

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

Nr ESOG<sup>i</sup>: 278

Znak Signum<sup>ii</sup>:

**Nazwa projektu: Zadbajmy o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów dla Warszawy**

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:

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 – nie spełniono

Uwagi: Zgodnie z opisem, dopiero po wykonaniu analizy zostaną ustalone lokalizacje i rozwiązania. To uniemożliwia przygotowania kosztorysu projektu ani oszacowanie jaki miałby być jego zakres (w tym czy rozwiązania jakie należy wprowadzić są w ogóle wykonalne w trybie budżetu obywatelskiego i za kwoty mieszczące się w limicie środków na projekt).

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 –nie spełniono

Uwagi: ZDM przeprowadził do tej pory dwa badania dotyczące skuteczności rozwiązań na styku rowery-piesi. Pierwsze opierało się na analizie tradycyjnego oznakowania: przejść dla pieszych ze znakami pionowymi D-6, namalowanych zebra bez znaków pionowych i „przejść sugerowanych” bez malowania i znaków. Badanie nie wykazało jakiegokolwiek różnicy na korzyść żadnego z tych rozwiązań. Oznacza to że takie oznakowanie nie wpływa na zachowania pieszych i rowerzystów. Drugie badanie sprawdzało skuteczność rozwiązań nietypowych – punktowego zwężenia drogi dla rowerów, poprzecznych pasów wibracyjnych i malowania ostrzegawczego w kratkę. Również w tym badaniu nie odnotowano zauważalnego wpływu na zachowania użytkowników. Wnioski z tych badań pozwalają stwierdzić, że stosowanie powyższych rozwiązań nie jest skuteczną metodą rozwiązującą konflikty pieszo-rowerowe. Należy zatem albo przebudować miejsca konfliktowe albo wzmocnić edukację i egzekucję przepisów. Rozważając zmiany infrastrukturalne należy pamiętać że w centrum miasta zawsze ruch pieszy i rowerowy będzie się przecinać i mieszać. Nie sposób zatem zaprojektować infrastrukturę zapewniającą pełną separację. Ewentualna realizacja projektu w zakresie dostępnych technologii będzie możliwa w przypadku opracowania skutecznego sposobu na wyeliminowanie konfliktowych sytuacji pomiędzy obiema grupami.

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:Aby zrealizować cel projektu, konieczne jest przeprowadzenie analizy miejsc konfliktowych. Analiza ta nie może się opierać wyłącznie o dane już posiadane (np. liczba wypadków) ponieważ w przypadku konfliktów między pieszymi a rowerzystami niemal zawsze nie dochodzi do wypadku i nie jest on rejestrowany w statystykach. Rocznie w całej Warszawie dochodzi tylko do ok. 20 takich zgłoszonych wypadków. Dlatego w prowadzonych dotychczas badaniach posługiwano się metodyką analizy nagrań wideo w celu identyfikacji sytuacji konfliktowych i przedkonfliktowych. Wykonanie nagrań i ich analiza wymaga czasu. Na podstawie analizy możliwe byłoby zidentyfikowanie miejsc gdzie szczególnie często zdarzają się sytuacje konfliktowe. Następnie należałoby ustalić, czy i jakie środki infrastrukturalne zastosować aby ograniczyć konflikty. Potem, konieczne jest zaprojektowanie tych zmian a na końcu – zlecenie ich wdrożenia w terenie. Cały taki proces zajmuje zdecydowanie więcej niż 12 miesięcy, nawet przy założeniu że zmiany jakie należy wprowadzić będą stosunkowo proste i niewielkie.

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

Uwagi:Aby zrealizować cel projektu, konieczne jest przeprowadzenie analizy miejsc konfliktowych. Analiza ta nie może się opierać wyłącznie o dane już posiadane (np. liczba wypadków) ponieważ w przypadku konfliktów między pieszymi a rowerzystami niemal zawsze nie dochodzi do wypadku i nie jest on rejestrowany w statystykach. Rocznie w całej Warszawie dochodzi tylko do ok. 20 takich zgłoszonych wypadków. Dlatego w prowadzonych dotychczas badaniach posługiwano się metodyką analizy nagrań wideo w celu identyfikacji sytuacji konfliktowych i przedkonfliktowych. Wykonanie nagrań i ich analiza wymaga czasu. Na podstawie analizy możliwe byłoby zidentyfikowanie miejsc gdzie szczególnie często zdarzają się sytuacje konfliktowe. Następnie należałoby ustalić, czy i jakie środki infrastrukturalne zastosować aby ograniczyć konflikty. Potem, konieczne jest zaprojektowanie tych zmian a na końcu – zlecenie ich wdrożenia w terenie. Cały taki proces zajmuje zdecydowanie więcej niż 12 miesięcy, nawet przy założeniu że zmiany jakie należy wprowadzić będą stosunkowo proste i niewielkie.

