

CZĘŚĆ B. – WERYFIKACJA SZCZEGÓŁOWA

Nr ESOG

137

Znak Signum

Nazwa projektu

Bezpieczne przejście dla pieszych

Weryfikacja szczegółowa zostanie przeprowadzona przez:

następującą komórkę organizacyjną urzędu dzielnicy (komórkę wiodącą)¹:

następującą jednostkę organizacyjną m.st. Warszawy

Zarząd Dróg Miejskich

TOR

.....
(data, podpis i pieczęć
osoby kierującej pracą urzędu dzielnic

¹Komórka wiodąca odpowiada za koordynację procesu weryfikacji szczegółowej. Dopuszcza się przeprowadzenie części weryfikacji również przez inne niż wiodąca komórki organizacyjne. Informacje o oddelegowaniu części weryfikacji do innej niż wiodąca komórki organizacyjnej, a także o opiniach lub uzgodnieniach, na podstawie których została podjęta decyzja o wyniku weryfikacji szczegółowej powinny zostać zamieszczone w rubryce „uwagi” znajdującej się pod nazwą właściwego kryterium weryfikacji.

Informacje o przeprowadzonej wstępnej weryfikacji (przed spotkaniami dyskusyjnymi)

Wstępny wynik weryfikacji szczegółowej

1. Zaliczanie się przedmiotu projektu do zadań własnych m.st. Warszawy przypisanych do realizacji dzielnicom lub jednostkom organizacyjnym
2. Zlokalizowanie projektu na terenie pozostającym we władaniu m.st. Warszawy i nieobciążonym na rzecz osób trzecich
3. Możliwość zrealizowania projektu w całości do końca roku budżetowego 2018
4. Uwzględnienie wszystkich prac (etapów) niezbędnych do całkowitego ukończenia realizacji projektu do końca roku budżetowego 2018
5. Projekt nie zakłada wykonania wyłącznie dokumentacji projektowej / nie wiąże się z koniecznością wykonania kolejnych etapów realizacji zadania w latach kolejnych
6. Zgodność z przyjętymi strategiami i programami m.st. Warszawy
7. Zgodność z obowiązującymi przepisami prawa
8. Występowanie technicznej lub technologicznej możliwości realizacji projektu
9. Akceptacja kosztorysu realizacji projektu
10. Utrzymanie faktycznych kosztów realizacji w ramach limitu wartości pojedynczego projektu
11. Akceptacja kosztorysu eksploatacji efektu realizacji projektu w kolejnych latach
12. Spójność poszczególnych elementów projektu
13. Spełnienie kryterium ogólnodostępności
14. Inne

Uwagi dla autora – wstępny wynik weryfikacji:

Dobra – Bednarska – negatywnie. Duże natężenie ruchu na ul. Dobrej i kolejka pojazdów oczekujących na ul. Dobrej na kierunku od ul. Karowej do ul. Nowy Zjazd zaczyna się już przed ul. Bednarską, budowa azylu utrudni dojazd do istniejącego, wydzielonego pasa do skrętu w lewo i utrudni dojazd mieszkańcom m. in. ulic: Sowiej, Mariensztat, Furmańskiej, Bednarskiej i obsługę obszaru Mariensztatu. Ulica Bednarska ma jeden kierunek ruchu i dodatkowo obowiązuje zakaz skrętu w lewo w ul. Karową z ul. Dobrej (skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną). Azyl w tym miejscu może spowodować przejazdy pojazdów pasem o przeciwnym kierunku ruchu w celu ominięcia azylu. Zgłoszony projekt może spowodować wzrost zagrożenia b.r.d zamiast je zmniejszyć. Podczas projektowania zmian w stałej organizacji ruchu nie można wykluczyć korekty lokalizacji przejść dla pieszych przy skrzyżowaniu, tak aby zapewnić miejsce dla pojazdów oczekujących na ul. Bednarskiej, do włączenia się w ul. Dobrą. Wskazana kontrola oświetlenia przejść po ich korekcie – nie można wykluczyć zasadności ich doświetlenia. Dodatkowo należałoby uwzględnić korektę lokalizacji urządzeń bezpieczeństwa ruchu na wschodnim wlocie ul. Bednarskiej i ustawienie nowych, w rejonie korygowanych lokalizacji przejść dla pieszych. Spodziewana likwidacja kilku miejsc postojowych w strefie SPPN. Należy również uwzględnić istniejącą nawierzchnię (z kostki brukowej) na ul. Bednarskiej i kwestię możliwości wykonania nawierzchni bitumicznej na wlotach ul. Bednarskiej aby zapewnić trwałość oznakowania poziomego. Na omawianym przejściu, w latach 2010-2016 odnotowano 1 kolizję z udziałem pieszego.

