

Nr ESOGⁱ: 1077

Znak Signumⁱⁱ:

Nazwa projektu: Leczymy zatoki! Budowa zatok postojowych dla autobusów miejskich

Data wpływu odwołania do urzędu: 09-05-2021

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

Podmiot dokonujący ponownej oceny

Zarząd Transportu Miejskiego

Informacje o przeprowadzonej ponownej ocenie

Kryteria, co do których autor miał zastrzeżenia

- M.st. Warszawa posiada tytuł prawny do dysponowania nieruchomością, na której projekt będzie realizowany,
- Projekt nie narusza norm, standardów oraz przepisów technicznych,
- Realizacja projektu we wskazanej w zgłoszeniu projektu lokalizacji nie naruszy gwarancji udzielonej m.st. Warszawie przez wykonawcę na istniejącą w tej lokalizacji infrastrukturę,
- Dostępne na rynku technologie umożliwiają realizację projektu,
- 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,
- Projekt nie jest sprzeczny z dokumentami programującymi rozwój m.st. Warszawy niebędącymi aktami prawa miejscowego, w tym strategiami, programami oraz Wieloletnią Prognozą Finansową w zakresie zamieszczonych w niej przedsięwzięć,

Inne zastrzeżenia autora:

Dokonano oceny według z góry założonych kryteriów, a nie rozpatrzono przystanków indywidualnie.

Ponowna ocena projektu w oparciu o kryteria oceny

Regulamin budżetu obywatelskiego wymaga dokonania oceny złożonych projektów według przyjętej w Uchwale Rady Miasta kryteriów. Tym samym dokonano analizy lokalizacji według przyjętych, obiektywnych zasad.

Informacja o wykorzystaniu każdego z przystanków znajduje się w rozkładach jazdy umieszczonych na stronie www.wtp.waw.pl. Podawana liczba odjazdów odnosi się do rzeczywistego, a nie np. uśrednionego, wykorzystania. Informacja o liczbie autobusów Warszawskiego Transportu Publicznego (WTP) zatrzymujących się na dowolnym przystanku jest publicznie dostępna pod ww. adresem.

Dokonano analizy wszystkich lokalizacji wskazanych w pierwotnym projekcie:

