

Nr ESOGⁱ: 670

Znak Signumⁱⁱ:

Nazwa projektu: Wygodne drogi dla rowerów

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

Podmiot dokonujący oceny merytorycznej

Wydział Zrównoważonej Mobilności, Zarząd Dróg Miejskich

Informacje o przeprowadzonej ocenie merytorycznej

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

Uwagi:

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

Uwagi:

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

Uwagi:

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 – spełniono

Uwagi: ELEMENTY OCENIONE NEGATYWNIE I USUNIĘTE Z PROJEKTU ZA ZGODĄ AUTORA: Aleje

Jerozolimskie - od E.Plater do planowanych przejazdów na wysokości Poznańskiej, po stronie

północnej. Zarząd Dróg Miejskich przygotowuje zadanie inwestycyjne pn. "Przebudowa Al.

Jerozolimskich w związku z remontem kolejowej linii średnicowej", w ramach którego zostanie

wyznaczona infrastruktura rowerowa w Al. Jerozolimskich. Obecnie trwa przygotowywanie

zamówienia publicznego na opracowanie dokumentacji projektowej. W związku z tym droga dla

rowerów w Al. Jerozolimskich nie może być przedmiotem odrębnego zadania inwestycyjnego w

ramach budżetu obywatelskiego. Wskazany odcinek ma zostać rozebrany przez PKP i odtworzony

wraz z drogą rowerową po zakończeniu inwestycji. Marszałkowska (odc. Królewska - Pl. Bankowy po stronie zachodniej) Zarząd Dróg Miejskich przygotowuje zadanie inwestycyjne pn. "Przebudowa ul. Marszałkowskiej", w ramach którego zostanie wybudowana infrastruktura na wskazanym odcinku ul. Marszałkowskiej. Obecnie trwa postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej. Planowana realizacja inwestycji w 2023 r. W związku z tym droga dla rowerów w ul. Marszałkowskiej nie może być przedmiotem odrębnego zadania inwestycyjnego w ramach budżetu obywatelskiego.

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: ELEMENTY OCENIONE NEGATYWNIE I USUNIĘTE Z PROJEKTU ZA ZGODĄ AUTORA:

Płowiecka po stronie południowej (Edisona – Marysińska z łącznikiem w Wydawniczą i z uwzględnieniem prowadzenia ruchu przez ulicę Białoborską na zasadach ogólnych) i przebudową zatoki przystanku Trawiasta po stronie północnej) Na długości wiaduktu nad linią kolejową nr 7 proponowana droga dla rowerów w ul. Płowieckiej prowadzona będzie przez teren kolejowy (dz.ew. 55/3 z obr. 3-11-03). łącznik na Siekierkach w Batalionu AK Karpaty Zgodnie z opinią UD Mokotów (zarządca ul. Batalionu AK „Karpaty”) władającym działką nr 2/25 z obr. 1-07-14 jest Polski Związek Działkowców. Projekty z budżetu obywatelskiego mogą być realizowane wyłącznie

na działkach we władaniu m.st. Warszawy. utworzenie z nawierzchni mineralnej, przepuszczalnej połączenia ulicy Kilińskiego w Wesołej z ulicą Długą i Wspólną Zgodnie z opinią UD Wesoła:

„Droga łącząca ul. Długą z ul. Kilińskiego jest drogą leśną (użytek ls) w zarządzie Lasów

Państwowych. Droga łącząca ul. Wspólną z ul. Kilińskiego (a właściwie z ul. Głowackiego) znajduje

się na gruntach Skarbu Państwa w zarządzie Lasów Państwowych. Miasto nie zarządza w/w

terenami.” Projekty z budżetu obywatelskiego mogą być realizowane wyłącznie na działkach we

władaniu m.st. Warszawy.

8. Projekt jest możliwy do zrealizowania we wskazanej w zgłoszeniu projektu lokalizacji. Realizacja projektu nie koliduje z realizowanymi przedsięwzięciami m.st. Warszawy – spełniono Uwagi: ELEMENTY OCENIONE NEGATYWNIE I USUNIĘTE Z PROJEKTU ZA ZGODĄ AUTORA:

Prymasa Tysiąclecia, dojazdy do wiaduktu autobusowego nad Prymasa (po obu stronach) od

