Nr ESOG[i]: 1661

Znak Signum[ii]:

Nazwa projektu: Naprawiamy rondo 40-latka! Bezpieczne przejścia podziemne i wygodny parking

Data wpływu odwołania do urzędu: 11-05-2021

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

Podmiot dokonujący ponownej oceny

Zarząd Dróg Miejskich

Informacje o przeprowadzonej ponownej ocenie

Kryteria, co do których autor miał zastrzeżenia

- Projekt nie narusza przepisów prawa powszechnie obowiązującego, w tym aktów prawa miejscowego,
- 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,
- 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 jest możliwy do zrealizowania w trakcie jednego 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:

Ponowna ocena projektu w oparciu o kryteria oceny

Powody oceny negatywnej zostały obszernie opisane w karcie oceny merytorycznej. Autor w odwołaniu nie wskazał żadnych faktów podważających prawidłowość oceny merytorycznej projektu.

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, w tym obiektu inżynierskiego jakim jest przejście podziemne. 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.
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 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.

4) Zgodnie ze „Standardami dostępności m.st. Warszawy", przyjętymi zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017, Przestrzeń publiczna powinna być w pełni dostępna, to znaczy – odpowiadać na potrzeby wszystkich użytkowników, wprowadzając rozwiązania dostępne i przyjazne dla maksymalnie szerokiej grupy osób. Projekt zakładający pogorszenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności jest sprzeczny z tymi przepisami.

5) Zgodnie ze „Standardami projektowymi i wykonawczymi infrastruktury dla pieszych w m.st. Warszawie", przyjętym zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017, politykę rozwoju ruchu pieszego należy realizować poprzez uprzywilejowanie ruchu pieszego w centrum Warszawy i centrach dzielnic ze stosowaniem zasady prowadzenia ruchu pieszego na powierzchni terenu, na ciągach pieszych wolnych od przeszkód i dostosowanych do intensywności ruchu pieszego, z przekraczaniem jezdni na przejściach naziemnych (także tam gdzie funkcjonują przejścia podziemne). Propozycja likwidacji naziemnego przejścia dla pieszych w centrum miasta jest sprzeczna z tymi przepisami.

6) Projekt jest niezgodny ze „Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy", przyjętym zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy nr 5523/2010. Standardy zobowiązują do zapewnienia spójności, bezpośredniości, atrakcyjności, bezpieczeństwa i wygody infrastruktury rowerowej. Propozycja budowy zatoki postojowej oznacza konieczność likwidacji drogi dla rowerów na tym odcinku. Postulat likwidacji części głównej trasy rowerowej obniża standard i atrakcyjność tej trasy oraz pogarsza bezpieczeństwo rowerzystów.

7) Propozycja odtworzenia miejsc postojowych na stropie tunelu średnicowego wiązałaby się z koniecznością budowy miejsc postojowych oraz jezdni manewrowej o łącznej szerokości min. 8 metrów (+ 1 m na skrajnię drogową i skarpę/mur oporowy w celu zniwelowania występującej w

terenie różnicy poziomów). Wariant ten wiąże się z koniecznością całkowitej likwidacji zieleni oraz drogi dla rowerów. Ponadto, wbrew treści projektu, przed przebudową w tym miejscu znajdowało się 11 miejsc postojowych (w treści projektu wskazano na wyznaczenie 35 miejsc postojowych, co jest fizycznie niemożliwe).

8) Propozycja wyposażenia przejść podziemnych w urządzenia dla osób niepełnosprawnych była analizowana przez ZDM w ubiegłych latach. Dla zapewnienia odpowiedniego standardu, należałoby zastosować windy. Budowa 6-8 wind prawdopodobnie wiązałaby się z koniecznością zwężenia jezdni aby wygospodarować miejsce na windy (w kilku miejscach brakuje przestrzeni dla windy pomiędzy schodami a jezdnią). Ponadto, koszt budowy jednej widny to min. 1 mln zł, zaś w opisywanym przypadku byłby większy ze względu na daleko idącą przebudowę przejść podziemnych i zagospodarowania na powierzchni. W związku z tym, koszt całego projektu przekroczyłby 10 mln zł, czyli byłby dwukrotnie wyższy niż limit środków na projekt w budżecie obywatelskim.

Propozycja wyniku rozpatrzenia odwołania:

podtrzymanie oceny negatywnej

Data przeprowadzonej oceny: 14-05-2021

Imię i nazwisko pracownika oceniającego: Szymon Fertacz

SPECJALISTA
Szymon Fertacz

DYREKTOR
w/z
Wojciech Partyka
Zastępca Dyrektora

Data zatwierdzenia karty: 17 MAJ. 2021

Imię, nazwisko oraz funkcja osoby zatwierdzającej kartę: Wojciech Partyka, Zastępca Dyrektora ZDM

Wynik rozpatrzenia odwołania:

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

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

Data zatwierdzenia karty: 21 MAJ. 2021

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