

**Karta oceny merytorycznej
projektu zgłoszonego do budżetu obywatelskiego
w m.st. Warszawie na rok 2021**

Nr ESOG

1045

Znak Signum

Nazwa projektu

Aktywne przejścia dla pieszych bez zwięzania jezdni.

Podmiot dokonujący oceny merytorycznej

(nazwa wydziału oraz urzędu dzielnicy/biura lub jednostki)

Zarząd Dróg Miejskich

Informacje o przeprowadzonej ocenie merytorycznej

1. Projekt nie narusza przepisów prawa powszechnie obowiązującego, w tym aktów prawa miejscowego

spełniono

nie spełniono

Uwagi:

2. Projekt mieści się w zakresie zadań własnych m.st. Warszawy

spełniono

nie spełniono

Uwagi:

3. M.st. Warszawa posiada tytuł prawny do dysponowania nieruchomością, na której projekt będzie realizowany

spełniono

nie spełniono

Uwagi:

<p>Nie dojdzie do naruszenia praw osób trzecich, w tym praw autorskich i praw zależnych</p> <p>4. <input type="checkbox"/> projekt nie narusza praw autorskich <input type="checkbox"/> do projektu została dołączona zgoda autora na wykorzystanie utworu (jeżeli jest wymagana)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>
Uwagi:	
<p>Projekt nie narusza norm, standardów oraz przepisów technicznych</p> <p>5.</p>	<p><input type="checkbox"/> spełniono <input checked="" type="checkbox"/> nie spełniono</p>
<p>Uwagi:</p> <p>Od roku 2016 Zarząd Dróg Miejskich prowadzi audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej. Certyfikowani audytorzy badają bezpieczeństwo przejść pod kątem ok. 30 kryteriów. Wśród nich są kwestie związane z geometrią jezdni, odwodnieniem, organizacją ruchu oraz oświetleniem ulicznym. Zarząd Dróg Miejskich na bieżąco realizuje projekty zmian organizacji ruchu mające na celu poprawę bezpieczeństwa, zaczynając od tych przejść, które uzyskały najniższe oceny.</p> <p>Zmiany na przejściach powinny być realizowane wg. zaleceń audytorów, którzy posiadają do tego właściwe uprawnienia.</p> <p>W przypadku przejść, dla których audyt nie został jeszcze wykonany, Zarząd Dróg Miejskich bazuje na ocenie organu zarządzającego ruchem tj. Biura Polityki Mobilności i Transportu. Szczegółowa ocena poszczególnych lokalizacji została zawarta w „dodatkowych informacjach” na dole arkusza.</p>	
<p>Projekt jest możliwy do zrealizowania we wskazanej w zgłoszeniu projektu lokalizacji, w tym czy realizacja projektu nie koliduje z realizowanymi przedsięwzięciami m.st. Warszawy</p> <p>6.</p>	<p><input type="checkbox"/> spełniono <input checked="" type="checkbox"/> nie spełniono</p>
<p>Uwagi:</p> <p>Lokalizacje 8-11 kolidują z budową linii tramwajowej na Wilanowie, projekt zakłada znaczącą ingerencję w przekrój i organizację ruchu na istniejącym układzie drogowym.</p> <p>Lokalizacje 12-14 są objęte czasową organizacją ruchu związaną z budową metra.</p> <p>Lokalizacje 15-18 są objęte projektem przebudowy ul. Sokratesa.</p>	
<p>Realizacja projektu we wskazanej w zgłoszeniu projektu lokalizacji nie naruszy gwarancji udzielonej m.st. Warszawie przez wykonawcę na istniejącą w tej lokalizacji infrastrukturę</p> <p>7.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>
Uwagi:	
<p>Dostępne na rynku technologie umożliwiają realizację projektu</p> <p>8.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono</p>
Uwagi:	
<p>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</p> <p>9.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>
Uwagi:	

