

Karta oceny merytorycznej projektu zgłoszonego do budżetu obywatelskiego w Warszawie na rok 2023

Nr ESOGⁱ: 20

Znak Signumⁱⁱ:

Nazwa projektu: Międzydzielnicowe połączenia rowerowe dla Warszawy

Podmiot dokonujący oceny merytorycznej

Zarząd Dróg Miejskich, Wydział Zrównoważonej Mobilności

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:

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 – nie spełniono

Uwagi: 1. Remont chodnika w śladzie ul. Bliskiej łączącego ul. Żupniczą z ul. Mińską i oznaczenie jako ciąg pieszo-rowerowy – na podstawie otrzymanej opinii od Urzędu Dzielnicy Praga-Południe: „Oceniamy negatywnie gdyż proponowane połączenie ulicy Bliskiej do ulicy Żupniczej leży na terenach prywatnych. Dz. nr 8/2 i 3 z obrębu 3-02-05.”; 2. Wytyczenie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Modlińskiej między Ekspresową a Familijną (połączenie Białołęki z resztą miasta) – ze względu na nieuregulowany stan prawny 2 działek, które objęte są użytkowaniem wieczystym projekt jest niemożliwy do realizacji; Autor nie wyraził zgody na zmiany.

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

Uwagi: Poniższe projekty nie mogą zostać zrealizowane ze względu na kolizję z innymi zadaniami m. st. Warszawy: 1. Dokończenie budowy drogi rowerowej na ul. Domaniewskiej (południowa strona odc. ul. Wołoska - al. Niepodległości) (połączenie Ursynowa i Wilanova z tzw. Mordorem oraz centrum i zachodnią Warszawą). Na odcinku ul. Wołoska - ul. Samochodowa wyznaczenie drogi z jezdni. Uzupełnienie brakującego przejazdu na ul. Modzelewskiego. – przedmiotowe zadanie na odcinku od ul. Samochodowej do ul. Wołoskiej koliduje z projektem z budżetu obywatelskiego 2022 „Ścieżki rowerowe dla Służewca – Postępu, Domaniewska”. Budowa sygnalizacji na skrzyżowaniu ul. Domaniewskiej z ul. Modzelewskiego ma zostać wykonana przez podmiot prywatny. 2. Budowa drogi rowerowej w ciągu ul. Przecławskiej między ul. Rozwadowskiego a Klukowską (połączenie os. Wilno z resztą Warszawy). – na podstawie otrzymanej opinii od Urzędu Dzielnicy Targówek m. st. Warszawy: „W planach inwestycyjnych Dzielnicy Targówek umieszczono realizację zadania zw. z budową drogi rowerowej w ul. Przecławskiej. Obecnie w uzgodnieniu znajduje się projekt stałej organizacji ruchu, po jego zatwierdzeniu rozpocznie się procedura przetargowa w celu pozyskania wykonawcy inwestycji.” 3. Połączenie drogą dla rowerów ul. Wirażowej z ul. Komitetu Obrony Robotników (połączenie Ursynów-Włochy). - we wskazanej lokalizacji planowana jest budowa sieci przesyłowych, których projekty uzyskały uzgodnienia lokalizacyjne; realizacja zadania nie jest możliwa z uwagi na kolizję z projektowanymi sieciami (istnieje ryzyko rozbiórki infrastruktury po jej wybudowaniu); ponadto część działek, na których miałyby znaleźć się droga dla rowerów pozostaje poza zarządem ZDM (GDDKiA); 4. Wyznaczenie pasów rowerowych na ul. Żupniczej i ul. Chodakowskiej (połączenie Pragi-Północ z Pragą-Południe). Inwestycja znaczący wydłuży istniejące pasy rowerowe istniejącej w ciągu ul. Stanisławowskiej oraz ul. Dwernickiego – projekt koliduje z zakresem, który ma wykonać prywatny inwestor- opinia negatywna. Autor nie wyraził zgody na zmiany.

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:

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: Poniższe projekty nie mogą zostać zrealizowane w ciągu 1 roku budżetowego: 1.

Wyznaczenie pasów rowerowych w ul. Bonifraterskiej na brakującym odcinku (połączenie północnej Warszawy, Pragi-Północ i Targówka ze Starym Miastem). Brakujący odcinek połączy istniejące pasy rowerowe na ul. Bonifraterskiej z pasami rowerowymi na pl. Krasińskich. – realizacja projektu niemożliwa w ciągu 1 roku budżetowego ze względu na konieczność przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Bonifraterskiej z ul. Franciszkańską. 2.