Dobra – Gęsta – negatywnie. Azyl powinien być budowany (nie z elementów plastikowych). Budowa azylu wiązałaby się z likwidacją około 25 m zatoki postojowej po stronie BUW (zmiana geometrii drogi- zabudowa zatoki, ustawienie dodatkowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu – słupki lub ogrodzenie). Wąski chodnik po zachodniej stronie ul. Dobrej może spowodować, że poprzez zawężenie pasa ruchu (pojazdy, w tym także liczne w tym miejscu autobusy wycieczkowe - sąsiedztwo CNK) będą przejeżdżały ten fragment ul. Dobrej bardzo blisko zachodniej krawędzi jezdni. Brak miejsca na lokalizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu na południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania Dobra – Gęsta może spowodować, że piesi na ww. chodniku nie będą czuli się bezpiecznie. Nie można wykluczyć korekty lokalizacji przejścia dla pieszych na wlocie ul. Gęstej (czyli podobnie jak przy skrzyżowaniu : Dobra - Bednarska), ale brak miejsca na wygrodenie może spowodować przekraczanie jezdni przez pieszych poza wyznaczonym przejściem, co spowoduje pogorszenie bezpieczeństwa ruchu w tym rejonie, zamiast je poprawić. W konsekwencji ew. zmiany lokalizacji przejścia spowoduje także likwidację kilku miejsc postojowych w strefie SPPN. Na omawianym przejściu, w latach 2010-2016 nie odnotowano żadnych zdarzeń drogowych.

Myśliwiecka – al. Radiowej Trójki – pozytywnie pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii ZTM z uwagi na zawężenie pasa ruchu do 3,1m (szerokość jezdni 8,2m, szerokość azylu 2,0m)

Myśliwiecka – Hoene-Wrońskiego – negatywnie - budowa azylu wiąże się z przesunięciem przejścia dla pieszych oraz ścieżki rowerowej. Kolizja azylu z pojazdami skręcającymi w lewo w Myśliwiecką

M

Rozbrat - Śniegockiej, Szara, al. Ks. Stanka, Górnośląska – negatywnie w 2017 r. ZDM przewiduje przebudowę ul. Rozbrat i zawężenie jezdni oraz budowę azylu na przejściach dla pieszych bez sygnalizacji
Kruczkowskiego – al. 3 Maja – negatywnie-ZDM zwrócił się do ZTM o likwidację/przeniesienie przystanku autobusowego zlokalizowanego na przy pasie do skrzyżowania w prawo. Lokalizacja azylu na przejściu dla pieszych wiąże się z korektą istniejącej geometrii i poszerzeniem jezdni. W tym miejscu przewidziano montaż bezpiecznych przejść
Bracka – Żurawia – pozytywnie ale łącznie z zabrukowaniem powierzchni P-21
Międzyparkowa – Bonifraterska – azyl będzie uwzględniony w projekcie TW

Data spotkania dyskusyjnego

18.03.2017

Obecność autora lub przedstawiciela na spotkaniu

tak

nie – projekt wycofany

Notatka

Projekt zmieniony przez autora

Informacje o przeprowadzonej weryfikacji

(po spotkaniach dyskusyjnych i ew. zmianach projektu przez autora)

<p>1. Zaliczanie się przedmiotu projektu do zadań własnych m.st. Warszawy przypisanych do realizacji dzielnicom lub jednostkom organizacyjnym</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>
<p>2. Zlokalizowanie projektu na terenie pozostającym we władaniu m.st. Warszawy i nieobciążonym na rzecz osób trzecich</p> <p><input type="checkbox"/> w dzielnicy dopuszczono możliwość zgłaszania projektów na terenie innym niż ww.</p> <p><input type="checkbox"/> do projektu została dołączona właściwa zgoda dysponenta nieruchomości (jeżeli jest wymagana)</p> <p>do projektu została dołączona właściwa zgoda dysponenta nieruchomości (jeżeli jest wymagana)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>
<p>3. Możliwość zrealizowania projektu w całości do końca roku budżetowego 2018</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>
<p>4. Uwzględnienie wszystkich prac (etapów) niezbędnych do całkowitego ukończenia realizacji projektu do końca roku budżetowego 2018</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>
<p>5. Projekt nie zakłada wykonania wyłącznie dokumentacji projektowej / nie wiąże się z koniecznością wykonania kolejnych etapów realizacji zadania w latach kolejnych</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>