- Drohicka 01 - brak możliwości zrealizowania w ciągu 12 miesięcy, ze względu na konieczność przebudowy sieci energetycznej oraz kanalizacyjnej;
- Drohicka 02 (ul. Potocka) - brak możliwości zrealizowania w ciągu 12 miesięcy, ze względu na brak odpowiedniej szerokości pasa drogowego ul. Potockiej;
- Kryniczna 02 (ul. Wał Miedzeszyński w kierunku Pragi) - budowa zatoki nie jest możliwa w ciągu 12 miesięcy z uwagi na konieczność rozbudowy obiektu mostowego;
- Adampolska 02 (ul. Saska w kierunku Centrum) - konieczność wycinki drzew, znaczne ograniczenie powierzchni chodnika, brak możliwości wykonania w ciągu 12 miesięcy;
- Stacja Krwiodawstwa 04 (ul. Saska w kierunku Waszyngtona) - z uwagi na zlokalizowany zjazd brak możliwości wyznaczenia zatoki postojowej (konieczna większa przestrzeń na skosy dla zatoki);
- Stacja Krwiodawstwa 02 (ul. Zwycięzców przy Stacji Krwiodawstwa w stronę Centrum) - kolizja z drzewami, konieczność likwidacji miejsca postojowego, brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy;
- Wartka 01 (ul. Płochocińska w stronę Modlińskiej) - brak możliwości zrealizowania w ciągu 12 miesięcy, ze względu na konieczność przebudowy kilku sieci;
- RKS Orzeł 02 (ul. Dwernickiego w stronę Gocławka) - opinia negatywna, ze względu na gwarancję i brak możliwości zagwarantowania przejęcia jej przez ew. nowego wykonawcę;
- Podskarbińska 04 (ul. Dwernickiego w stronę Gocławka) - opinia negatywna, ze względu na gwarancję i brak możliwości zagwarantowania przejęcia jej przez ew. nowego wykonawcę;
- Malinowskiego 01 (ul. Dereniowa na wysokości Malinowskiego - kierunek południowy) - wcześniejsza opinia negatywna;
- Malinowskiego 02 (ul. Dereniowa na wysokości Malinowskiego - kierunek północny) - wcześniejsza opinia negatywna;
- Dzieci Warszawy 01 (ul. Ryżowa) - brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy;
- PKP Włochy 04 (ul. Świerszcza) - brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy;
- Parowcowa 01 (ul. Dźwigowa, kierunek południowy) - brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy;
- Parowcowa 02 (ul. Dźwigowa, kierunek północny) - brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy;
- Smocza 04 (ul. Anielewicza) - opinia negatywna: w przypadku budowy zatok autobusowych należy je wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skos wyjazdowy 1:8 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 24 metry. Skos wjazdowy 1:4 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 12 metrów. We wskazanej lokalizacji znajdują się liczne sieci uzbrojenia podziemnego: sieć teletechniczna, energetyczna, ciepłownicza, wodociągowa, kanalizacja deszczowa co wiąże się z koniecznością wykonania wielobranżowego projektu, uzgodnienia sposobu zabezpieczenia lub przebudowy sieci z ich gestorem. Zarząd Dróg Miejskich nie widzi możliwości wykonania zadania w ramach jednego roku budżetowego.
- Norblin 02 (ul. Prosta) - opinia negatywna: W przypadku budowy zatok autobusowych należy je wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skos wyjazdowy 1:8 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 24 metry. Skos wjazdowy 1:4 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 12 metrów. We wskazanej lokalizacji znajdują się liczne sieci uzbrojenia podziemnego: sieć: energetyczna, wodociągowa co wiąże się z koniecznością wykonania wielobranżowego projektu, uzgodnienia sposobu zabezpieczenia lub przebudowy sieci z ich gestorem. Szerokość pasa drogowego nie pozwala na budowę zatoki peronu oraz chodnika, w przypadku realizacji należałoby prowadzić inwestycje w trybie ZRID. Zarząd Dróg

Miejskich nie widzi możliwości wykonania zadania w ramach jednego roku budżetowego.

- Redutowa 01 (ul. Jana Olbrachta, kierunek południowo-zachodni) - w przypadku budowy zatok autobusowych należy je wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skos wyjazdowy 1:8 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 24 metry. Skos wjazdowy 1:4 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 12 metrów. We wskazanej lokalizacji znajdują się liczne sieci uzbrojenia podziemnego sieć: teletechniczna, energetyczna, wodociągowa, kanalizacyjna co wiąże się z koniecznością wykonania wielobranżowego projektu, uzgodnienia sposobu zabezpieczenia lub przebudowy sieci z ich gestorem. Zarząd Dróg Miejskich nie widzi możliwości wykonania zadania w ramach jednego roku budżetowego.

- Redutowa 03 (ul. Redutowa, kierunek południowo-wschodni) - brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy;

- Antka Rozpylacza 01 (ul. Jana Olbrachta, kierunek wschodni) - opinia negatywna W przypadku budowy zatok autobusowych należy je wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skos wyjazdowy 1:8 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 24 metry. Skos wjazdowy 1:4 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 12 metrów. We wskazanej lokalizacji znajdują się liczne sieci uzbrojenia podziemnego sieć: teletechniczna, ciepłownicza, energetyczna, wodociągowa co wiąże się z koniecznością wykonania wielobranżowego projektu, uzgodnienia sposobu zabezpieczenia lub przebudowy sieci z ich gestorem. Ponadto budowa zatok autobusowych we wskazanej lokalizacji wiązałaby się z wycinką drzew. Zarząd Dróg Miejskich nie widzi możliwości wykonania zadania w ramach jednego roku budżetowego. Ponadto, obowiązują gwarancja;

