

**Karta oceny merytorycznej  
projektu zgłoszonego do budżetu obywatelskiego  
w m.st. Warszawie na rok 2021**

Nr ESOG

449

Znak Signum

**Nazwa projektu**

Nowe drogi dla rowerów

**Podmiot dokonujący oceny merytorycznej**

(nazwa wydziału oraz urzędu dzielnicy/biura lub jednostki)

Wydział Zrównoważonej Mobilności  
Zarząd Dróg Miejskich

**Informacje o przeprowadzonej ocenie merytorycznej**

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>1. Projekt nie narusza przepisów prawa powszechnie obowiązującego, w tym aktów prawa miejscowego</b>            | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono | <input type="checkbox"/> nie spełniono |
| Uwagi:   |   |  |
| <b>2. Projekt mieści się w zakresie zadań własnych m.st. Warszawy</b>  | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono | <input type="checkbox"/> nie spełniono |
| Uwagi:   |   |  |
| <b>3. M.st. Warszawa posiada tytuł prawny do dysponowania nieruchomością, na której projekt będzie realizowany</b> | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono | <input type="checkbox"/> nie spełniono |
| Uwagi:   |   |  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Nie dojdzie do naruszenia praw osób trzecich, w tym praw autorskich i praw zależnych</b></p> <p>4. <input type="checkbox"/> projekt nie narusza praw autorskich<br/><input type="checkbox"/> do projektu została dołączona zgoda autora na wykorzystanie utworu (jeżeli jest wymagana)</p>   | <p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono      <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>                                       |
| Uwagi:   |  |
| <p>5. <b>Projekt nie narusza norm, standardów oraz przepisów technicznych</b></p>  | <p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono      <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>                                       |
| Uwagi:   |  |
| <p>6. <b>Projekt jest możliwy do zrealizowania we wskazanej w zgłoszeniu projektu lokalizacji, w tym czy realizacja projektu nie koliduje z realizowanymi przedsięwzięciami m.st. Warszawy</b></p>   | <p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono      <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>                                       |
| Uwagi:   |  |
| <p>7. <b>Realizacja projektu we wskazanej w zgłoszeniu projektu lokalizacji nie naruszy gwarancji udzielonej m.st. Warszawie przez wykonawcę na istniejącą w tej lokalizacji infrastrukturę</b></p>  | <p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono      <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>                                       |
| Uwagi:   |  |
| <p>8. <b>Dostępne na rynku technologie umożliwiają realizację projektu</b></p>   | <p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono      <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>                                       |
| Uwagi:   |  |
| <p>9. <b>W przypadku, gdy do realizacji projektu są wymagane decyzje administracyjne, pozwolenia, zezwolenia, opinie lub inne dokumenty techniczne, czy ich uzyskanie jest możliwe i pozwoli zrealizować projekt w trakcie roku budżetowego</b></p>  | <p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono    <input type="checkbox"/> nie spełniono    <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p> |
| <p>Uwagi:</p> <p>Zmiana zakresu projektu, zgodnie z poniższym opisem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Domaniewska (strona północna, odc. Samochodowa-Wołoska, odcinek 330 metrów) – brak możliwości zrealizowania projektu w ciągu 12 miesięcy. Występują kolizje z istniejącymi skrzynkami oraz uzbrojeniem podziemnym. Ponadto, ze względu na istniejące ogrodzenie w rejonie straży pożarnej brak jest wystarczającej szerokości dla budowy drogi dla rowerów oraz znacznie utrudniona byłaby widoczność;</li> <li>2. Marynarska (strona południowa, odc Postępu -Obrzeźna, około 300 metrów) + przejazd na skrzyżowaniu Marynarska/Wołoska. – przejazd przez skrzyżowanie ul. Marynarskiej z ul. Wołoską był już analizowany – projekt został negatywnie zaopiniowany przez Policję, ZTM i BPMiT. Budowa drogi dla rowerów jest niemożliwa, ze względu na brak wymaganej szerokości w rejonie kładki dla pieszych nad ul. Marynarską oraz gwarancję na przebudowę Marynarskiej;</li> </ol> |  |