Ronda Zesłańców Syberyjskich. Drogowy obiekt inżynierski nad al. Prymasa Tysiąclecia służy tylko

komunikacji wewnątrz terenu PKS i jest w bardzo złym stanie technicznym, który może

spowodować konieczność wyłączenia go z eksploatacji. Prowadzone są rozmowy z jego

użytkownikami dotyczące ewentualnego remontu lub rozbiórki. Jest duża szansa, że w 2022 nie

będzie możliwości poprowadzenia po obiekcie ruchu rowerów. Grenadierów po stronie

wschodniej (odc. Lubomira - al. USA) Zarząd Dróg Miejskich realizuje projekt z budżetu

obywatelskiego, zakładający wykonanie infrastruktury rowerowej w ciągu ul. Grenadierów na

odc. al. Stanów Zjednoczonych - al. Waszyngtona: "Nowe drogi dla rowerów i stojaki rowerowe",

w ramach którego powstanie pas ruchu dla rowerów. W związku z powyższym na tym odcinku

nie jest możliwe wyznaczenie drogi dla rowerów. Grochowska (odcinek Olszynki Grochowskiej -

Marsa po stronie północnej) Opinia Zarządu Zieleni m.st. Warszawy: „negatywna opinia ze

względu iż teren jest aktualnie objęty pracami projektowymi związanymi z Zazielenieniem Grochowskiej. Prace trwają i są przed konsultacjami społecznymi.” Zamoyskiego po stronie południowej (od skrzyżowania ul. Sokolej do istniejącego ciągu pieszo rowerowego w Al. Zielenickiej) Zgodnie z opinią UD Praga-Południe: „W stosunku do działki 9/4 z obrębu 3-01-01 prowadzone jest postępowanie związane z przygotowaniem nieruchomości do sprzedaży. W Miejscowym Planie Zagospodarowania Terenu jest ona przeznaczona m. in. na: usługi handlu i biur.”. Proponowana droga dla rowerów zlokalizowana byłaby na tej działce. Matki Teresy z Kalkuty pomiędzy Ogińskiego i Rembielińską - remont Projekt został negatywnie zaopiniowany przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych: „Projekt znajduje się w całości w zakresie obszarowym inwestycji pn. Budowa drogi na odc. od ul. Rembielińska do ul. Zaulek – prace przygotowawcze”. Projekt nie może zostać dopuszczony do głosowania ze względu na kolizję z innymi zamierzeniami inwestycyjnymi m.st. Warszawy. Odrowąża przy 100 metrów przy Rondzie Żaba, po 200 metrów przy wejściach z wydzieleniem drogi rowerowej od chodnika, likwidacją nieużywanej zatoki przy Staniewickiej w celu zwiększenia obszaru na handel - remont Odcinek jest zlokalizowany na gruntach o nieuregulowanym statusie, do których roszczenia zgłasza zarządca Cmentarza Żydowskiego. Kasprzaka pomiędzy Prymasa Tysiąclecia a Brylowską - remont Projekt został negatywnie zaopiniowany przez Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.: "w roku 2022 i 2023 trwać będą prace budowlane związane z inwestycją Spółki więc realizacja projektu BO możliwa będzie w roku 2023 po uzgodnieniu równoległej realizacji z inwestycją Spółki. Inwestycja Spółki nie przewiduje remontu wymienionej ddr w pełnym zakresie projektu BO a jedynie jej miejscowe zmiany wynikające z nowego zagospodarowania terenu” Projekt nie może

zostać dopuszczony do głosowania ze względu na kolizję z innymi zamierzeniami inwestycyjnymi m.st. Warszawy. ELEMENTY PROJEKTU ZMODYFIKOWANE ZA ZGODĄ AUTORA: Rembielińska pomiędzy z Kondratowicza a Bartniczą z zamianą miejsc parkingowych z prostopadłych na równoległe i zamianą z chodnikiem przy Galerii Rembielińska - remont Odcinek od ul. Kondratowicza do rejonu ul. Rembielińskiej 28 koliduje z trwającą budową II linii metra. Zgodnie z opinią organu zarządzającego ruchem: „Likwidacja miejsc postojowych z prostopadłych na równoległe doprowadzi do zmniejszenia miejsc postojowych o 50% co może wiązać się z dużym sprzeciwem mieszkańców. W zakresie zmiany lokalizacji ścieżki rowerowej z chodnikiem przy Galerii proponowana zmiana wydaje się być wątpliwa.”. Aleje Jerozolimskie (po obu stronach odc. Śmigłowca - Popularna z uwzględnieniem dwukierunkowego ruchu na wjazdach i zjazdach z wiaduktu nad linią kolejową) - remont Szerokość jezdni oraz terenu w pasie drogowym nie pozwala na stworzenie dwukierunkowej infrastruktury rowerowej na południowej jezdni serwisowej Al. Jerozolimskich w rejonie skrzyżowania z ul. Szybką ze względu na konieczność zapewnienia minimalnego promienia łuku kołowego dla rowerzystów poruszających się w kierunku wschód-zachód. Szerokość kap chodnikowych na wiadukcie nad linią kolejową nr 8 uniemożliwia wprowadzenie dwukierunkowego ruchu rowerowego ze względu na konieczność zachowania przy zmianie organizacji ruchu skrajni 0,5 m od bariery drogowej, wynikającej ze Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (zarządzenie 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy), co wymagałoby przesunięcia o 0,5 m istniejącej drogi dla rowerów. Wyjaśniamy, że zgodnie z § 47 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