- Katowicka 01 (ul. Zwycięzców między Poselską a Katowicką w stronę Centrum) - kolizja z drzewami, brak uzasadnienia z uwagi na niewielkie natężenie autobusów;

- Antka Rozpylacza 02 (ul. Jana Olbrachta, kierunek zachodni) - brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy;

- Metro Księcia Janusza 04 (ul. Jana Olbrachta, kierunek północny) - gwarancja;

- Pustola 01 (ul. Redutowa, kierunek południowy) - w przypadku budowy zatok autobusowych należy je wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skos wyjazdowy 1:8 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 24 metry. Skos wjazdowy 1:4 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 12 metrów. We wskazanej lokalizacji znajdują się liczne sieci uzbrojenia podziemnego sieć: teletechniczna, ciepłownicza, energetyczna, wodociągowa co wiąże się z koniecznością wykonania wielobranżowego projektu, uzgodnienia sposobu zabezpieczenia lub przebudowy sieci z ich gestorem. Ponadto budowa zatok autobusowych we wskazanej lokalizacji wiązałaby się z wycinką drzew.

W Biurze Polityki Mobilności i Transportu został zatwierdzony projekt organizacji ruchu PM/IO/206/2021 na zabezpieczenie przejścia dla pieszych na wysokości nieruchomości nr 48 przy ul. Redutowej (BO nr 1002/2021). Zaprojektowano zieleńce po stronie wschodniej oraz słupki blokujące po zachodniej stronie przejścia. Zarząd Dróg Miejskich nie widzi możliwości wykonania zadania w ramach jednego roku budżetowego

- Pustola 02 (ul. Redutowa, kierunek północny):w przypadku budowy zatok autobusowych należy je wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skos wyjazdowy 1:8 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 24 metry. Skos wjazdowy 1:4 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 12 metrów. We wskazanej lokalizacji znajdują się

liczne sieci uzbrojenia podziemnego sieć: teletechniczna, ciepłownicza, energetyczna, wodociągowa co wiąże się z koniecznością wykonania wielobranżowego projektu, uzgodnienia sposobu zabezpieczenia lub przebudowy sieci z ich gestorem. Ponadto budowa zatok autobusowych we wskazanej lokalizacji wiązałaby się z wycinką drzew.

W Biurze Polityki Mobilności i Transportu został zatwierdzony projekt organizacji ruchu PM/IO/206/2021 na zabezpieczenie przejścia dla pieszych na wysokości nieruchomości nr 48 przy ul. Redutowej (BO nr 1002/2021). Zaprojektowano zieleńce po stronie wschodniej oraz słupki blokujące po zachodniej stronie przejścia. Zarząd Dróg Miejskich nie widzi możliwości wykonania zadania w ramach jednego roku budżetowego