3. Aleje Jerozolimskie (strona północna, odcinek Dworzec Zachodni - Bitwy Warszawskiej, około 800 metrów) – brak możliwości zachowania ciągłości oraz spójności sieci dróg rowerowych. Budowa drogi dla rowerów w przedmiotowej lokalizacji wymagałaby wielobranżowej dokumentacji (oświetlenie, odwodnienie, budowy rampy rowerowej). Zatem projekt jest niemożliwy do zrealizowania w ciągu 12 miesięcy;
4. Poleczki (strona południowa, odcinek Taneczna-Tango, około 290 metrów) – brak możliwości budowy drogi dla rowerów, ze względu na konieczność przebudowy zatoki autobusowej. Zatem projekt jest niemożliwy do zrealizowania w ciągu 12 miesięcy. BPMiT wydało negatywną opinię dla przedmiotowego zakresu projektu ze względu na brak miejsca dla budowy drogi dla rowerów;
5. al. Niepodległości (strona zachodnia, odcinek Wawelska-Kładka przy Bibliotece Narodowej, około 450 metrów) – brak możliwości wybudowania drogi dla rowerów, ze względu na zbyt mało miejsca w pasie drogowym al. Niepodległości. ZDM projektuje drogę dla rowerów na tym odcinku powiązaną z korektą geometrii jezdni.
6. Woronicza (strona północna, odcinek Marynarska - Etiudy, około 800 metrów) – budowa drogi dla rowerów po stronie północnej jest niemożliwa, ze względu na konieczność przebudowy zatoki autobusowej w rejonie skrzyżowania ul. Woronicza z ul. Wołoską. Będziemy analizować możliwość wyznaczenia pasów rowerowych lub drogi dla rowerów na tym odcinku, jednak nie jest to możliwe w ramach budżetu obywatelskiego.
7. Szczęśliwicka (strona zachodnia, odc. Bitwy Warszawskiej - Grzymały Sokołowskiego, około 600 metrów) – projekt był już zgłaszany w poprzednich latach. Jest niemożliwy do zrealizowania w ciągu 12 miesięcy, ze względu na wielobranżową dokumentację (sygnalizacja, oświetlenie);
8. Świderska (strona zachodnia, odc. Trasa MP - Porajów, około 250 metrów) – projekt możliwy do realizacji
9. Fieldorfa (po obu stronach, odc. Umińskiego- Nowaka-Jerziorańskiego, dwa razy około 500 metrów) – brak możliwości budowy dróg dla rowerów po obu stronach ul. Fieldorfa dla wskazanych odcinków. Ze względu na istniejącą zatokę autobusową oraz lokalizację wiat przystankowych konieczne byłoby przestawienie 3 wiat przystankowych, co wiąże się z wielobranżową dokumentacją projektową (drogowa, elektryczna). Sytuacja wygląda tak samo po obu stronach ul. Fieldorfa;
10. Popularna (strona północna, odc. Aleje Jerozolimskie - Czereśniowa, około 470 metrów) – negatywna opinia BPMiT;
11. Zadumana (Drawska - Aleje Jerozolimskie, około 550 metrów) – negatywna opinia BPMiT;
12. Siarczana (skrzyżowanie Zabranieckiej/Trasa Świętokrzyska – skrzyżowanie Chemiczna/Rybińska około 300 metrów, na terenie działki miejskiej) – negatywna opinia BPMiT oraz Urzędu Dzielnicy.
13. Kijowska (strona północna, odcinek Markowska - Aleja Tysiąclecia, około 670 metrów) – jest to niemożliwe do zrealizowania w ciągu 12 miesięcy, ze względu na konieczność budowy przejazdu dla rowerzystów, a co za tym idzie przebudowy sygnalizacji świetlnej przez torowisko tramwajowe.
14. Marszałkowska (strona wschodnia, odcinek Świętokrzyska-Królewska, około 300 metrów) – projekt możliwy do realizacji
15. Grenadierów (odcinek, Aleja USA - Waszyngtona, około 380 metrów) – w opinii BPMiT możliwa jest tylko wyznaczenie pasa rowerowego po stronie wschodniej.
16. Oznaczenie jako Ciąg pieszo-rowerowy lub oddzielną drogę dla rowerów i chodnik na: Wawelska (strona południowa, odcinek Żwirki i Wigury - Niepodległości, około 950 metrów) – negatywna opinia BPMiT.

