych faz projektu. Jednym z pierwszych etapów jest mapowanie istniejących przykładów zielonej infrastruktury oraz rozwiązań przyrodniczych w kształtowaniu przestrzeni miejskiej w miastach partnerskich – Warszawie, Mediolanie, Ptuj, Segedynie i Zagrzebiu. Drugą fazą projektu jest opracowanie projektów pilotażowych, a następnie wdrożenie ich w wybranych krajach partnerskich. Warszawa będzie wdrażać projekt zielonej infrastruktury, a później przeanalizuje jego wpływ na miasto.

W projekcie istotne jest również zbieranie doświadczeń i poznawanie dobrych praktyk z innych miast europejskich. Dzięki projektowi pracownicy miast partnerskich będą wymieniać się doświadczeniami, konsultować różne rozwiązania i wspólnie wypracowywać nowe, „zielone” pomysły.



Kolejny projekt, **REALLOCATE**, rozpoczęliśmy 1 maja 2023 roku. Projekt polega na przekształcaniach ulic i przestrzeni miejskich, które będą sprzyjać rozwojowi zrównoważonej mobilności przyjaznej klimatowi. Projekt jest finansowy w ramach programu Horyzont Europa, który jest największym programem w zakresie badań naukowych i innowacji w Unii Europejskiej.

W ramach projektu planujemy przeprowadzić interwencje poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz jakości przestrzeni publicznych w rejonie wybranych szkół podstawowych. Pierwszym etapem jest analiza istniejącego zagospodarowania terenu i potencjału przekształcenia przestrzeni tak, aby w jak największym stopniu wypełnić jeden z celów misji klimatycznej dotyczący zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej. Wypracowanie rozwiązań będzie się odbywać poprzez proces partycypacyjny włączający społeczność szkolną oraz badania komunikacyjne osób objętych projektem.

W efekcie zostanie przygotowana koncepcja, a następnie wdrożony projekt przekształcenia przestrzeni w bezpośrednim oddziaływaniu szkoły podstawowej.



Trzeci z projektów międzynarodowych, w którym uczestniczy Zarząd Dróg Miejskich to projekt **SMART EPC – Next Generation of Energy Performance Contracting**, realizowany w ramach programu Horyzont 2020. Projekt ma na celu opracowanie inteligentnych rozwiązań w zakresie modernizacji oświetlenia przestrzeni publicznych w europejskich miastach, które wspomogą proces przechodzenia na inteligentne i zrównoważone rozwiązania. Projekt SMART EPC zrzesza podmioty z sektorów publicznego i prywatnego z myślą o wdrożeniu strategii modernizacji przestarzałych i nieefektywnych energetycznie systemów oświetlenia ulicznego. Modernizacja oświetlenia ulicznego w miastach na technologie LED jest obecnie jednym z kluczowych elementów zmniejszania wysokich kosztów energii, co przekłada się na niższą emisję dwutlenku węgla.

Dostępni dla Was

Wszystkie nasze działania służą przede wszystkim mieszkańcom. Dlatego ważny dla nas jest ich głos.

Wsluchujemy się w niego podczas konsultacji czy za sprawą projektów z budżetu obywatelskiego. O bieżących potrzebach dowiadujemy się również z Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115 oraz mediów społecznościowych. Do dyspozycji w Zarządzie Dróg Miejskich jest także Centrum Kontaktu z Mieszkańcem.



SPIS TREŚCI

106	30 LAT ZDM
108	KONSULTACJE Z MIESZKAŃCAMI
109	BUDŻET OBYWATELSKI
110	CENTRUM KONTAKTU Z MIESZKAŃCEM
112	ZDM OD KUCHNI

30 lat ZDM

26 kwietnia 1993 r. w kioskach można było kupić pierwszy numer miesięcznika komputerowego „Secret Service” (cena 14 500 zł), ważyły się losy rządu Hanny Suchockiej, a kto miał dojścia, mógł zdobyć na kasecie VHS przedpremierową wersję „Parku Jurajskiego”, który zapowiadał się na całkiem interesujący film. Tego dnia warszawscy radni podjęli też uchwałę o utworzeniu Zarządu Dróg Miejskich.