6. Zgodność z przyjętymi strategiami i programami m.st. Warszawy	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono
<p>1. Przejścia u zbiegu Kruczkowskiego/al. 3 Maja zostaną przebudowane w 2017 r. na przejścia aktywne. Więcej na ten temat można się dowiedzieć tutaj: https://zdm.waw.pl/aktualnosci/bedzie-wiecej-aktywnych-przejsc-trzy-oferty. Ponadto, azyle stosuje się do rozdzielania kierunków ruchu – zastosowanie ich do rozdzielania pasów ruchu o tym samym kierunku będzie nieintuicyjne dla użytkowników. Dodatkowo, szerokość jezdni (9,5 m) nie pozwala na budowę pełnowymiarowego azylu bez przebudowy jezdni i chodnika.</p> <p>2. Azyle na przejściach dla pieszych na skrzyżowaniu Międzyparkowa/Bonifratska zostaną uwzględnione w projekcie realizowanym przez Tramwaje Warszawskie, w związku z tym nie ma potrzeby uwzględniania ich w budżecie partycypacyjnym.</p> <p>3. Budowa azyli na skrzyżowaniach Rozbrat/Górnośląska (x2), Rozbrat/Śniegockiej (x2), Rozbrat/Szara, Rozbrat/al. ks. Stanka jest planowana w 2017 r. przez ZDM.</p>	
7. Zgodność z obowiązującymi przepisami prawa (w tym z Miejscowym Planem Zagosp. Przestrz.)	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono
8. Występowanie technicznej lub technologicznej możliwości realizacji projektu	<input type="checkbox"/> spełniono <input checked="" type="checkbox"/> nie spełniono <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>1. Ze względu na bardzo wysoki koszt oraz wątpliwą zasadność, uzgodniono z autorem rezygnację z azyli na przejściach wyposażone w sygnalizację świetlną (Krucza/Piękna, Krucza/Wilcza, Krucza/Hoża, Krucza/Wspólna, Krucza/Żurawia (x2), Krucza/Nowogrodzka (x2), al. Szucha/Litewska, Al. Ujazdowskie/pl. Trzech Krzyży, Al. Ujazdowskie/Piękna (x2), Al. Ujazdowskie/Bagatela (x2).</p> <p>2. Dobra/Bednarska – budowę azylu opiniujemy negatywnie. Duże natężenie ruchu na ul. Dobrej i kolejka pojazdów oczekujących na ul. Dobrej na kierunku od ul. Karowej do ul. Nowy Zjazd zaczyna się już przed ul. Bednarską, budowa azylu utrudni dojazd do istniejącego, wydzielonego pasa do skrętu w lewo i utrudni dojazd mieszkańcom m. in. ulic: Sowiej, Mariensztat, Furmańskiej, Bednarskiej i obsługę obszaru Mariensztatu. Ulica Bednarska ma jeden kierunek ruchu i dodatkowo obowiązuje zakaz skrętu w lewo w ul. Karową z ul. Dobrej (skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną). Azyl w tym miejscu może spowodować przejazdy pojazdów pasem o przeciwnym kierunku ruchu w celu ominięcia azylu. Zgłoszony projekt może spowodować wzrost zagrożenia b.r.d zamiast je zmniejszyć. Podczas projektowania zmian w stałej organizacji ruchu nie można wykluczyć korekty lokalizacji przejść dla pieszych przy skrzyżowaniu, tak aby zapewnić miejsce dla pojazdów oczekujących na ul. Bednarskiej, do włączenia się w ul. Dobrą. Na omawianym przejściu, w latach 2010-2016 odnotowano 1 kolizję z udziałem pieszego.</p> <p>3. Dobra/Gęsta – budowę azylu opiniujemy negatywnie. Budowa azylu wiązałaby się z likwidacją około 25 m zatoki postojowej po stronie BUW (zmiana geometrii drogi - zabudowa zatoki, ustawienie dodatkowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu – słupki lub ogrodzenie). Wąski chodnik po zachodniej stronie ul. Dobrej może spowodować, że poprzez zawężenie pasa ruchu (pojazdy, w tym także liczne w tym miejscu autobusy wycieczkowe - sąsiedztwo CNK) będą przejeżdżały ten fragment ul. Dobrej bardzo blisko zachodniej krawędzi jezdni. Brak miejsca na lokalizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu na południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania Dobra – Gęsta może spowodować, że piesi na ww. chodniku nie będą czuli się bezpiecznie. Nie można wykluczyć korekty lokalizacji przejścia dla pieszych na wlocie ul. Gęstej (czyli podobnie jak przy skrzyżowaniu: Dobra - Bednarska), ale brak miejsca na wygrodzenie może spowodować przekraczanie jezdni przez pieszych poza wyznaczonym przejściem, co spowoduje pogorszenie bezpieczeństwa ruchu w tym rejonie, zamiast je poprawić. W konsekwencji ew. zmiany lokalizacji przejścia spowoduje także likwidację kilku miejsc postojowych w strefie SPPN. Na omawianym przejściu, w latach 2010-2016 nie odnotowano żadnych zdarzeń drogowych.</p> <p>4. Bracka – Żurawia – budowę azylu opiniujemy pozytywnie ale łącznie z zabrukowaniem powierzchni P-21</p>	