|   |   |
|---|---|
| 10. Projekt jest możliwy do zrealizowania w trakcie jednego roku budżetowego  | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono                                      |
| Uwagi:  |   |
| 11. Projekt nie jest sprzeczny z dokumentami programującymi rozwój m.st. Warszawy niebędącymi aktami prawa miejscowego, w tym strategiami, programami oraz Wieloletnią Prognozą Finansową w zakresie zamieszczonych w niej przedsięwzięć              | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono                                      |
| Uwagi:  |   |
| 12. Mieszkańcy Warszawy mogą korzystać z projektu nieodpłatnie  | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono                                      |
| Uwagi:  |   |
| 13. W przypadku projektów infrastrukturalnych, remontowych lub polegających na zakupie sprzętu lub urządzeń - minimalna dostępność projektu wynosi co najmniej 25 godzin tygodniowo, pomiędzy godz. 6:00-22:00, z uwzględnieniem soboty lub niedzieli | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono <input type="checkbox"/> nie dotyczy |
| Uwagi:  |   |
| 14. W przypadku, gdy projekt skierowany jest do ograniczonej grupy odbiorców - wskazuje zasady rekrutacji, w tym sposób informowania o rekrutacji, termin jej rozpoczęcia i zakończenia oraz kryteria naboru  | <input type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy |
| Uwagi:  |   |
| 15. Projekt nie zakłada wykonania wyłącznie dokumentacji projektowej  | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono                                      |
| Uwagi:  |   |
| 16. Projekt nie wiąże się z koniecznością wykonania kolejnych etapów realizacji zadania w latach kolejnych  | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono                                      |
| Uwagi:  |   |



|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>17. Brak wskazania potencjalnego wykonawcy, trybu jego wyboru lub znaków towarowych</b> | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono | <input type="checkbox"/> nie spełniono |
| Uwagi:   |   |  |

|   |  |
|---|--|
| <b>Kosztorys realizacji projektu</b>  |  |
| <b>18.</b>  | (z uwzględnieniem kosztów oznakowania graficznego projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego oraz kosztami eksploatacji w roku wykonania) |
| <p>Kosztorys:</p> <p>Ad. 8: <i>Świderska-budowa drogi dla rowerów po stronie zachodniej (strona zachodnia, odc. Trasa MP - Porajów, około 250 metrów):</i></p> <p>-droga dla rowerów: 250 mb x 2,5 m x 400 zł/m<sup>2</sup> = 250 000 zł;</p> <p>-projekt: 25 000 zł</p> <p>-suma: <b>275 000 zł</b></p> <p>ad 14: <i>Marszałkowska-budowa drogi dla rowerów po stronie wschodniej (strona wschodnia, odcinek Świętokrzyska-Królewska, około 300 metrów):</i></p> <p>-droga dla rowerów: 330mb x 2,0 m x 400 zł/m<sup>2</sup> = 264 000 zł;</p> <p>-chodnik: 330 x 2,5 m x 400 zł/m<sup>2</sup> = 330 000 zł;</p> <p>-zmiana parkowania: 10 000 zł;</p> <p>-projekt: 60 000 zł</p> <p>-suma: <b>664 000 zł</b></p> <p>ad 15: <i>Grenadierów- budowa pasa rowerowego po stronie wschodniej (odcinek, Aleja USA - Waszyngtona, około 380 metrów):</i></p> <p>-wyznaczenie pasa rowerowego: 67 500 zł;</p> <p>-zmiany w organizacji ruchu: 7 500 zł;</p> <p>-projekt: 7 500 zł</p> <p>-suma: <b>82 500 zł</b></p> <p>Łączna kwota: <b>1 021 500 zł</b></p> |  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>19. Utrzymanie faktycznych kosztów realizacji w ramach limitu wartości pojedynczego projektu</b> | <input checked="" type="checkbox"/> spełniono | <input type="checkbox"/> nie spełniono |
| Uwagi:  |   |  |