Fiat 125p – jeden z pierwszych samochodów na wyposażeniu ZDM

W 2023 roku obchodziliśmy więc 30-lecie naszej jednostki. O tym, jak bardzo zmieniła się przez ten czas Warszawa, ale również sam ZDM, można by pewnie napisać książkę. My postanowiliśmy przedstawić Wam kilka historycznych zdjęć z ostatnich trzech dekad, które obrazują te wielkie zmiany.



ul. Szpitalna (Chmielna-Przeskok) – 1994 r.



Most Siekierkowski jeszcze przed otwarciem



Motywacyjna tablica dla kierowców



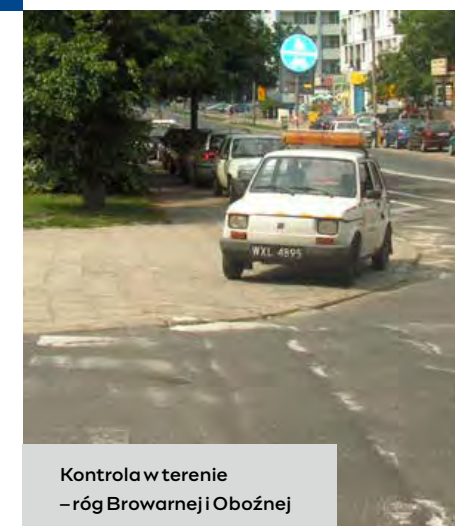
Oficjalne otwarcie mostu Siekierkowskiego w 2002 r.



Al. Jerozolimskie – 1994 rok



Wciąż aktualna prośba



Kontrola w terenie – róg Browarnej i Obożnej



Otwarcie mostu Łazienkowskiego po pożarze – 2015 rok



Testy tandemów do systemu Veturilo



Otwarcie kładki pod mostem Łazienkowskim – 2017 rok

Konsultacje z mieszkańcami

Stawiamy na bezpośredni kontakt z mieszkańcami. W 2023 r. spotkania konsultacyjne dotyczyły ewentualnego rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o kolejne części Mokotowa.



8 wydarzeń:

- 2 SPOTKANIA ONLINE,
- 6 SPOTKAŃ NA ŻYWO

 **434**
OSOBY UCZESTNICZĄCE W SPOTKANIACH

 **514**
MAILI Z UWAGAMI I KOMENTARZAMI

 **1 528**
OTRZYMANE UWAGI W RAMACH KONSULTACJI

Konsultacje społeczne są formą współpracy między urzędem i mieszkańcami. ZDM organizuje je od lat w sprawach, które należą do naszych kompetencji i są ważne dla lokalnej społeczności. Konsultacje polegają na dialogu i nie są plebiscytem “za” lub “przeciw”, ale sposobem na zadanie pytań, wyjaśnienie wątpliwości i zgłoszenie uwag lub poprawek do omawianego tematu. Od kilku lat konsultujemy kształt wprowadzanej w kolejnych dzielnicach Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, ale rozmawialiśmy także o projektach przebudowy ulic i placów czy o kwestiach komunikacji rowerowej.

Konsultacje dotyczące parkowania na Mokotowie trwały od 15 listopada do 15 grudnia 2023 roku. W tym czasie zorganizowaliśmy osiem wydarzeń, cztery spotkania otwarte z mieszkańcami, dwa spotkania online oraz dwa spotkania w siedzibie ZDM dla przedstawicieli wspólnot mieszkaniowych. Biorący udział mogli zapoznać się z koncepcją zmian organizacji ruchu i parkowania na kolejnych ulicach Mokotowa, 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 zmianach w sposobie parkowania. Omawiali także lokalizację, gdzie warto wstawić słupki i separatory, które mają zapobiec nielegalnemu parkowaniu. Mieszkańcy mogli zgłaszać uwagi również drogą elektroniczną.

Był to drugi proces konsultacji społecznych dotyczący ewentualnego wprowadzenia SPPN na Mokotowie. Pierwsze konsultacje odbyły się pod koniec 2021 roku. Dotyczyły części Dolnego i Górnego Mokotowa i cieszyły się dużym zainteresowaniem. Padło wtedy wiele głosów popierających rozszerzenie SPPN, a omawiany obszar został włączony do strefy na początku 2023 roku. ZDM zobowiązał się wówczas przeprowadzić konsultacje również dla kolejnych rejonów.