- Zajezdnia Redutowa 01 (ul. Redutowa, kierunek południowy) - we wskazanej lokalizacji istnieje zatoka autobusowa
- Zajezdnia Redutowa 02 (ul. Redutowa, kierunek północny) - opinia negatywna: przypadku budowy zatok autobusowych należy je wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skos wyjazdowy 1:8 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 24 metry. Skos wjazdowy 1:4 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 12 metrów. We wskazanej lokalizacji znajdują się liczne sieci uzbrojenia podziemnego sieć: teletechniczna, energetyczna, kanalizacja deszczowa co wiąże się z koniecznością wykonania wielobranżowego projektu, uzgodnienia sposobu zabezpieczenia lub przebudowy sieci z ich gestorem. Szerokość pasa drogowego nie pozwala na budowę zatoki peronu oraz chodnika, w przypadku realizacji należałoby prowadzić inwestycje w trybie ZRID. Zarząd Dróg Miejskich nie widzi możliwości wykonania zadania w ramach jednego roku budżetowego.
- Leszno 02 (Leszno, kierunek zachodni) - brak możliwości zrealizowania w ciągu 12 miesięcy
- Przy Parku 01 (ul. Włodarzewska, kierunek zachodni) - brak możliwości zrealizowania w ciągu 12 miesięcy;
- Maszynowa 01 (ul. Włodarzewska, kierunek zachodni) - brak możliwości zrealizowania w ciągu 12 miesięcy;
- Goraszewska 04 (św. Bonifacego, kierunek południowo-zachodni) - niemożliwe do realizacji w 12 miesięcy z uwagi na konieczność przebudowy sieci elektroenergetycznej oraz kanalizacyjnej.
- Kino Femina 07 (al. Jana Pawła II, kierunek południowy) - opinia negatywna: przypadku budowy zatok autobusowych należy je wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Skos wyjazdowy 1:8 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 24 metry. Skos wjazdowy 1:4 szerokości zatoki 3 metry odsunięcie peronu o 12 metrów. We wskazanej lokalizacji znajdują się liczne sieci uzbrojenia podziemnego sieć: teletechniczna, energetyczna, kanalizacja deszczowa, wodociągowa co wiąże się z koniecznością wykonania wielobranżowego projektu, uzgodnienia sposobu zabezpieczenia lub przebudowy sieci z ich gestorem. Zarząd Dróg Miejskich nie widzi możliwości wykonania zadania w ramach jednego roku budżetowego.
- Zaruskiego 02 (ul. Czerniakowska, kierunek północny) - niemożliwe do realizacji w 12 miesięcy z uwagi na konieczność przebudowy sieci elektroenergetycznej oraz telekomunikacyjnej.
- Nałęczowska 01 (ul. Sobieskiego, kierunek południowy) - niemożliwe do realizacji w 12 miesięcy z uwagi na konieczność przebudowy sieci elektroenergetycznej, ponadto do uzgodnienia z TW z uwagi na kolizję z zadaniem budowy tramwaju na Wilanów
- Świętego Bonifacego 01 (ul. Sobieskiego, kierunek południowy) - niemożliwe do realizacji w 12 miesięcy z uwagi na konieczność przebudowy sieci elektroenergetycznej i kanalizacyjnej, ponadto do uzgodnienia z TW z uwagi na kolizję z zadaniem budowy tramwaju na Wilanów
- Aleja Lotników 02 (ul. Puławska, kierunek północny) - niemożliwe, kolizja z zadaniem budowy

drogi dla rowerów wzdłuż Puławskiej (projekt ZIT, wykonawca: ZRiKD), w ramach której zlikwidowano zatokę.

- Kochanowskiego 01 (ul. Rudnickiego, kierunek płd.-zach. w stronę Maczka) – kolizja z zadaniem inwestycyjnym ZDM, opinia negatywna;

- Walewska 01 (ul. Kinowa, kierunek północny) - konieczność likwidacji miejsc postojowych, trudność w lokalizacji wiaty przystankowej, niewielkie natężenie autobusów – brak uzasadnienia, brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy;

- Walewska 02 (ul. Kinowa, kierunek południowy) - konieczność likwidacji miejsc postojowych, trudność w lokalizacji wiaty przystankowej, niewielkie natężenie autobusów – brak uzasadnienia, brak możliwości do wykonania w ciągu 12 miesięcy.

Organizacja ruchu w danym miejscu jest zatwierdzana przez organ zarządzający ruchem, w przypadku dróg miejskich w Warszawie jest nim Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Organizacja ruchu musi być zgodna z przepisami. W przypadku braku możliwości bezpiecznego omijania stojącego autobusu jest ono niedopuszczalne.