minimalna szerokość jednokierunkowej drogi dla rowerów wynosi 1,5 m, natomiast dwukierunkowej 2,0 m. W tym celu nie jest jednocześnie możliwe zwężenie chodnika, który posiada minimalną dopuszczalną szerokość.

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

Uwagi: ELEMENTY OCENIONE NEGATYWNIE I USUNIĘTE Z PROJEKTU ZA ZGODĄ AUTORA:

Płowiecka po stronie południowej (Edisona – Marysińska z łącznikiem w Wydawniczą i z uwzględnieniem prowadzenia ruchu przez ulicę Białoborską na zasadach ogólnych) i przebudową zatoki przystanku Trawiasta po stronie północnej) Chodniki w ul. Sejmikowej oraz ul. Czecha, których przebudowa jest niezbędna w celu budowy drogi dla rowerów, były remontowane w 2019 r. i objęte są gwarancją do dn. 31.10.2024 r. Sokola (pomiędzy końcem drogi oddanym w grudniu 2020 r. a Zamoyskiego Realizacja projektu wymagałaby przebudowy nowo wybudowanego odcinka drogi dla rowerów w ul. Sokolej, który w 2022 r. objęty będzie gwarancją udzieloną na rzecz m.st. Warszawy. Powązkowska - Dzika po stronie północnej pomiędzy al. Jana Pawła II a Burakowską (połączenie do tego co planuje deweloper) Realizacja projektu wymagałaby przebudowy infrastruktury rowerowej na skrzyżowaniu z ul. Okopową, która w 2022 r. objęty będzie gwarancją udzieloną na rzecz m.st. Warszawy. ELEMENTY PROJEKTU ZMODYFIKOWANE ZA ZGODĄ AUTORA: Al. Jana Pawła II (odc. Nowolipki – Anielewiczka) Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II / Anielewiczka była modernizowana w 2020 r. i jest objęta gwarancją udzieloną na rzecz m.st. Warszawy.

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 – spełniono

Uwagi: ELEMENTY OCENIONE NEGATYWNIE I USUNIĘTE Z PROJEKTU ZA ZGODĄ AUTORA:

Płowiecka po stronie południowej (Edisona – Marysińska z łącznikiem w Wydawniczą i z uwzględnieniem prowadzenia ruchu przez ulicę Białoborską na zasadach ogólnych) i przebudową zatoki przystanku Trawiasta po stronie północnej) Budowa połączenia ul. Białoborskiej z ul. Płowiecką przez dz. ew. 18 z obr. 3-11-01 stanowić będzie budowę drogi, co wymagać będzie uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz uzyskania pozwolenia na budowę. Z tego powodu realizacja tego elementu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Dodatkowo zgodnie z informacją uzyskaną z UD Wawer: działka ew. nr 18 z obręb 3-11-01 jest objęta umową dzierżawy. Zamoyskiego po stronie południowej (od skrzyżowania ul. Sokolej do istniejącego ciągu pieszo rowerowego w Al. Zielenickiej) Na długości wiaduktu kolejowej linii średnicowej proponowana droga dla rowerów w ul. Zamoyskiego prowadzona będzie przez teren kolejowy (dz.ew. 2/7 z obr. 3-01-01). Zgodnie z §4 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych roboty ziemne mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego. Prowadzenie robót ziemnych w odległości mniejszej niż 4 m wymaga uzyskania odstępstwa w trybie art. 57 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,

zgodnie z którym organ administracji architektoniczno-budowlanej udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy. Konieczność uzyskania odstępstwa wydłuża proces przygotowania dokumentacji projektowej, przez co element nie jest możliwy do realizacji w ciągu jednego roku. Ponadto na etapie weryfikacji projektu nie jest możliwe uzyskanie potwierdzenia udzielenia odstępstwa przez organ.