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 10 lat warszawiacy przedstawili kilkanaście tysięcy pomysłów do realizacji w oparciu o środki z budżetu miasta.



13 782 449 zł
KOSZT PROJEKTÓW ZREALIZOWANYCH W 2023 R.

21
LICZBA ZREALIZOWANYCH PROJEKTÓW W 2023 R.:

 **11**
INFRASTRUKTURA ROWEROWA

 **6**
CHODNIKI/ INFRASTRUKTURA DLA PIESZYCH

 **2**
INFRASTRUKTURA DROGOWA

 **2**
OŚWIETLENIE

Do tej pory ZDM zrealizował 292 projekty z budżetu obywatelskiego. W 2023 r. wykonaliśmy 21 zadań wybranych przez mieszkańców.

Wśród zrealizowanych z budżetu obywatelskiego pomysłów dominowały inwestycje rowerowe. Udało się wyremontować drogi dla rowerów na ul. Rosoła i ul. Broniewskiego. Na ulicy Powstańców Śląskich wybudowano łącznik drogi dla rowerów do ul. Sucharskiego oraz ciąg pieszo-rowerowy na odcinku Powstańców Śląskich 67.

Nie zapominamy również o bezpieczeństwie i poprawie komfortu pieszych, w ramach realizacji jednego z projektów został zbudowany chodnik wzdłuż wschodniej strony jezdni serwisowej ulicy Modlińskiej co pozwoliło uzupełnić brakującą infrastrukturę na odcinku od ul. Modlińskiej 326 do istniejącego chodnika przy skrzyżowaniu z ul. Aluzyjną. W ramach projektu wykonano również doświetlenia przejścia dla pieszych oraz nowe nasadzenia. Bezpieczeństwo pieszych zostało poprawione również dzięki budowie azyli przy ul. Myśliwieckiej, Dobrej, Brackiej oraz Przy Agorze.

Jak co roku, nie zabrakło także inwestycji oświetleniowych, dzięki którym przejścia dla pieszych zostają doświetlone, co znacząco poprawia poziom bezpieczeństwa w mieście.

Do zrealizowania mamy 117 projektów wybranych przez mieszkańców Warszawy. To m.in. budowa lub remonty chodników, doświetlenie kolejnych przejść dla pieszych, a także nowe trasy rowerowe.

Centrum Kontaktu z Mieszkańcem

W Zarządzie Dróg Miejskich działa Centrum Kontaktu z Mieszkańcem. To zespół zajmujący się udzielaniem odpowiedzi na zgłoszenia, zapytania, wnioski, skargi i petycje, jakie wpływają do ZDM.



4 465
PISM OD MIESZKAŃCÓW,
JAKIE OTRZYMALIŚMY
W 2023 R., W TYM:

- **3 372**
ZAPYTANIA
- **624**
WNIOSKI
O UDOSTĘPNIENIE
INFORMACJI PUBLICZNEJ
- **373**
WNIOSKI
- **65**
SKARG
- **31**
PETYCJI

Dotyczą najczęściej realizowanych remontów, inwestycji, wniosków o zmianę organizacji ruchu, opinii do planów poszerzenia SPPN, nowych stacji Veturilo, zapytań o dostęp do drogi publicznej, postulatów o szybszą wymianę opraw LED czy remont nawierzchni jezdni.

Zakres tematyczny zgłoszeń mieszkańców jest szeroki i dotyczy niemal każdego obszaru działania ZDM. Stąd przy przygotowywaniu odpowiedzi CKM współpracuje z ok. 200 pracownikami z 23 wydziałów merytorycznych. Zgłoszenia wpływają do ZDM dwutorowo. Część dostajemy „tradycyjnie”, czyli za pośrednictwem kancelarii, gdzie takie wnioski są rejestrowane i mają nadany numer pisma. Są procedowane m.in. zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego i ustawami o dostępie do informacji publicznej czy o petycjach. Dzięki powołaniu zespołu do ich obsługi, odpowiedzi są udzielane zrozumiałym językiem, w jednolity sposób i w terminie.

