

Nr ESOG¹: 1661

Znak Signum^{II}:

Nazwa projektu: Naprawiamy rondo 40-latka! Bezpieczne przejścia podziemne i wygodny parking

Karta oceny merytorycznej projektu zgłoszonego do budżetu obywatelskiego w Warszawie na rok 2022

Podmiot dokonujący oceny merytorycznej

Wydział TZM, ZDM

Informacje o przeprowadzonej ocenie merytorycznej

1. Projekt nie narusza przepisów prawa powszechnie obowiązującego, w tym aktów prawa miejscowego – nie spełniono

Uwagi: Projekt jest niezgodny ze „Strategią rozwoju m.st. Warszawy Warszawa 2030”, w

szczególności z celem 3.1 (poprzez obniżenie jakości przestrzeni publicznej i przeznaczenie jej

znacznej części na parkowanie i jezdnię), celem 3.2 (poprzez ograniczenie zieleni ulicznej) oraz

celem 3.3 (który zakłada ograniczanie ruchu samochodowego w strefie śródmiejskiej). Strategia

ta została uchwalona przez Radę m.st. Warszawy 10 maja 2018 r. Projekty sprzeczne ze strategią

nie mogą być realizowane w budżecie obywatelskim.

2. Projekt mieści się w zakresie zadań własnych m.st. Warszawy – spełniono

Uwagi:

3. Projekt nie narusza norm, standardów oraz przepisów technicznych – nie spełniono

Uwagi: Zgodnie ze „Standardami dostępności m.st. Warszawy”, przyjętymi zarządzeniem

prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017, Przestrzeń publiczna powinna być w pełni dostępna,

to znaczy – odpowiadać na potrzeby wszystkich użytkowników, wprowadzając rozwiązania

dostępne i przyjazne dla maksymalnie szerokiej grupy osób. Projekt zakładający pogorszenie

dostępności dla osób o ograniczonej mobilności jest sprzeczny z tymi przepisami. Zgodnie ze

„Standardami projektowymi i wykonawczymi infrastruktury dla pieszych w m.st. Warszawie”,
przyjętymi zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017, politykę rozwoju ruchu
pieszego należy realizować poprzez uprzywilejowanie ruchu pieszego w centrum Warszawy i
centrach dzielnic ze stosowaniem zasady prowadzenia ruchu pieszego na powierzchni terenu, na
ciągach pieszych wolnych od przeszkód i dostosowanych do intensywności ruchu pieszego, z
przekraczaniem jezdni na przejściach naziemnych (także tam gdzie funkcjonują przejścia
podziemne). Propozycja likwidacji naziemnego przejścia dla pieszych w centrum miasta jest
sprzeczna z tymi przepisami. Projekt jest niezgodny ze „Standardami projektowymi i
wykonawczymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy”, przyjętymi zarządzeniem prezydenta
m.st. Warszawy nr 5523/2010. Standardy zobowiązują do zapewnienia spójności,
bezpośredniości, atrakcyjności, bezpieczeństwa i wygody infrastruktury rowerowej. Propozycja
budowy zatoki postojowej oznacza konieczność likwidacji drogi dla rowerów na tym odcinku.
Postulat likwidacji części głównej trasy rowerowej obniża standard i atrakcyjność tej trasy oraz
pogarsza bezpieczeństwo rowerzystów. Propozycja odtworzenia miejsc postojowych na stropie
tunelu średnicowego wiązałaby się z koniecznością budowy miejsc postojowych oraz jezdni
manewrowej o łącznej szerokości min. 8 metrów (+ 1 m na skrajnię drogową i skarpe/mur
oporowy w celu zniwelowania występującej w terenie różnicy poziomów). Wariant ten wiąże się
z koniecznością całkowitej likwidacji zieleni oraz drogi dla rowerów. Ponadto, wbrew treści

projektu, przez przebudową w tym miejscu znajdowało się 11 miejsc postojowych (w treści

projektu wskazano na wyznaczenie 35 miejsc postojowych, co jest fizycznie niemożliwe).