Wyznaczenie pasów rowerowych na ulicy Koszykowej i Pięknej od ul. Chałubińskiego do Marszałkowskiej (połączenie Ochoty i Śródmieścia). Inwestycja pozwoli połączyć pasy rowerowe na ulicy Koszykowej z infrastrukturą rowerową w Śródmieściu Południowym. – realizacja projektu wiązałaby się z przebudową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Koszykowej z ul. Emilii Plater. 3. Budowa drogi rowerowej i remont chodnika na ul. Leszno oraz al. Solidarności na odc. ul. Okopowa - al. Jana Pawła II (połączenie Bemowa i dalekiej Woli z centrum). – realizacja projektu wymagałaby przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu al. Solidarności z ul. Żelazną. 4. Wytyczenie ciągu pieszo-rowerowego w ul. Marsa między ul. Naddnieprzańską a rondem I. Mościckiego (połączenie Rembertów-Praga-Południe). – realizacja projektu wymagałaby przygotowania wielobranżowej dokumentacji projektowej. 5. Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ciągu ul. Strażackiej między ul. Zesłańców Polskich i ul. Żołnierską (połączenie Rembertów-Targówek). – realizacja projektu wymagałaby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej. 6. Budowa drogi dla rowerów lub pasów rowerowych w ul. Strażackiej od ulicy Stężyckiej do ul. Chełmżyńskiej (połączenie Rembertów-Targówek). – realizacja projektu wymagałaby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej. 7. Wytyczenie ciągu pieszo-rowerowego i wymiana nawierzchni na asfaltową między ul. Łubinową a ul. Utrata (połączenie Targówek-Praga-Północ). – wyznaczenie wspólnej drogi dla rowerów oraz pieszych na przedmiotowym odcinku wymagałoby opracowania wielobranżowej dokumentacji. 8. Budowa pasów rowerowych lub ciągu pieszo-rowerowego między ul. Księżnej Anny a ul. Kijowską (połączenie Targówek-Praga-Północ). – realizacja projektu wymagałaby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej. Ponadto część projektu musiałaby zostać zrealizowana na terenach nienależących do m. st. Warszawy. 9. Wytyczenie drogi dla rowerów w ciągu ul. Łopuszańskiej. – wyznaczenie drogi dla rowerów wzdłuż ul.

Łopuszańskiej wymagałoby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej. 10.

Budowa drogi rowerowej bądź ciągu pieszo-rowerowego na ul. Powązkowskiej na odc. al. Armii Krajowej - ul. Krasińskiego (połączenie Bielany z Żoliborzem). - realizacja projektu wymagałaby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, w szczególności przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Powązkowskiej z ul. Krasińskiego. 11.

Połączenie fragmentów dróg rowerowych w ul. Orłąt Lwowskich i wytyczenie pasa rowerowego w ul. Traktorzystów (połączenie Ursus-Włochy). - „Opinia negatywna - na trasie brakującego odcinka ścieżki rowerowej zlokalizowany jest słup energetyczny. Polskie Sieci Energetyczne nie wyraziły zgody (skan w załączeniu) na zlokalizowanie w tym rejonie ścieżki rowerowe, a połączenie w inny sposób również nie jest możliwe z uwagi na zagospodarowanie przedmiotowego terenu.” 12. Wytyczenie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Mickiewicza do os.

Ruda (połączenie Bielany-Żoliborz). - budowa drogi dla rowerów w przedmiotowej lokalizacji wymagałaby wielobranżowej dokumentacji projektowej. 13. Wytyczenie przejazdu rowerowego przez Wisłostradę w ciągu ul. Szwoleżerów (połączenie Praga-Południe-Śródmieście). - wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów wymagałoby przebudowy sygnalizacji świetlnej, a zatem opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej; 14. Dobudowanie brakującego odcinka drogi rowerowej w Alejach Jerozolimskich do ul. Starodęby na terenie dzielnicy Ursus. - wyznaczenie drogi dla rowerów wzdłuż Al. Jerozolimskich na przedmiotowym odcinku wymagałoby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej. 15. Przejazd nad al. Prymasa Tysiąclecia po wiadukcie przy PKS (obok Ronda Zesłańców Syberyjskich) - realizacja projektu wymagałaby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej. 16.

