

Nr ESOG¹: 1824

Znak Signumⁱⁱ:

Nazwa projektu: Poprawiamy przepustowość al. Jana Pawła II

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

Podmiot dokonujący oceny merytorycznej

Wydział TZM, Zarząd Dróg Miejskich

Informacje o przeprowadzonej ocenie merytorycznej

1. Projekt nie narusza przepisów prawa powszechnie obowiązującego, w tym aktów prawa miejscowego – nie spełniono
Uwagi: Projekt jest niezgodny z przepisami, w tym rozporządzeniami wykonawczymi do ustawy prawo o ruchu drogowym i ustawy o drogach publicznych, regulującymi warunki techniczne dla dróg publicznych oraz znaków i sygnałów drogowych. Nie ma możliwości jednoczesnego zachowania wymaganej szerokości chodnika (min. 1,8 m), drogi dla rowerów (min. 2 m), miejsc postojowych skośnych (5 m) i dodatkowego pasa ruchu (min. 3 m). W szczególności nie jest to możliwe w rejonie ronda ONZ, gdzie znajdują się wyjścia ze stacji metra.
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: 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 likwidacji części głównej trasy rowerowej i wprowadzenia ruchu rowerowego na chodnik obniża standard i atrakcyjność tej

M

trasy, pogarsza bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Ponadto, zgodnie ze standardami nawierzchnia drogi dla rowerów powinna być wykonana z asfaltu – nie można zatem namalować jej na chodniku. Projekt jest niezgodny ze „Standardami dostępności m.st. Warszawy”, przyjętymi zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017. Standardy te określają konieczność zapewnienia dostępności, bezpieczeństwa i wygody pieszych. Projekt postuluje drastyczne ograniczenie przestrzeni dla pieszych, nieadekwatne do ich natężenia ruchu, a także niedopuszczalne przy tym natężeniu ruchu mieszanie ruchu pieszego i rowerowego na chodniku.

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 dotyczyUwagi:
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. 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. 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 miesiące. Po

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

miesiące. 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.

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. 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.

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 – spełniono

Uwagi:

Dodatkowe informacje:

Zmiana projektu

Data przekazania informacji o możliwości dokonania zmian: 17-03-2021

Sposób przekazania informacji: e-mail

Uwagi: Przekazano informacje o powodach negatywnej weryfikacji

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. 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

miesiący. 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 z przepisami, w tym rozporządzeniami wykonawczymi do ustawy prawo o ruchu drogowym i ustawy o drogach publicznych, regulującymi warunki techniczne dla dróg publicznych oraz znaków i sygnałów drogowych. Nie ma możliwości jednoczesnego zachowania wymaganej szerokości chodnika (min. 1,8 m), drogi dla rowerów (min. 2 m), miejsc postojowych skośnych (5 m) i dodatkowego pasa ruchu (min. 3 m). W szczególności nie jest to możliwe w rejonie ronda ONZ, gdzie znajdują się wyjścia ze stacji metra. 4) 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) 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 likwidacji części głównej trasy rowerowej i wprowadzenia ruchu rowerowego na chodnik obniża standard i atrakcyjność tej trasy, pogarsza bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Ponadto, zgodnie ze standardami nawierzchnia drogi dla rowerów powinna być wykonana z asfaltu – nie można zatem namalować jej na chodniku. 6) Projekt jest niezgodny ze „Standardami dostępności m.st. Warszawy”, przyjętymi zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017. Standardy te określają konieczność zapewnienia dostępności, bezpieczeństwa i wygody pieszych. Projekt postuluje drastyczne ograniczenie przestrzeni dla pieszych, nieadekwatne do ich natężenia ruchu, a także niedopuszczalne przy tym natężeniu ruchu mieszanie ruchu pieszego i rowerowego na chodniku.

Wynik oceny merytorycznej: negatywny

Data przeprowadzonej oceny: 17-03-2021

Imię i nazwisko pracownika oceniającego: Damian, Szczepaniak, Mikołaj Pieńkos

Data zatwierdzenia karty: 17-03-2021

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

SPECJALISTA
Damian Szczepaniak

NACZELNIK WYDZIAŁU
KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ
Mikołaj Pieńkos

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
Łukasz Puchalski

¹ ESOG – elektroniczny system obsługi budżetu obywatelskiego, umożliwia zgłaszanie projektów i ich ocenę oraz głosowanie.

² Signum – elektroniczny system obiegu dokumentów w Urzędzie Miasta.