## Dodatkowe informacje

### a) Biuro Polityki Mobilności i Transportu m. st. Warszawy:

L.p. 449

#### Nowe drogi dla rowerów

<https://app.twojbudzet.um.warszawa.pl/projekt/19867>

- 1) Propozycję budowy drogi rowerowej po północnej stronie ul. Domaniewskiej (odc. Samochodowa – Wołoska) opiniuję z uwagami:
  - przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym powinno zostać zlokalizowane w sposób umożliwiający oczekiwanie pojazdów chcących wykonać manewr skrętu bądź włączyć się w jezdnię ul. Domaniewskiej,
  - należy zapewnić rozwiązanie włączenia się rowerzystów do ruchu w ul. Magazynową oraz ul. Samochodową,
  - zwracam uwagę na ryzyko ograniczenia widoczności w rejonie wyjazdu z bramy posesji Domaniewska 40 i 40a z uwagi na ogrodzenie biegnące blisko chodnika i potencjalnego przebiegu drogi rowerowej. Na odcinku Magazynowa – Wołoska znajdują się obiekty PSP, obsługiwane kilkoma zjazdami,
  - przy budynku położonym w rejonie ul. Magazynowej znajduje się garaż wozów PSP, a wyjazdy ze stanowisk są połączone w jeden szeroki zjazd. Tu ciągłość drogi rowerowej nie powinna być zachowana.
- 2) Propozycję budowy drogi rowerowej po południowej stronie ul. Marynarskiej (odc. Postępu – Obrzeźna) wraz z przejazdem rowerowym na skrzyżowaniu Marynarska/Wołoska opiniuję z uwagą:
  - wyznaczenie przejazdu przez skrzyżowanie Marynarska/Wołoska wymaga:
    - projektu drogowego przebudowy skrzyżowania,
    - projektu organizacji ruchu,
    - projektu sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem koordynacji sygnalizacji na ciągach, priorytetu dla tramwajów i priorytetu dla autobusów,
    - wykonania przebudowy zgodnie z ww. projektami,
    - nowych urządzeń związanych ze sterowaniem ruchem, tj. m.in. sygnalizatorów i detektorów
  - z uwagi na niedawno zakończone prace drogowe w ul. Marynarskiej, realizacja projektu może okazać się niemożliwa z uwagi na kilkuletnią gwarancję wykonawcy przebudowy obejmującą nowo wykonane elementy zagospodarowania pasa drogowego, m. in. chodnik i trawnik.
- 3) Propozycję budowy drogi rowerowej wzdłuż Al. Jerozolimskich (strona północna na odcinku Dw. Zachodni – ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.) opiniuję z uwagami:
  - ze względu na planowaną przebudowę rejonu Dworca Autobusowego Warszawa Zachodnia w koordynacji z pracami związanymi z budową linii tramwajowej oraz remontu Dworca kolejowego Warszawa Zachodnia, realizacja może okazać się niemożliwa. Dodatkowo bezzasadne jest wydatkowanie pieniędzy na ten cel. Budowa drogi rowerowej w tym miejscu może zostać uwzględniona na etapie uzgadniania dokumentacji projektowej dla wspomnianych wyżej inwestycji,
  - negatywnie opiniuję się ewentualny pomysł wytyczenia przejazdu przez skrzyżowanie Al. Jerozolimskie/Bitwy Warszawskiej 1920 r. ze względu na ograniczenia geometryczne oraz panujące w rejonie skrzyżowania warunki ruchu. Nie jest wskazane dalsze ich pogarszanie, jakie byłoby nieuniknione w przypadku wytyczenia ww. przejazdu/przejścia.
- 4) Propozycję budowy drogi rowerowej po południowej stronie ul. Poleczki (odc. Taneczna – Tango) opiniuję negatywnie.

Brak możliwości poprowadzenia drogi rowerowej w pasie drogi publicznej. Po stronie północnej wytyczony jest szeroki ciąg pieszo-rowerowy zapewniający bezpieczną komunikację na odcinku pomiędzy ulicami Taneczna – Tango.