Załatanie dziury w ciągu DDR na Bora-Komorowskiego i Łasaka (połączenie Wawer-Praga Południe). - realizacja projektu wymagałaby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, w szczególności przebudowy istniejącego oświetlenia oraz wykupu części działek prywatnych; 17. Wytyczenie DDR w ciągu ul. Kaczeńca (połączenie Wawer-Rembertów). - realizacja projektu wymagałaby opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej, w szczególności przebudowy istniejącego oświetlenia oraz wykupu części działek prywatnych; Ponadto w ramach realizacji projektu nie zostałyby zachowane ciągłość infrastruktury rowerowej. Poniższe projekty są możliwe do zrealizowania: 1. Wyznaczenie pasów rowerowych na ul. Żupniczej i ul. Chodakowskiej (połączenie Pragi-Północ z Pragą-Południe). Inwestycja znaczący wydłuży istniejące pasy rowerowe istniejącej w ciągu ul. Stanisławowskiej oraz ul. Dwernickiego. - projekt jest możliwy do realizacji wzdłuż ul. Żupniczej na odcinku od ul. nowopowstałego ronda w rejonie skrzyżowania ul. Żupniczej z ul. Chodakowskiej do ul. Bliskiej oraz wzdłuż ul. Chodakowskiej od nowopowstałego ronda do rejonów skrzyżowania ul. Chodakowskiej z ul. Mińską. 2. Oznaczenie zachodniego chodnika ul. Solec (tzw. Wisłostrady) jako ciągu pieszo-rowerowego oraz wyznaczenie przejazdu rowerowego przez ul. Górnośląską - projekt możliwy do realizacji;

13. Projekt jest możliwy do zrealizowania w trakcie jednego roku budżetowego - spełniono

Uwagi:

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 – spełniono

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: Opinie:1. Urząd Dzielnicy Praga-Południe m. st. Warszawy: „Oceniamy negatywnie gdyż proponowane połączenie ulicy Bliskiej do ulicy Żupniczej leży na terenach prywatnych. Dz. nr 8/2 i 3 z obrębu 3-02-05.”;2. Urząd Dzielnicy Targówek m. st. Warszawy: „W planach inwestycyjnych Dzielnicy Targówek umieszczono realizację zadania zw. z budową drogi rowerowej w ul. Przecławskiej. Obecnie w uzgodnieniu znajduje się projekt stałej organizacji ruchu, po jego zatwierdzeniu rozpocznie się procedura przetargowa w celu pozyskania wykonawcy inwestycji.”3. Urząd Dzielnicy Ursus m. st. Warszawy: „Opinia negatywna – na trasie brakującego odcinka ścieżki rowerowej zlokalizowany jest słup energetyczny. Polskie Sieci Energetyczne nie wyraziły zgody (skan w załączeniu) na zlokalizowanie w tym rejonie ścieżki rowerowe, a połączenie w inny sposób również nie jest możliwe z uwagi na zagospodarowanie przedmiotowego terenu.”4. Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym m. st. Warszawy: „Międzydzielnicowe połączenia rowerowe dla WarszawyBiuro Zarządzania Ruchem Drogowym opiniuje przedstawiony projekt z uwagami:ul. Bonifraterska:- Zgodnie § 46 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z Dnia 2 Marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich

usytuowanie, na drogach klasy G, Z, L i D na terenie zabudowy dopuszcza się wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i nie większej niż 2,0 m każdy, przy czym dopuszcza się jej zwiększenie w obrębie skrzyżowania do 3,0 m. Pas ruchu dla rowerów oddziela się od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi lub wyspą dzielącą.- Zachować zasady organizacji ruchu rowerowego zawartych standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (Załącznik do Zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r.).- Zapewnić odpowiednie warunki ruchu dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Organizację ruchu dostosować do prognozowanych natężeń.- Wyznaczenie pasów rowerowych będzie wymagało zmian w sterowaniu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.- Zweryfikować zgodność projektu z obowiązującym MPZP.ul. Żupnicza, Chodakowska:- Zgodnie § 46 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z Dnia 2 Marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, na drogach klasy G, Z, L i D na terenie zabudowy dopuszcza się wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i nie większej niż 2,0 m każdy, przy czym dopuszcza się jej zwiększenie w obrębie skrzyżowania do 3,0 m. Pas ruchu dla rowerów oddziela się od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi lub wyspą dzielącą.- Zachować zasady organizacji ruchu rowerowego zawartych standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (Załącznik do Zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r.).- Zapewnić odpowiednie warunki ruchu dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Organizację ruchu dostosować do prognozowanych natężeń.- Zweryfikować zgodność projektu z obowiązującym MPZP.ul. Leszno, al. Solidarności:- Parametry drogi dla rowerów powinny być zgodne z § 46, 47 i 48 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z Dnia 2 Marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.- Zachować zasady organizacji ruchu rowerowego zawartych standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (Załącznik do Zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r.).- Zapewnić odpowiednie warunki ruchu dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Organizację ruchu dostosować do prognozowanych natężeń.- Zweryfikować zgodność projektu z obowiązującym MPZP.ul. Przecławka- Budowa drogi dla rowerów na ul. Przecławskiej była uwzględniona w projekcie stałej organizacji ruchu zatwierdzonego w dniu 17.08.2018 r. pod nr PM/2046/18. W roku ubiegłym na wniosek UD Targówek BZRD zatwierdziło rozwiązanie etapowe bez funkcjonowania ddr.ul. Orłąt Lwowskich, ul. Traktorzystów- Zgodnie § 46 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z Dnia 2 Marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Na drogach klasy G, Z, L i D na terenie zabudowy dopuszcza się wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i nie większej niż 2,0 m każdy, przy czym dopuszcza się jej zwiększenie w obrębie skrzyżowania do 3,0 m. Pas ruchu dla rowerów oddziela się od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi lub wyspą dzielącą.- Zachować zasady organizacji ruchu rowerowego zawartych standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (Załącznik do Zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r.).- Ul. Traktorzystów posiada klasę drogi G. Zgodnie ze standardami rowerowymi zaleca się wyraźną segregację ruchu rowerowego i samochodowego. Stosowanie pasów dla rowerów dopuszcza się

warunkowo.- Zapewnić odpowiednie warunki ruchu dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Organizację ruchu dostosować do prognozowanych natężeń.- Zweryfikować zgodność projektu z obowiązującym MPZP.- Terem pomiędzy ulicami Orłąt Lwowskich znajduje się poza pasem drogowym dróg publicznych.- W ubiegłym roku tutaj. Biuro zatwierdziło projekt stałej organizacji ruchu uwzględniający przebudowę ddr na ul. Orłąt Lwowskich o nr ZR/1490/21.- Według posiadanych informacji w rejonie pl. Czerwca 1976 r. planowana jest budowa wydzielonej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Traktorzystów.ul. Modlińska- Parametry drogi dla rowerów powinny być zgodne z § 46, 47 i 48 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z Dnia 2 Marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.- Zachować zasady organizacji ruchu rowerowego zawartych standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (Załącznik do Zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r.).- Zapewnić odpowiednie warunki ruchu dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Organizację ruchu dostosować do prognozowanych natężeń.- Zweryfikować zgodność projektu z obowiązującym MPZP.ul. Bliska- Zgodnie z obowiązującymi przepisami wspólne użytkowanie drogi przez rowerzystów i pieszych może być stosowane, jeżeli natężenie ruchu pieszego nie przekracza 450 osób/h, a natężenie rowerów nie przekracza 50 rowerów/h lub też ruch pieszy jest nie większy niż 50 osób/h, a ruch rowerowy - nie przekracza 250 rowerów/h.- Parametry drogi dla rowerów powinny być zgodne z § 46, 47 i 48 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z Dnia 2 Marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.- Zachować zasady organizacji ruchu rowerowego zawartych standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (Załącznik do Zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r.).- Zweryfikować zgodność projektu z obowiązującym MPZP.ul. Solec- Zgodnie z obowiązującymi przepisami wspólne użytkowanie drogi przez rowerzystów i pieszych może być stosowane, jeżeli natężenie ruchu pieszego nie przekracza 450 osób/h, a natężenie rowerów nie przekracza 50 rowerów/h lub też ruch pieszy jest nie większy niż 50 osób/h, a ruch rowerowy - nie przekracza 250 rowerów/h.- Parametry drogi dla rowerów powinny być zgodne z § 46, 47 i 48 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z Dnia 2 Marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.- Zachować zasady organizacji ruchu rowerowego zawartych standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (Załącznik do Zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r.).- Zweryfikować zgodność projektu z obowiązującym MPZP5. Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego m. st. Warszawy: „Pozytywnie odnosimy się do zasadniczego założenia projektu polegającego na uzupełnianiu sieci systemu komunikacji rowerowej i poprawie jej infrastruktury. Jednakże, realizacja poszczególnych ciągów musi uwzględniać ustalenia planu miejscowego (w przypadku występowania), klasę drogi i warunki ruchu panujące na niej oraz obecne uwarunkowania przestrzenne, szczególnie w zakresie układu stref funkcjonalnych. Nieakceptowalna jest budowa ciągów rowerowych, która wiązałaby się z rozległą wycinką drzew oraz znacznym pogorszeniem warunków ruchu pieszego. Ponadto realizacja projektu musi być spełniać wymogi Standardów rowerowych i Standardów infrastruktury dla pieszych. W przypadku braku możliwości spełnienia łącznie ww. warunków, budowa nowego ciągu rowerowego powinna uwzględniać konieczność