4. Projekt nie jest sprzeczny z dokumentami programującymi rozwój m.st. Warszawy, które nie są aktami prawa miejscowego. Nie jest sprzeczny ze strategiami, programami oraz Wieloletnią Prognozą Finansową dla zamieszczonych w niej przedsięwzięć – nie spełniono
Uwagi: Projekt jest niezgodny ze „Strategią rozwoju m.st. Warszawy Warszawa 2030”, w

szczególności z celem 3.1 (poprzez obniżenie jakości przestrzeni publicznej i przeznaczenie jej

znacznej części na parkowanie i jezdnię), celem 3.2 (poprzez ograniczenie zieleni ulicznej) oraz

celem 3.3 (który zakłada ograniczanie ruchu samochodowego w strefie śródmiejskiej). Strategia

ta została uchwalona przez Radę m.st. Warszawy 10 maja 2018 r. Projekty sprzeczne ze strategią

nie mogą być realizowane w budżecie obywatelskim.

5. Nie dojdzie do naruszenia praw osób trzecich, w tym praw autorskich i praw zależnych:
a. projekt nie narusza praw autorskich – spełniono
b. do projektu została dołączona zgoda autora na wykorzystanie utworu (jeżeli jest wymagana) – nie dotyczy

Uwagi:

6. Brak wskazania potencjalnego wykonawcy, trybu jego wyboru lub znaków towarowych – spełniono

Uwagi:

7. M.st. Warszawa posiada tytuł prawny do dysponowania nieruchomością, na której projekt będzie realizowany – spełniono

Uwagi:

8. Projekt jest możliwy do zrealizowania we wskazanej w zgłoszeniu projektu lokalizacji. Realizacja projektu nie koliduje z realizowanymi przedsięwzięciami m.st. Warszawy – spełniono

Uwagi:

9. Realizacja projektu we wskazanej w zgłoszeniu projektu lokalizacji nie naruszy gwarancji udzielonej m.st. Warszawie przez wykonawcę na istniejącą w tej lokalizacji infrastrukturę – nie spełniono

Uwagi: Przebudowa al. Jana Pawła II zrealizowana w 2020 r. jest objęta 84-miesięczną gwarancją.

W trakcie jej trwania nie są dopuszczalne tak daleko idące zmiany przebudowanej infrastruktury.

Ich realizacja wiązałaby się z utratą gwarancji, co byłoby niegospodarne. Ponadto, projekty

naruszające obowiązującą gwarancję są niedozwolone w budżecie obywatelskim.

10. Dostępne na rynku technologie umożliwiają realizację projektu – spełniono

Uwagi:

11. Projekt nie zakłada wykonania wyłącznie dokumentacji projektowej – spełniono

Uwagi:

12. 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 – nie spełniono

Uwagi: Opisany w projekcie zakres prac wiąże się ze znaczną przebudową drogi, w tym obiektu

inżynierskiego jakim jest przejście podziemne. Przygotowanie dokumentacji projektowej dla

takiej przebudowy zajmuje od 6 do kilkunastu miesięcy, w zależności od poziomu

skomplikowania i czasu oczekiwania na uzgodnienia (w tym od instytucji niezależnych od miasta).

Dokumentację opracowuje na zlecenie ZDM firma wybrana w przetargu, którego

przeprowadzenie (od ogłoszenia do podpisania umowy) zajmuje ok. 2 miesięcy. Po ukończeniu

dokumentacji, konieczny jest przetarg na wykonawcę robót, który również trwa ok. 2 miesięcy.

Następnie, od 2 do 6 miesięcy zajmuje sama budowa. W związku z tym, że prace nad realizacją

możemy zacząć dopiero w 2022 r., nie jest możliwe zakończenie, odebranie i rozliczenie robót do

15 grudnia 2022 r., czyli w ciągu jednego roku budżetowego. Przebudowa al. Jana Pawła II na

wskazanym odcinku, wraz z całym procesem projektowym, trwała ok. 5 lat. Nie ma zatem

możliwości aby przeprowadzić taką inwestycję w ciągu 12 miesięcy.

13. Projekt jest możliwy do zrealizowania w trakcie jednego roku budżetowego – nie spełniono
Uwagi: Opisany w projekcie zakres prac wiąże się ze znaczną przebudową drogi, w tym obiekcie inżynierskiego jakim jest przejście podziemne. Przygotowanie dokumentacji projektowej dla takiej przebudowy zajmuje od 6 do kilkunastu miesięcy, w zależności od poziomu skomplikowania i czasu oczekiwania na uzgodnienia (w tym od instytucji niezależnych od miasta). Dokumentację opracowuje na zlecenie ZDM firma wybrana w przetargu, którego przeprowadzenie (od ogłoszenia do podpisania umowy) zajmuje ok. 2 miesięcy. Po ukończeniu dokumentacji, konieczny jest przetarg na wykonawcę robót, który również trwa ok. 2 miesięcy. Następnie, od 2 do 6 miesięcy zajmuje sama budowa. W związku z tym, że prace nad realizacją możemy zacząć dopiero w 2022 r., nie jest możliwe zakończenie, odebranie i rozliczenie robót do 15 grudnia 2022 r., czyli w ciągu jednego roku budżetowego. Przebudowa al. Jana Pawła II na wskazanym odcinku, wraz z całym procesem projektowym, trwała ok. 5 lat. Nie ma zatem możliwości aby przeprowadzić taką inwestycję w ciągu 12 miesięcy.
14. Projekt nie wymaga wykonania kolejnych etapów realizacji zadania w latach kolejnych – spełniono
Uwagi:
15. Mieszkańcy Warszawy mogą korzystać z projektu nieodpłatnie – spełniono
Uwagi:
16. 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 – spełniono
Uwagi:
17. 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 – nie dotyczy
Uwagi:

18. Kosztorys realizacji projektu (z uwzględnieniem kosztów oznakowania graficznego projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego oraz kosztami eksploatacji w roku wykonania)

19. Utrzymanie faktycznych kosztów realizacji w ramach limitu wartości pojedynczego projektu – nie spełniono

Uwagi: Propozycja wyposażenia przejść podziemnych w urządzenia dla osób niepełnosprawnych była analizowana przez ZDM w ubiegłych latach. Dla zapewnienia odpowiedniego standardu, należałoby zastosować windy. Budowa 6-8 wind prawdopodobnie wiązałaby się z koniecznością zwężenia jezdni aby wygospodarować miejsce na windy (w kilku miejscach brakuje przestrzeni dla windy pomiędzy schodami a jezdnią). Ponadto, koszt budowy jednej windy to min. 1 mln zł, zaś w opisywanym przypadku byłby większy ze względu na daleko idącą przebudowę przejść podziemnych i zagospodarowania na powierzchni. W związku z tym, koszt całego projektu przekroczyłby 10 mln zł, czyli byłby dwukrotnie wyższy niż limit środków na projekt w budżecie obywatelskim.

Dodatkowe informacje:

Zmiana projektu

Data przekazania informacji o możliwości dokonania zmian: 22-03-2021

Sposób przekazania informacji: e-mail

Uwagi: Przekazano informację o powodach negatywnej oceny.

Zgoda (pisemna lub elektroniczna) projektodawcy udzielona w terminie 6 dni od dnia przekazania informacji – nie dotyczy

Potencjalne skutki realizacji projektu dla przestrzeni publicznej oraz społeczności lokalnej:

Uzasadnienie negatywnej oceny:

1) Opisany w projekcie zakres prac wiąże się ze znaczną przebudową drogi, w tym obiekty

inżynierskiego jakim jest przejście podziemne. Przygotowanie dokumentacji projektowej dla

takiej przebudowy zajmuje od 6 do kilkunastu miesięcy, w zależności od poziomu skomplikowania i czasu oczekiwania na uzgodnienia (w tym od instytucji niezależnych od miasta).

Dokumentację opracowuje na zlecenie ZDM firma wybrana w przetargu, którego przeprowadzenie (od ogłoszenia do podpisania umowy) zajmuje ok. 2 miesięcy. Po ukończeniu dokumentacji, konieczny jest przetarg na wykonawcę robót, który również trwa ok. 2 miesięcy.

Następnie, od 2 do 6 miesięcy zajmuje sama budowa. W związku z tym, że prace nad realizacją możemy zacząć dopiero w 2022 r., nie jest możliwe zakończenie, odebranie i rozliczenie robót do 15 grudnia 2022 r., czyli w ciągu jednego roku budżetowego. Przebudowa al. Jana Pawła II na wskazanym odcinku, wraz z całym procesem projektowym, trwała ok. 5 lat. Nie ma zatem możliwości aby przeprowadzić taką inwestycję w ciągu 12 miesięcy.

2) Przebudowa al. Jana Pawła II zrealizowana w 2020 r. jest objęta 84-miesięczną gwarancją. W trakcie jej trwania nie są dopuszczalne tak daleko idące zmiany przebudowanej infrastruktury. Ich realizacja wiązałaby się z utratą gwarancji, co byłoby niegospodarne. Ponadto, projekty naruszające obowiązującą gwarancję są niedozwolone w budżecie obywatelskim.