- 5) Propozycję budowy drogi rowerowej wzdłuż al. Niepodległości opiniuję z uwagą:
- obecnie w Biurze Polityki Mobilności i Transportu procedowany jest projekt stałej organizacji ruchu zakładający budowę drogi rowerowej w al. Niepodległości (na odc. Wawelska – Puławska). Dokument ten został opracowany na zlecenie ZDM i zgodnie z posiadanymi informacjami planowana jest jego realizacja.
- 6) Propozycję budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. J. P. Woronicza opiniuję z uwagami:
- poprowadzenie DDR na wskazanym odcinku wymaga ingerencji w skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną: Woronicza/Maklakiewicza/Racjonalizacji. Oznacza to konieczność:
    - wykonania projektu drogowego przebudowy skrzyżowania,
    - wykonania projektu organizacji ruchu,
    - wykonania projektu sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem sterowania adaptacyjnego,
    - przebudowy zgodnie z ww. projektami,
    - montażu nowych urządzeń związanych ze sterowaniem ruchem, tj. m.in. sygnalizatorów i detektorów,
  - w bieżącym roku zrealizowany został projekt stałej organizacji ruchu na przebudowę ul. J. P. Woronicza obejmujący również skrzyżowanie z ul. Etiudy Rewolucyjnej. Z uwagi na obowiązującą kilkuletnią gwarancję wykonawcy robót, realizacja połączenia proponowanej drogi rowerowej z istniejącą, biegnącą do ul. Żwirki i Wigury może okazać się niemożliwa.
- 7) Propozycję budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Szczęśliwickiej (strona zachodnia odc. Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Grzymały-Sokolowskiego) opiniuję z uwagami:
- korzystniejszym rozwiązaniem jest poprowadzenie drogi rowerowej po stronie wschodniej. W proponowanej lokalizacji wzdłuż ul. Szczęśliwickiej dopuszczone zostało parkowanie prostopadłe, które z uwagi na dostępność terenu prawdopodobnie będzie musiało zostać zamienione na równoległe, bądź też ulec likwidacji. Dodatkowo przy ul. Szczęśliwickiej znajduje się szkoła, z której wyjście odbywa się bezpośrednio na chodnik, co mogłoby prowadzić do kolizji między pieszymi i rowerzystami. Po wschodniej stronie ul. Szczęśliwickiej jest miejsce na poprowadzenie drogi rowerowej bez konieczności dokonywania znacznych zmian w zagospodarowaniu pasa drogowego, czy likwidacji miejsc postojowych. Brak też występowania punktów kolizji,
  - ponadto poprowadzenie DDR na wskazanym odcinku, w przypadku chęci wyznaczenia przejazdów rowerowych przez skrzyżowania: Szczęśliwicka/Bitwy Warszawskiej 1920 r. oraz Szczęśliwicka/Sokolowskiego „Grzymały” wymaga zmian w sygnalizacji świetlnej na tych skrzyżowaniach. Oznacza to konieczność:
    - wykonania projektu drogowego przebudowy skrzyżowań,
    - wykonania projektu organizacji ruchu,
    - wykonania projektu sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem sterowania adaptacyjnego, utrzymania koordynacji wzdłuż ciągów koordynowanych oraz priorytetu dla autobusów,
    - przebudowy zgodnie z ww. projektami,
    - montażu nowych urządzeń związanych ze sterowaniem ruchem, tj. m.in. sygnalizatorów i detektorów.
- 8) Propozycję budowy drogi rowerowej po zachodniej stronie ul. Świderskiej (od trasy Mostu Północnego do ul. Porajów) opiniuję z uwagą:
- przy wyjeździe z parkingu (na wysokości skrzyżowania z ul. Wittiga) możliwe ograniczenie widoczności przez istniejące drzewo.
- 9) Propozycję budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Fieldorfa opiniuję z uwagami:

- poprowadzenie DDR na wskazanym odcinku wymaga zmian w sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu: Fieldorfa/Bukowskiego. Oznacza to konieczność:
    - wykonania projektu drogowego przebudowy skrzyżowań,
    - wykonania projektu organizacji ruchu,
    - wykonania projektu sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem sterowania adaptacyjnego, utrzymania koordynacji wzdłuż ciągów koordynowanych oraz priorytetu dla autobusów,
    - przebudowy zgodnie z ww. projektami,
    - montażu nowych urządzeń związanych ze sterowaniem ruchem, tj. m.in. sygnalizatorów i detektorów.
  - przejścia dla pieszych wraz z przejazdami rowerowymi w ciągu projektowanej drogi rowerowej powinny zostać zlokalizowane w sposób umożliwiający oczekiwanie pojazdów chcących wykonać manewr skrętu bądź włączenia się w jezdnię ul. Fieldorfa,
  - przebieg proponowanej drogi rowerowej w rejonie przystanków autobusowych i ewentualne korekty lokalizacji elementów ich zagospodarowania należy uzgodnić z Zarządem Transportu Miejskiego.
- 10) Propozycję budowy drogi rowerowej po północnej stronie ul. Popularnej na odc. Czereśniowa – Al. Jerozolimskie opiniuję **negatywnie**.  
Jest to rozwiązanie niezgodne z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dokument ten dopuszcza przebieg drogi rowerowej jak w stanie istniejącym, czyli od ul. Chrobrego biegnie ona po stronie północnej, a następnie na wysokości ul. Czereśniowej przechodzi na stronę południową aż do Al. Jerozolimskich. Jest to rozwiązanie nie wpływające na komfort jazdy rowerzystów, ale także bezpieczne. Po stronie północnej na omawianym odcinku znajduje się przystanek autobusowy obsługujący na co dzień znaczną liczbę pasażerów, również pobliski zjazd do obiektu handlowego generuje bardzo duże potoki ruchu, niezależnie od pory dnia. Ruch rowerowy po stronie południowej odbywa się swobodnie, wydzieloną drogą rowerową.
- 11) Propozycję budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Zadumanej na odcinku Drawska – Al. Jerozolimskie opiniuję **negatywnie**.  
Z uwagi na charakter ulicy, jej zagospodarowanie (brak chodników) oraz istniejącą nawierzchnię ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych. Zwracam uwagę, że ul. Zadumana w stanie istniejącym nie ma przebiegu do Al. Jerozolimskich (posiada włączenie do ul. Włodarskiej), natomiast prawa własności działek nie są uregulowane.
- 12) Propozycję budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Siarczanej (odcinek pomiędzy skrzyżowaniami Zabraniecka/Trasa Świętokrzyska oraz Chemiczna/Rybińska) opiniuję **negatywnie**.  
Z uwagi na charakter ulicy, jej zagospodarowanie (brak chodników) oraz istniejącą nawierzchnię ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych.
- 13) Propozycję budowy drogi rowerowej po północnej stronie ul. Kijowskiej (odc. Markowska – al. Tysiąclecia) opiniuję z uwagami:
  - połączenie drogi dla rowerów z Aleją Tysiąclecia wymaga przeprowadzenia przejazdu przez torowisko tramwajowe przy istniejącym przejściu dla pieszych należącym do skrzyżowania Kijowska-Aleja Tysiąclecia. Wiąże się to z koniecznością:
    - wykonania projektu organizacji ruchu,
    - wykonania projektu sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem sterowania adaptacyjnego, priorytetu dla tramwajów oraz priorytetu dla autobusów,
    - przebudowy zgodnie z ww. projektami,
    - montażu nowych urządzeń związanych ze sterowaniem ruchem, tj. m. in. Sygnalizatorów i detektorów.



- 14) Propozycję budowy drogi rowerowej po wschodniej stronie ul. Marszałkowskiej na odcinku Świętokrzyska – Królewska opiniuję z uwagami:
- przejścia dla pieszych wraz z przejazdami rowerowymi w ciągu projektowanej drogi rowerowej powinny zostać zlokalizowane w sposób umożliwiający oczekiwanie pojazdów chcących wykonać manewr skrętu bądź włączyć się w jezdnię ul. Marszałkowskiej,
  - poprowadzenie drogi rowerowej we wskazanej lokalizacji przewidziane jest w koncepcji przebudowy ul. Marszałkowskiej opracowywanej na zlecenie Zarządu Zieleni m. st. Warszawy. Należałoby zatem skoordynować działania w zakresie ciągu rowerowego.
- 15) Propozycję wyznaczenia pasów rowerowych na ul. Grenadierów (odc. al. Stanów Zjednoczonych – ul. Waszyngtona) opiniuję z uwagami:
- ze względu na niepożądane skutki ruchowe, pasa nie należy doprowadzać do skrzyżowań z ulicami: Al. Stanów Zjednoczonych i Waszyngtona (pas zakończyć odpowiednio wcześniej),
  - na odcinku Waszyngtona – Cyranecki konieczne jest utrzymanie ruchu pod prąd dla karettek pogotowia,
  - w rejonie przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Cyranecki należy zakończyć pasy dla rowerów celem pozostawienia azylu dla pieszych,
  - pas może być wyznaczony wyłącznie po stronie wschodniej – szerokość jezdni jest zbyt mała, aby możliwe było wyznaczenie pasów obustronnie.
- 16) Propozycję wyznaczenia ciągu pieszo-rowerowego lub drogi rowerowej po południowej stronie ul. Wawelskiej (odc. Żwirki i Wigury – al. Niepodległości) opiniuję **negatywnie**.  
Na wskazanym odcinku dopuszczalna prędkość wynosi 80 km/h co oznacza, że można rowerem jechać po chodniku. Obowiązują takie same przepisy jak dla ciągu pieszo-rowerowego.  
Brak uzasadnienia dla pomysłu.