przebudowy ulicy w szerszym zakresie (w tym przebudowę krawężników). Poniżej uwagi szczegółowe dla poszczególnych lokalizacji. 1. Bonifraterska – bez uwag 2. Domaniewska 3. Koszykowa/Piękna – bez uwag 4. Żupnicza/Chodakowska – bez uwag 5. Leszno/al. Solidarności – przy obecnym przekroju nie dostrzegamy możliwości wybudowania wydzielonej drogi rowerowej bez przebudowy ulicy w szerszym zakresie. 6. Marsa – w naszej ocenie zasadne jest prowadzenie ruchu rowerowego po jezdni serwisowej na zasadach ogólnych 7. Strażacka – bez uwag 8. Strażacka – przy obecnym przekroju nie dostrzegamy możliwości budowy wydzielonej drogi rowerowej 9. Zabraniecka – bez uwag 10. Księżnej Anny – bez uwag 11. Łopuszańska – Budowa drogi dla rowerów wymaga przebudowy ulicy w szerszym zakresie 12. Powązkowska – bez uwag 13. Przecławska – przy obecnym przekroju drogi klasy L realizacja wydzielonej drogi rowerowej jest niewskazana. Ruch rowerowy powinien się odbywać na zasadach ogólnych. W celu poprawy bezpieczeństwa sugerujemy zastosowanie dodatkowych elementów BRD. 14. Orłąt Lwowskich/Traktorzystów – bez uwag 15. Mickiewicza – niejasny zakres 16. Modlińska – bez uwag 17. Wirażowa – wymagana przebudowa ulicy w szerszym zakresie 18. Szwoleżerów – brak uwag 19. Al. Jerozolimskie – bez uwag 20. Prymasa Tysiąclecia – możliwość realizacji przejazdu po wiadukcie do oceny pełnomocnika rowerowego i biura zarządzania ruchem drogowym 21. Bora-Komorowskiego – brak uwag 22. Kaczeńca – Wątpliwości budzi własność działek. Ponadto, przy obecnym przekroju wyznaczenie wydzielonej ścieżki rowerowej jest w naszej ocenie nieakceptowalne. 23. Bliska – bez uwag 24. Solec – bez uwag”.Autor nie wyraził zgody na zmiany.

Zmiana projektu

Data przekazania informacji o możliwości dokonania zmian: 28-04-2022

Sposób przekazania informacji: e-mail

Uwagi:

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

Potencjalne skutki realizacji projektu dla przestrzeni publicznej oraz społeczności lokalnej:

Uzasadnienie negatywnej oceny:

Poszczególne elementy projektu są zlokalizowane na działkach niebędących w dyspozycji m.st. Warszawy, kolidują z innymi przedsięwzięciami lub nie są możliwe do realizacji w ciągu roku budżetowego. Autor nie zgodził się z przedstawioną argumentacją i nie wyraził zgody na zmiany.

Wynik oceny merytorycznej: negatywny

Data przeprowadzonej oceny: 29-04-2022

INSPEKTOR
Maria Bonarowska
Maria Bonarowska

SPECJALISTA
Szymon Fertacz
Szymon Fertacz

Imię i nazwisko pracownika oceniającego: Maria Bonarowska, Szymon Fertacz

Data zatwierdzenia karty: 29-04-2022

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

[Signature]
DIREKTOR
ZARZĄDU DROG 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.