13. Projekt jest możliwy do zrealizowania w trakcie jednego roku budżetowego – spełniono Uwagi: ELEMENTY OCENIONE NEGATYWNIE I USUNIĘTE Z PROJEKTU ZA ZGODĄ AUTORA:

Płowiecka po stronie południowej (Edisona – Marysińska z łącznikiem w Wydawniczą i z uwzględnieniem prowadzenia ruchu przez ulicę Białoborską na zasadach ogólnych) i przebudową zatoki przystanku Trawiasta po stronie północnej) Budowa połączenia ul. Białoborskiej z ul. Płowiecką przez dz. ew. 18 z obr. 3-11-01 stanowić będzie budowę drogi, co wymagać będzie uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz uzyskania pozwolenia na budowę. Z tego powodu realizacja tego elementu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Dodatkowo zgodnie z informacją uzyskaną z UD Wawer: działka ew. nr 18 z obrębem 3-11-01 jest objęta umową dzierżawy. Wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Czecha na wysokości ul. Marysińskiej wymaga przebudowy sygnalizacji świetlnej. Wymaga to m.in. opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Grenadierów po stronie wschodniej (odc. Lubomira - al. USA) W celu kontynuacji pasa ruchu dla rowerów w ul. Grenadierów z zachowaniem zasady spójności infrastruktury rowerowej, wynikającej ze Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (zarządzenie 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy), konieczna

jest przebudowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z al. Waszyngtona. Wymaga to m.in. opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Postępu Budowa drogi dla rowerów w ul. Postępu w rejonie skrzyżowania z ul. Domaniewską wymagałaby przebudowy sygnalizacji świetlnej. Wymaga to m.in. opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co realizacja tego odcinka nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Towarowa (Campanile - Al. Jerozolimskie - wydzielenie z jezdni poprzez zmianę malowania) W celu wyznaczenia drogi dla rowerów w ul. Towarowej z zachowaniem zasady spójności infrastruktury rowerowej, wynikającej ze Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (zarządzenie 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy), konieczna jest przebudowa sygnalizacji świetlnej na pl. Zawiszy. Wymaga to m.in. opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Świderska (Ćmielowska - Mehoffera) i Mehoffera (Świderska - Światowida) Zgodnie z ustaleniem obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Tarchomin – cz. II droga dla rowerów w ul. Mehoffera zlokalizowana powinna być po stronie północno-zachodniej, natomiast w ul. Świderskiej po stronie południowo-zachodniej. W rejonie skrzyżowania Mehoffera / Świderska odległość krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego wynosi ok. 6 m. Obecnie w tej szerokości znajduje się chodnik oraz szpaler drzew. Wykonanie drogi dla rowerów wymagałoby przesunięcia krawędzi jezdni wraz z przebudową kanalizacji deszczowej oraz oświetlenia. Wymaga to m.in. opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co realizacja drogi dla rowerów w ul. Mehoffera nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Po

południowo-zachodniej stronie ul. Świderskiej obecnie nie ma chodnika. W związku z tym w celu uniknięcia ruchu pieszych drogą dla rowerów projekt powinien uwzględniać wykonanie infrastruktury dla pieszych. Dodatkowo miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nakazuje rozgraniczenie ruchu pieszego i rowerowego. Ze względu na to, że pieszy jest najmniej chronionym uczestnikiem ruchu drogowego, drogi dla rowerów umieszcza się w układzie jezdni - droga dla rowerów - chodnik. W rejonie ul. Świderskiej 109 i 115 umieszczenie drogi dla rowerów będzie wymagało przesunięcia kolidujących słupów teletechnicznych. Dodatkowo na odcinku Maciejewskiego-Ćmielowska konieczna będzie wycinka drzew. Wykonanie tego odcinka wymaga m.in. opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co realizacja drogi dla rowerów w ul. Świderskiej nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Grochowska (odcinek Olszynki Grochowskiej - Marsa po stronie północnej) W celu wyznaczenia drogi dla rowerów w ul. Grochowskiej z zachowaniem zasady spójności infrastruktury rowerowej, wynikającej ze Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (zarządzenie 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy), konieczna jest przebudowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Grochowska / Olszynki Grochowskiej / Jubilerska. Wymaga to m.in. opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Zamoyskiego po stronie południowej (od skrzyżowania ul. Sokolej do istniejącego ciągu pieszo rowerowego w Al. Zielenickiej) Na długości wiaduktu kolejowej linii średnicowej proponowana droga dla rowerów w ul. Zamoyskiego prowadzona będzie przez teren kolejowy (dz.ew. 2/7 z obr. 3-01-01). Zgodnie z §4 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających

usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych roboty ziemne mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego. Prowadzenie robót ziemnych w odległości mniejszej niż 4 m wymaga uzyskania odstępstwa w trybie art. 57 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zgodnie z którym organ administracji architektoniczno-budowlanej udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy. Konieczność uzyskania odstępstwa wydłuża proces przygotowania dokumentacji projektowej, przez co element nie jest możliwy do realizacji w ciągu jednego roku. Ponadto na etapie weryfikacji projektu nie jest możliwe uzyskanie potwierdzenia udzielenia odstępstwa przez organ. Zamoyskiego (od ciągu pieszo-rowerowego w Al. Zielenickiej do ul. Mińskiej po stronie południowej ul. Zamoyskiego, ominięcie pętli tramwajowej od zachodu, wykorzystanie pasa manewrowego do parkowania i kawałka jezdni pod drogę rowerową, plus realizacja przejazdów na zasadzie wspólnej blendy) Budowa drogi dla rowerów w ul. Zamoyskiego wymaga opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, obejmującej m.in. przebudowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z al. Zieleniecką, ul. Lubelską oraz na przejściu dla pieszych w rejonie ul. Mińskiej. W związku z powyższym realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego Sokola (pomiędzy końcem drogi oddanym w grudniu 2020 r. a Zamoyskiego Realizacja projektu wymagałaby przebudowy nowo wybudowanego odcinka drogi dla rowerów w ul. Sokolej, który w 2022 r. objęty będzie gwarancją udzieloną na rzecz m.st. Warszawy. Ponadto, wymagana byłaby przebudowa przystanku autobusowego wraz z likwidacją jednego z pasów ruchu. W związku z

powyższym realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Powązkowska - Dzika po stronie północnej pomiędzy al. Jana Pawła II a Burakowską (połączenie do tego co planuje deweloper) Budowa drogi dla rowerów w ciągu ul. Powązkowskiej i Dzikiej wymaga opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, obejmującej m.in. przebudowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Okopową. W związku z powyższym realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Korkowa (wydzielenie z szerokiej jezdni pomiędzy PKP Gocławek a Kościuszkowców) Budowa drogi dla rowerów w ciągu ul. Korkowej wymaga opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, obejmującej m.in. przebudowę kanalizacji deszczowej w rejonie przystanku „Łysakowska 02” oraz przebudowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Potockich. W związku z powyższym realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Ponadto przewiduję budowę dwóch przejść przez Al. Zielenieckiej z Błonia do Parku Paderewskiego (Skaryszewskiego) jako połączenie miejsc do biegania (Stadion, błonia i Park Paderewskiego/Skaryszewski) Zgodnie z opinią organu zarządzającego ruchem przejście dla pieszych przez al. Zieleniecką wymaga zabezpieczenia sygnalizacji świetlnej. Budowa sygnalizacji świetlnej wymaga opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co wykonanie tego elementu projektu nie jest możliwe w ciągu 1 roku budżetowego. ELEMENTY PROJEKTU ZMODYFIKOWANE ZA ZGODĄ AUTORA: Al. Jana Pawła II (odc. Nowolipki – Anielewicz) W celu wyznaczenia dodatkowej drogi dla rowerów w al. Jana Pawła II z zachowaniem zasady spójności infrastruktury rowerowej, wynikającej ze Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (zarządzenie 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy), konieczna jest przebudowa sygnalizacji

światłej na skrzyżowaniu al. Jana Pawła / Anielewicza oraz al. Jana Pawła II / Nowolipki.

Wymaga to m.in. opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, przez co realizacja

tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Wspólna w Wesolej od Ronda

Alberta do istniejącej drogi dla rowerów zgodnie z SOR 470 metrów Dokumentacja projektowa w

zakresie stałej organizacji ruchu dla tego zadania utraciła ważność w dn. 9.02.2019 r. Jego

realizacja przewidywana była w trybie tzw. specustawy drogowej. Zaprojektowane w ww.