Znacznie popularniejsza jest platforma Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Tą drogą do ZDM wpływa prawie 10-krotnie więcej zgłoszeń niż w tradycyjny sposób. Gdy ponad 10 lat temu powstawało MCK Warszawa 19115, podstawowym celem było ułatwienie mieszkańcom zgłaszania awarii bez konieczności szukania właściwego urzędu oraz odciążenie jednostek miejskich z obowiązku pisemnego odpowiadania np. w przypadku wymiany żarówki w latarni. A takich zgłoszeń uszkodzonego oświetlenia jest najwięcej od wielu lat. Tylko w 2023 roku było to ponad 11 tys. zawiadomień, co stanowi prawie 27 proc. wszystkich spraw z 19115, jakie wpłynęły do ZDM w 2023 roku.

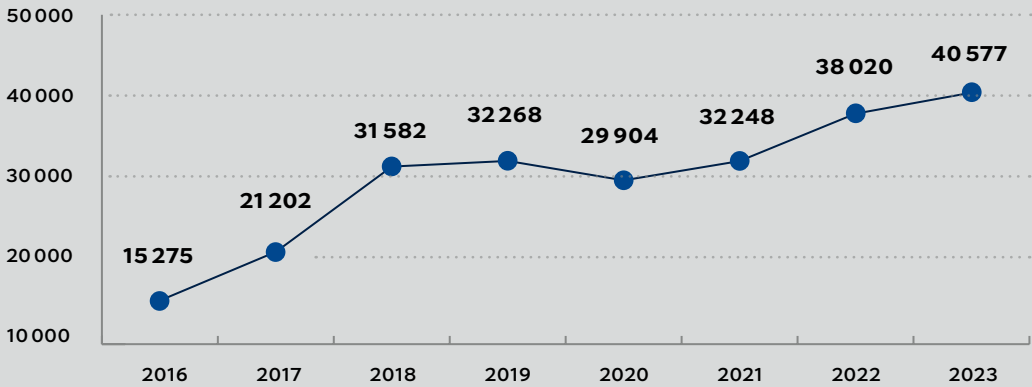
Każdego dnia mieszkańcy wskazywali średnio po 112 zgłoszeń dotyczących również sygnalizacji świetlnej, stanu nawierzchni chodników, dróg rowerowych i jezdni, wytyczenia nowych chodników, czy usunięcia reklam o wątpliwej legalności.

Wśród postulatów o zmianę organizacji ruchu, w przypadku tych dotyczących słupków aż 95,5 proc. dotyczyło ustawienia nowych, a jedynie 4,5 proc. ich demontażu.

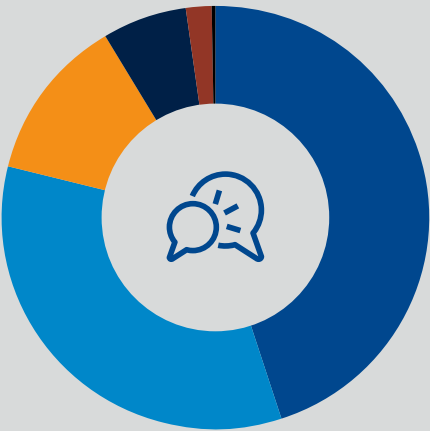
Z 19115 można korzystać na wiele sposobów. Od wielu lat najpopularniejszym kanałem jest aplikacja 19115 na smartfony (ponad 44 proc. zgłoszeń) oraz telefon (35 proc.). Mniej osób korzysta z portalu warszawa19115.pl (ok. 13 proc.).



Liczba zgłoszeń



Jak zgłoszenia trafiają do ZDM?



- 45,2%**
APLIKACJA
- 6,4%**
E-MAIL
- 34,2%**
TELEFON
- 1,5%**
CENTRUM KONTAKTU Z MIESZKAŃCEM
- 12,4%**
PORTAL
- 0,3%**
CZAT

ZDM od kuchni

ZDM to **642** pracowników, w **6** pionach i **31** wydziałach.