5. Myśliwiecka – al. Radiowej Trójki – budowę azylu opiniujemy pozytywnie pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii ZTM z uwagi na zawężenie pasa ruchu do 3,1m (szerokość jezdni 8,2m, szerokość azylu 2,0m)

6. Myśliwiecka – Hoene-Wrońskiego – budowę azylu opiniujemy negatywnie. Budowa azylu wiąże się z przesunięciem przejścia dla pieszych oraz ścieżki rowerowej (co nie jest możliwe ze względu na mur). W przeciwnym wypadku azyl uniemożliwia skręt w lewo w Myśliwiecką.

9. Akceptacja kosztorysu realizacji projektu

przyjmuje się bez uwag

przyjmuje się z następującymi zmianami:
(należy wskazać uzasadnienie zmian)

Wycena projektu dla azylu zweryfikowanych pozytywnie:

Bracka – Żurawia – 45 000 zł (wykonanie) + 10 000 zł (projekt organizacji ruchu, projekt wykonawczy, projekt czasowej organizacji ruchu)

Myśliwiecka – al. Radiowej Trójki – 12 000 zł (wykonanie) + 10 000 zł (projekt organizacji ruchu, projekt wykonawczy, projekt czasowej organizacji ruchu)

10. Utrzymanie faktycznych kosztów realizacji w ramach limitu wartości pojedynczego projektu
(jeżeli limit nie został ustalony: w ramach kwoty dostępnej w obszarze lub na poziomie ogólnodzielnicowym)

spełniono

nie spełniono

11. Akceptacja kosztorysu eksploatacji efektu realizacji projektu w kolejnych latach

przyjmuje się bez uwag

przyjmuje się z następującymi zmianami:
(należy wskazać uzasadnienie zmian)

12. Spójność poszczególnych elementów projektu

(w szczególności czy nazwa projektu, a także skrócony opis projektu oddają istotę projektu i są zgodne z pełnym opisem i kosztorysem)

przyjmuje się bez uwag

przyjmuje się z następującymi zmianami:
(należy wskazać uzasadnienie zmian)

13. Spełnienie kryterium ogólnodostępności
(na podstawie definicji opracowanej przez Zespół ds. budżetu partycypacyjnego)

spełniono

nie spełniono

14. Inne istotne uwagi dot. weryfikacji szczegółowej projektu

Dodatkowe informacje

Uzgadnianie wersji projektu

(wypełnia się wyłącznie w przypadku projektów zawierających braki formalne)

Data przekazania informacji
o możliwości dokonania
niezbędnych zmian

11.04.2017

Sposób przekazania informacji

poczta tradycyjna e-mail
 telefon osobiście

Uwagi

Autor zgodził się na zmiany wynikające z pkt. 6.2, 6.3, 8.1, 8.5 karty weryfikacji. Autor nie zgodził się na pozostałe zaproponowane zmiany (6.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.6 oraz kosztorys). W związku z brakiem zgody projekt został zweryfikowany negatywnie.

Data oraz miejsce spotkania
uzgodnieniowego
(jeżeli zasadne)

Informacje o zmianach wprowadzonych w porozumieniu z projektodawcą, a także uzasadnienie tych zmian należy zamieścić w załączniku do niniejszej karty weryfikacji.

Wynik weryfikacji szczegółowej – urząd dzielnicy lub jednostka

Pozytywny

Negatywny

p.o. NACZELNIKA WYDZIAŁU
Komunikacji Społecznej

3.05.17

Mikolaj Pienkos

(data, podpis i pieczęć osoby dokonującej weryfikacji)

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH

Łukasz Puchalski

(data, podpis i pieczęć osoby kierującej pracą komórki organizacyjnej dokonującej weryfikacji – komórki wiodącej)