opracowaniu rozwiązanie obejmowało zagospodarowanie całego pasa drogowego pomiędzy

jezdnią a granicami posesji i wymagało przebudowy kanalizacji deszczowej, oświetlenia

drogowego oraz przejścia pod drogę fragmentu dz.ew. 68/9 z obr. 8-02-02. W związku z

powyższym realizacja tego punktu nie jest możliwa w ciągu 1 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)

al. Jana Pawła (Anielewicza – Nowolipki) – remont – 376 000 zł, w tym: Remont drogi dla rowerów: $320 \text{ m} \times 2 \text{ m} \times 400 \text{ zł/m}^2 = 256 \text{ 000 zł}$ Remont chodnika na fragmentach o zmienianej geometrii: $200 \text{ m}^2 \times 400 \text{ zł/m}^2 = 80 \text{ 000 zł}$ Odtworzenie zieleni: 10 000 zł Czasowa organizacja ruchu: 10 000 zł Dokumentacja projektowa: 20 000 zł budowa chodnika i drogi dla rowerów na przedłużeniu ul. Długiej do ul. Grzybowej – 290 000 zł, w tym: Roboty drogowe: 210 000 zł Budowa oświetlenia: 70 000 zł Aktualizacja dokumentacji projektowej: 10 000 zł Rembielińska (granica robót II linii metra – Wyszogrodzka/Bartnicza) – remont z zastosowaniem separatorów parkingowych wzdłuż Galerii Rembielińska, ograniczających blokowanie chodnika przez zwisy pojazdów – 600 000 zł, w tym: Remont drogi dla rowerów: $370 \text{ m} \times 2,5 \text{ m} \times 400 \text{ zł/m}^2 = 370 \text{ 000 zł}$ Remont chodnika na odcinku z kostki betonowej: $200 \text{ m} \times 1,5 \text{ m} \times 400 \text{ zł/m}^2 = 120 \text{ 000 zł}$ Separatory parkingowe: 60 000 zł Odtworzenie zieleni: 10 000 zł Czasowa organizacja ruchu: 20 000 zł Dokumentacja projektowa: 20 000 zł Aleje Jerozolimskie (po obu stronach odc. Śmigłowska – Popularna) – remont z poszerzeniem i wprowadzeniem dwóch kierunków ruchu tam, gdzie to jest możliwe – 2 840 000 zł, w tym: Remont z poszerzeniem drogi dla rowerów: $2 \text{ 100 m} \times 2,5 \text{ m} \times 400 \text{ zł/m}^2 = 2 \text{ 100 000 zł}$ Remont chodnika przylegającego do drogi dla rowerów: $650 \text{ m} \times 2 \text{ m} \times 400 \text{ zł/m}^2 = 520 \text{ 000 zł}$ Odtworzenie zieleni: 50 000 zł Czasowa organizacja ruchu: 20 000 zł Dokumentacja projektowa: 150 000 zł Aleje Jerozolimskie (odc. Bitwy Warszawskiej 1920 r. - Grzymały-Sokołowskiego, około 600 metrów) – remont – 885 000 zł, w tym: Remont chodnika: $250 \text{ m} \times 3 \text{ m} \times 400 \text{ zł/m}^2 = 300 \text{ 000 zł}$ Remont drogi dla rowerów: $650 \text{ m} \times 2 \text{ m} \times 400 \text{ zł/m}^2 = 520 \text{ 000 zł}$ Czasowa organizacja ruchu: 10 000 zł Odtworzenie zieleni: 15 000 zł Czasowa organizacja ruchu: 20 000 zł Dokumentacja projektowa: 20 000 zł RAZEM: 4 991 000 zł

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

Dodatkowe informacje:

Zmiana projektu

Data przekazania informacji o możliwości dokonania zmian: 26-04-2021

Sposób przekazania informacji: e-mail

Uwagi: Przekazano informację o koniecznych zmianach. Autor zaakceptował zmiany 26.04.2021

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

Potencjalne skutki realizacji projektu dla przestrzeni publicznej oraz społeczności lokalnej:

Budowa i modernizacja dróg dla rowerów we wskazanych lokalizacjach.

Uzasadnienie negatywnej oceny:

Wynik oceny merytorycznej: pozytywny

Data przeprowadzonej oceny: 27-04-2021

wz.
SPECJALISTA
Damian Szczępaniak

Imię i nazwisko pracownika oceniającego: Marcin Makijewski, Mikołaj Pieńkos

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
Łukasz Puchalski
NACZELNIK WYDZIAŁU
KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ
Mikołaj Pieńkos

Data zatwierdzenia karty: 27-04-2021

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

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

ⁱⁱ Signum – elektroniczny system obiegu dokumentów w Urzędzie Miasta.