3) Projekt jest niezgodny ze „Strategią rozwoju m.st. Warszawy Warszawa 2030”, w szczególności z celem 3.1 (poprzez obniżenie jakości przestrzeni publicznej i przeznaczenie jej znacznej części na parkowanie i jezdnię), celem 3.2 (poprzez ograniczenie zieleni ulicznej) oraz celem 3.3 (który zakłada ograniczanie ruchu samochodowego w strefie śródmiejskiej). Strategia ta została uchwalona przez Radę m.st. Warszawy 10 maja 2018 r. Projekty sprzeczne ze strategią nie mogą być realizowane w budżecie obywatelskim.

4) Zgodnie ze „Standardami dostępności m.st. Warszawy”, przyjętymi zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017, Przestrzeń publiczna powinna być w

pełni dostępna, to znaczy – odpowiadać na potrzeby wszystkich użytkowników, wprowadzając rozwiązania dostępne i przyjazne dla maksymalnie szerokiej grupy osób. Projekt zakładający pogorszenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności jest sprzeczny z tymi przepisami. 5) Zgodnie ze „Standardami projektowymi i wykonawczymi infrastruktury dla pieszych w m.st. Warszawie”, przyjętymi zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017, politykę rozwoju ruchu pieszego należy realizować poprzez uprzywilejowanie ruchu pieszego w centrum Warszawy i centrach dzielnic ze stosowaniem zasady prowadzenia ruchu pieszego na powierzchni terenu, na ciągach pieszych wolnych od przeszkód i dostosowanych do intensywności ruchu pieszego, z przekraczaniem jezdni na przejściach naziemnych (także tam gdzie funkcjonują przejścia podziemne). Propozycja likwidacji naziemnego przejścia dla pieszych w centrum miasta jest sprzeczna z tymi przepisami. 6) Projekt jest niezgodny ze „Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy”, przyjętymi zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 5523/2010. Standardy zobowiązują do zapewnienia spójności, bezpośredniości, atrakcyjności, bezpieczeństwa i wygody infrastruktury rowerowej. Propozycja budowy zatoki postojowej oznacza konieczność likwidacji drogi dla rowerów na tym odcinku. Postulat likwidacji części głównej trasy rowerowej obniża standard i atrakcyjność tej trasy oraz pogarsza bezpieczeństwo rowerzystów. 7) Propozycja odtworzenia miejsc postojowych na stropie tunelu średnicowego wiązałaby się z koniecznością budowy miejsc postojowych oraz jezdni manewrowej o łącznej szerokości min. 8 metrów (+ 1 m na skrajnię drogową i skarpe/mur oporowy w celu zniwelowania występującej w terenie różnicy poziomów). Wariant ten wiąże się z koniecznością całkowitej likwidacji zieleni oraz drogi dla rowerów. Ponadto, wbrew treści

projektu, przez przebudową w tym miejscu znajdowało się 11 miejsc postojowych (w treści projektu wskazano na wyznaczenie 35 miejsc postojowych, co jest fizycznie niemożliwe). 8)

Propozycja wyposażenia przejść podziemnych w urządzenia dla osób niepełnosprawnych była analizowana przez ZDM w ubiegłych latach. Dla zapewnienia odpowiedniego standardu, należałoby zastosować windy. Budowa 6-8 wind prawdopodobnie wiązałaby się z koniecznością zwężenia jezdni aby wygospodarować miejsce na windy (w kilku miejscach brakuje przestrzeni dla windy pomiędzy schodami a jezdnią). Ponadto, koszt budowy jednej windy to min. 1 mln zł, zaś w opisywanym przypadku byłby większy ze względu na daleko idącą przebudowę przejść podziemnych i zagospodarowania na powierzchni. W związku z tym, koszt całego projektu przekroczyłby 10 mln zł, czyli byłby dwukrotnie wyższy niż limit środków na projekt w budżecie obywatelskim.

Wynik oceny merytorycznej: negatywny

Data przeprowadzonej oceny: 22-03-2021

Imię i nazwisko pracownika oceniającego: Marcin Makijewski, Mikołaj Pierkos

Data zatwierdzenia karty: 22-03-2021

Imię, nazwisko oraz funkcja osoby zatwierdzającej kartę: Łukasz Puchalski, Dyrektor ZDM

NACZELNIK WYDZIAŁU
KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ SPECJALISTA


Mikołaj Pierkos


Marcin Makijewski

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH

Łukasz Puchalski

ⁱ ESOG – elektroniczny system obsługi budżetu obywatelskiego, umożliwia zgłaszanie projektów i ich ocenę oraz głosowanie.

ⁱⁱ Signum – elektroniczny system obiegu dokumentów w Urzędzie Miasta.