Jednocześnie chcielibyśmy wyjaśnić, że w światowej praktyce projektowania drogowego, w tym w Warszawie, obecnie odchodzi się od wprowadzania zatok przystankowych na ulicach w gęstej zabudowie miejskiej. W obszarach tych zapewniany jest priorytet dla transportu publicznego, który tym samym zyskuje na atrakcyjności oraz efektywności i jest coraz chętniej wybierany przez mieszkańców. Na ulicach w gęstej zabudowie miejskiej prym powinny wieść rozwiązania inżynierskie promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dlatego też podejmowane są działania mające na celu uspokajanie ruchu drogowego, w tym zmniejszanie prędkości poruszających się pojazdów za pomocą rozwiązań ograniczających możliwość rozwijania nadmiernych prędkości. Zatoki przystankowe we wskazanych lokalizacjach wpływałyby natomiast na zwiększenie prędkości poruszających się pojazdów. Skutkowałyby potencjalnie zwiększonym czasem oczekiwania na włączenie się do ruchu przez autobusy, co z kolei skutkowało by zmniejszeniem atrakcyjności i efektywności transportu publicznego.

Zarząd Transportu Miejskiego zajmując stanowisko w sprawie lokalizacji, kształtu i wyposażenia przystanków występuje w imieniu szeroko rozumianego transportu publicznego. Każda lokalizacja rozpatrywana jest indywidualnie. ZTM bierze pod uwagę takie czynniki jak zagospodarowanie przestrzenne, dostępność przystanku dla użytkowników, rolę transportu zbiorowego w obsłudze danego obszaru, natężenie ruchu pojazdów transportu zbiorowego na danym odcinku czy możliwości (techniczne, dostęp do terenu itp.) realizacji przystanku w danej lokalizacji w określonym kształcie. Z punktu widzenia ZTM w zatoki powinny być wyposażane przystanki w następujących przypadkach:

- kiedy na przystanku przewidywane jest odbywanie zgodnie z rozkładem jazdy postoju autobusów;
 - kiedy zatoka jest warunkiem umożliwiającym zlokalizowanie przystanku w miejscu najkorzystniejszym z punktu widzenia dostępności dla pasażerów (np. bezpośrednio na wylocie skrzyżowania);
 - kiedy przystanek zlokalizowany jest na drodze o podstawowym znaczeniu dla ruchu ogólnego, gdzie wiadomym jest, że zatoka będzie wymagana przez organ zarządzający ruchem.
- Należy podkreślić, że Zarząd Transportu Miejskiego, zajmując stanowisko w sprawie przedstawianych rozwiązań, wyraża opinię z punktu widzenia transportu zbiorowego.

Ostateczną decyzję podejmuje organ zarządzający ruchem. Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym do niniejszego projektu wydało opinię negatywną.

Potencjalne skutki realizacji projektu dla przestrzeni publicznej oraz społeczności lokalnej:

Uzasadnienie negatywnej oceny

Realizacja projektu nie jest możliwa - podtrzymujemy swoje wcześniejsze stanowisko. Dodatkowo negatywną ocenę do poszczególnych elementów lub całości projektu wydał Zarząd Dróg Miejskich i Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym m.st. Warszawy.

Propozycja wyniku rozpatrzenia odwołania:

podtrzymanie oceny negatywnej

Data przeprowadzonej oceny: 19-05-2021

Imię i nazwisko pracownika oceniającego: Dobięstaw Kadłof

GŁÓWNY SPECJALISTA
ds. transportu publicznego
Dział Organizacji Przewozów


Dobięstaw Kadłof

Data zatwierdzenia karty:

Imię, nazwisko oraz funkcja osoby zatwierdzającej kartę: Katarzyna Strzegowska, Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego

DYREKTOR
Zarządu Transportu Miejskiego


Katarzyna Strzegowska

Wynik rozpatrzenia odwołania:

podtrzymanie oceny negatywnej/~~zmiana oceny projektu na pozytywny~~

Data zatwierdzenia karty: 25.05.2021r.

p.o. DYREKTORA KOORDYNATORA
DS. PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I DIALOGU SPOŁECZNEGO


Karolina Zdrodowska

Karolina Zdrodowska, Dyrektor Koordynator ds. przedsiębiorczości i dialogu społecznego

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

ⁱⁱ Signum – elektroniczny system obiegu dokumentów w Urzędzie Miasta