W roku 2023 przyjęliśmy **78** nowych pracowników, odeszło

57 osób. Podczas dwunastu spotkań jubileuszowych

świętowaliśmy 20-lecia, 25-lecia, 30-lecia, 35-lecia, 40-lecia

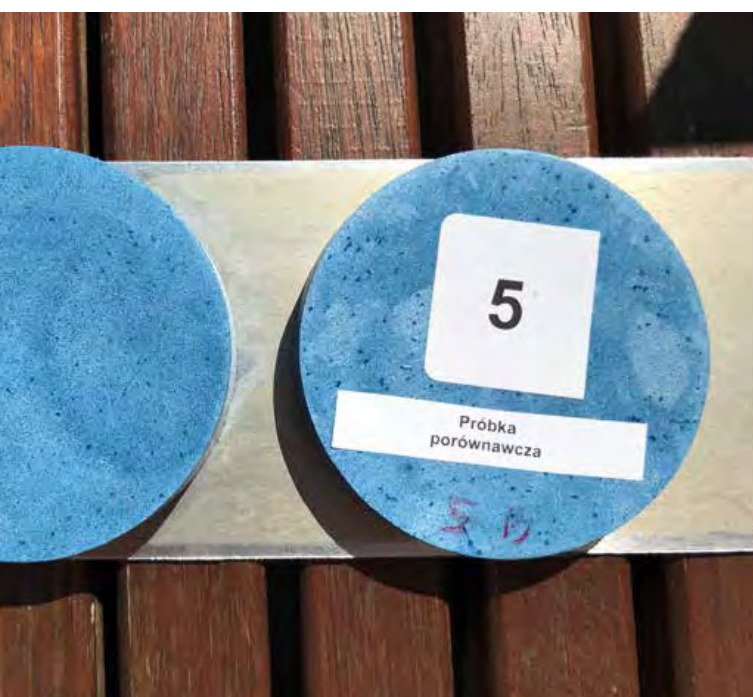
i 45-lecia pracy zawodowej.



KULTURALNIE

Wspólnie wybieraliśmy kolor skorupy jaja na placu Pięciu Rogów. Próbki przyszły w formie 8-centymetrowych krążków wskazanych przez autorkę rzeźby – Joannę Rajkowską. Efekty tej współpracy codziennie oglądają warszawiacy.

W zeszłym roku uruchomiliśmy bibliotekę ZDM, w której znajduje się ponad 40 pozycji związanych z tematyką miejską, Warszawą, mobilnością. Chcemy, by dzięki niej nasi pracownicy poszerzali horyzonty.



CHARYTATYWNIE

Jak to mamy już w zwyczaju – graliśmy z WOŚP. Wsparliśmy 31. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Wystawiliśmy na aukcję wyspę drogową z palmą i papugą. Ale nasza działalność charytatywna to nie tylko WOŚP. Pracownicy ZDM regularnie oddają krew. Przekazujemy zużyte płachty reklamowe na rzecz bezdomnych zwierząt. Pomagamy w leczeniu ZDM-owego kota Adiego.



SPORTOWO

Pracownicy ZDM czynnie uprawiają sport. Mamy drużynę piłki nożnej oraz rowerową, startujemy w biegach miejskich organizowanych przez Aktywną Warszawę i Fundację Maraton Warszawski. Wzięliśmy też udział w Grywalizacji Rowerowej organizowanej przez Urząd m.st. Warszawy.

EDUKACYJNIE

Owiedziły nas ukraińskie dzieci w ramach letniego programu Urban Camp. 16-osobowa grupa młodzieży w wieku 10–15 lat z rodzin, które po 24 lutego 2022 r. znalazły schronienie w Warszawie, zapoznała się z systemem e-kontroli parkowania, porozmawiała o SPPN i zapoznała się z systemem zarządzania ruchem.





RAPORT ROCZNY ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH 2023

opracowanie merytoryczne: **Maciej Dziubiński**
Szymon Kowalski
Kamil Witek
Małgorzata Cieślińska
Anna Mazurowska
Agata Wrzeńska
Szymon Fertacz

zdjęcia: **Mirosław Kaźmierczak/ZDM**

opracowanie graficzne: **Natalia Mikołajczuk**



zdm.waw.pl



facebook.com/ZDM.Warszawa



twitter.com/ZDM_Warszawa



instagram.com/zdm_warszawa



youtube.com/user/zdmwarszawa

Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa

tel.: 22 55 89 000
faks: 22 620 06 08



Zarząd
Dróg
Miejskich