NACZELNIK  
WYDZIAŁU STANÓW ZJEDNOCZONYCH  
W BURZE POLITYKI MIASTA WARSZAWY  
Katarzyna Królik

4/4

- a) Zarząd Zieleni m. st. Warszawy: „Budowę ścieżki rowerowej po północnej stronie ul. Popularnej na odc. Al. Jerozolimskie - ul. Czereśniowa należy wykonać w sposób i metodami, które nie spowodują zniszczenia istniejących krzewów oraz drzew i ich korzeni, a także nie będą wymagały wycinki drzew i/lub krzewów.  
ul. Poleczki - nie należy likwidować powierzchni biologicznie czynnej (tereny zielone). Ścieżka rowerowa na wspomnianym odcinku jest po drugiej stronie ul. Poleczki. Zrobienie jej po stronie południowej wg oceny ZZW jest nierealna ze względu na brak miejsca.  
RO1- projektowana ścieżka rowerowa nie może kolidować z projektem pn "Zielona Marszałkowska" oraz z istniejącymi nasadzeniami.

Mokotów OPINIA POZYTYWNA: Ze względu na ogólny charakter opiniowanych projektów z Budżetu Obywatelskiego 2020 konieczne będzie przedstawienie do zaopiniowania w Zarządzie Zieleni m.st. Warszawy projektów budowlano-wykonawczych dotyczących poszczególnych zadań oraz informowanie ZZW o etapach realizacji zwycięskich projektów."

- b) Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego: „Opinia pozytywna pod warunkiem realizacji zgodnie ze Standardami dostępności i Standardami infrastruktury dla pieszych. Zwracamy jednak uwagę, że ul. Marszałkowska została objęta programem "Zielone ulice" prowadzonym przez ZZW. W przypadku wdrożenia opracowanej w ramach tego programu koncepcji, zgłoszony projekt powinien zostać dostosowany do nowych założeń przestrzennych.”
- c) Urząd Dzielnicy Ochota m. st. Warszawy: „Projekt nr ESOG 449 Nowe drogi dla rowerów - Nie wnosimy uwag, pod warunkiem zachowania istniejących nasadzeń (zieleni) i wykonania ścieżki rowerowej zgodnie z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu oraz potwierdzenia własności i władania przez m.st. Warszawa. Chciałabym jeszcze uściślić opinie do projektu nr 449. Projekt jest w swym zakresie podobny, pokusiłabym się o stwierdzenie identyczny co ścieżki rowerowej na ul. Zadumanej, z projektem dzielnicowym nr 473 (autor projektu ten sam). Po rozpatrzeniu gruntów, na których ma powstać ścieżka, napotkałam się w wyrysie na stwierdzenie "Właściciel - nieustalony, Władanie - m.st. Warszawa lub ZDM" Wysyłam ze swojej strony zapytanie do CKS w związku z takim stanem faktycznym co mamy napisać w karcie merytorycznej w miejscu dot. potwierdzenia własności.”
- d) Urząd Dzielnicy Targówek m. st. Warszawy: „Wykonanie drogi rowerowej o długości około 300 metrów na odcinku od skrzyżowania ul. Zabranieckiej/Trasa Świętokrzyska do skrzyżowania Chemiczna/Rybińska jest nieuzasadnione. Proj. odcinek drogi nie jest spójny, obecnie ul. Siarczana, Rybieńska i Chemiczna nie posiadają utwardzanych jezdni i droga zakończy się w miejscu, gdzie kontynuowanie jazdy rowerem będzie co najmniej utrudnione. Pasy drogowe ww. ulic są bardzo wąskie i w przyszłości nie będzie możliwości wybudowania przedłużenia proj. drogi. W pierwszej kolejności powinno wybudować się drogi publiczne, tj. ul. Siarczaną, Rybieńską i Chemiczną, gdzie ruch rowerowy mógłby być prowadzony na zasadach ogólnych. Proj. droga byłaby niszczone przez pojazdy poruszające się pomiędzy ul. Chemiczną i ul. Siarczaną. Proj. droga przebiega w korytarzu zarezerwowanym w mpzp pod Obwodnicę Śródmiejską, której koncepcja została opracowana przez ZMID.”

**Potencjalne skutki realizacji projektu dla przestrzeni publicznej oraz społeczności lokalnej**  
(wypełnia się tylko w przypadku projektów ocenionych pozytywnie)

Budowa dróg dla rowerów i pasów rowerowych na wskazanych odcinkach, w miejscu istniejącego trawnika (Świderska), chodnika i częściowo miejsc postojowych (Marszałkowska) i zwężonego pasa ruchu na jezdni (Grenadierów).