14. Projekt nie wymaga wykonania kolejnych etapów realizacji zadania w latach kolejnych –nie spełniono

Uwagi:Realizacja projektu wymaga analiz czy i jak dane rozwiązanie wpłynęło na bezpieczeństwo ruchu i poprawę sytuacji.

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)

Nie wiedząc co dokładnie będzie zakładała realizacja oraz nie znając lokalizacji nie jest możliwe oszacowanie kosztorysu.

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

Uwagi: Nie wiedząc co dokładnie będzie zakładała realizacja oraz nie znając lokalizacji nie jest możliwe oszacowanie kosztorysu.

Dodatkowe informacje:

## Zmiana projektu

Data przekazania informacji o możliwości dokonania zmian:

Sposób przekazania informacji:

Uwagi:

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:

Realizacja takiego projektu nie jest możliwa w ciągu 1 roku budżetowego. Aby zrealizować cel projektu, konieczne jest przeprowadzenie analizy miejsc konfliktowych. Analiza ta nie może się opierać wyłącznie o dane już posiadane (np. liczba wypadków) ponieważ w przypadku konfliktów między pieszymi a rowerzystami niemal zawsze nie dochodzi do wypadku i nie jest on rejestrowany w statystykach. Rocznie w całej Warszawie dochodzi tylko do ok. 20 takich zgłoszonych wypadków. Dlatego w prowadzonych dotychczas badaniach posługiwano się metodyką analizy nagrań wideo w celu identyfikacji sytuacji konfliktowych i przedkonfliktowych. Wykonanie nagrań i ich analiza wymaga czasu. Na podstawie analizy możliwe byłoby

zidentyfikowanie miejsc gdzie szczególnie często zdarzają się sytuacje konfliktowe. Następnie należałoby ustalić, czy i jakie środki infrastrukturalne zastosować aby ograniczyć konflikty. Potem, konieczne jest zaprojektowanie tych zmian a na końcu – zlecenie ich wdrożenia w terenie. Cały taki proces zajmuje zdecydowanie więcej niż 12 miesięcy, nawet przy założeniu że zmiany jakie należy wprowadzić będą stosunkowo proste i niewielkie. Nie określono zakresu ani lokalizacji projektu. Zgodnie z opisem, dopiero po wykonaniu analizy zostaną ustalone lokalizacje i rozwiązania. To uniemożliwia przygotowania kosztorysu projektu ani oszacowanie jaki miałby być jego zakres (w tym czy rozwiązania jakie należy wprowadzić są w ogóle wykonalne w trybie budżetu obywatelskiego i za kwoty mieszczące się w limicie środków na projekt). Wątpliwa wykonalność techniczna projektu, ZDM przeprowadził do tej pory dwa badania dotyczące skuteczności rozwiązań na styku rowery-piesi. Pierwsze opierało się na analizie tradycyjnego oznakowania: przejść dla pieszych ze znakami pionowymi D-6, namalowanych zebra bez znaków pionowych i „przejść sugerowanych” bez malowania i znaków. Badanie nie wykazało jakiegokolwiek różnicy na korzyść żadnego z tych rozwiązań. Oznacza to że takie oznakowanie nie wpływa na zachowania pieszych i rowerzystów. Drugie badanie sprawdzało skuteczność rozwiązań nietypowych – punktowego zwężenia drogi dla rowerów, poprzecznych pasów wibracyjnych i malowania ostrzegawczego w kratkę. Również w tym badaniu nie odnotowano zauważalnego wpływu na zachowania użytkowników. Wnioski z tych badań pozwalają stwierdzić, że stosowanie powyższych rozwiązań nie jest skuteczną metodą rozwiązującą konflikty pieszo-rowerowe. Należy zatem albo przebudować miejsca konfliktowe albo wzmocnić edukację i egzekucję przepisów. Rozważając zmiany infrastrukturalne należy pamiętać że w centrum miasta zawsze ruch pieszy i rowerowy będzie się przecinać i mieszać. Nie sposób zatem zaprojektować infrastrukturę zapewniającą pełną separację.

### Wynik oceny merytorycznej: negatywny

Data przeprowadzonej oceny: 31-03-2022

INSPEKTOR  
*Maria Bonarowska*  
Maria Bonarowska

SPECJALISTA  
*Szymon Fertacz*  
Szymon Fertacz

Imię i nazwisko pracownika oceniającego: Szymon Fertacz, Maria Bonarowska

DYREKTOR  
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH

Data zatwierdzenia karty: 31-03-2022

*Lukasz Puchalski*  
Lukasz Puchalski

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

---

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

<sup>2</sup> Signum - elektroniczny system obiegu dokumentów w Urzędzie Miasta.