10. Projekt jest możliwy do zrealizowania w trakcie jednego roku budżetowego	<input type="checkbox"/> spełniono	<input checked="" type="checkbox"/> nie spełniono
<p>Uwagi: Przejścia dla pieszych w pasach dróg będących w zarządzie ZDM, które uzyskały wstępną akceptację BPMIT (lokalizacje 3, 20, 21, 22) nie są możliwe do realizacji w ciągu jednego roku budżetowego z uwagi na konieczność budowy sygnalizacji świetlnej.</p> <p>Budowa sygnalizacji świetlnej wymaga opracowania wielobranżowej dokumentacji technicznej. Opracowanie takiej dokumentacji 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 miesiące. Po ukończeniu dokumentacji, konieczny jest przetarg na wykonawcę robót, który również trwa ok. 2 miesiące. Następnie, od 2 do 6 miesięcy zajmuje sama budowa. W związku z tym, że prace nad realizacją możemy zacząć dopiero w 2021 r., nie jest możliwe zakończenie, odebranie i rozliczenie robót do 15 grudnia 2021 r., czyli w ciągu jednego roku budżetowego.</p>		
11. 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	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono	<input type="checkbox"/> nie spełniono
Uwagi:		
12. Mieszkańcy Warszawy mogą korzystać z projektu nieodpłatnie	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono	<input type="checkbox"/> nie spełniono
Uwagi:		
13. 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	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono	<input type="checkbox"/> nie spełniono <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Uwagi:		
14. 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	<input type="checkbox"/> spełniono	<input type="checkbox"/> nie spełniono <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Uwagi:		
15. Projekt nie zakłada wykonania wyłącznie dokumentacji projektowej	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono	<input type="checkbox"/> nie spełniono
Uwagi:		
16. Projekt nie wiąże się z koniecznością wykonania kolejnych etapów realizacji zadania w latach kolejnych	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono	<input type="checkbox"/> nie spełniono
Uwagi:		

17. Brak wskazania potencjalnego wykonawcy, trybu jego wyboru lub znaków towarowych	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono	<input type="checkbox"/> nie spełniono
Uwagi:		

18. Kosztorys realizacji projektu (z uwzględnieniem kosztów oznakowania graficznego projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego oraz kosztami eksploatacji w roku wykonania)		
Dla 2 przejść ocenionych pozytywnie (Herbsta/Dunikowskiego 02 i Romera 4b) przyjmuje się kosztorys na poziomie 610 tys. zł		

19. Utrzymanie faktycznych kosztów realizacji w ramach limitu wartości pojedynczego projektu	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono	<input type="checkbox"/> nie spełniono
Uwagi:		

Dodatkowe informacje

Opinia Biura Polityki Mobilności i Transportu:

Opiniuje projekt z uwagami:

1. ul. Jastrzębowski przy budynku BACEWICZÓWNY 6 - negatywnie z uwagi na fakt, że nie rekomendujemy stosowania aktywnego przejścia na ciągu, w którym zlokalizowanych jest kilka przejść o podobnych warunkach ruchu – wyeksponowanie jednego przejścia może wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa na pozostałych;
2. ul. Jastrzębowski przy budynku JASTRZĘBOWSKIEGO nr 22 - negatywnie z uwagi na fakt, że nie rekomendujemy stosowania aktywnego przejścia na ciągu, w którym zlokalizowanych jest kilka przejść o podobnych warunkach ruchu – wyeksponowanie jednego przejścia może wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa na pozostałych;
3. ul. Ciszewskiego przy ujęciu wody oligoceńskiej – sugerujemy w pierwszej kolejności realizację zaleceń audytu BRD:
 - Zalecany jest montaż sygnalizacji świetlnej
 - Kratkę ściekową przenieść poza przejście.
 - Uzupelnić płytki prowadzące po lewej stronie przejścia (w pasie dzielącym jezdnie)
 - Wskazane odnowienie oznakowania poziomego.
4. ul. Herbsta przy przystanku autobusowym DUNIKOWSKIEGO 02 – sugerujemy w pierwszej kolejności zlikwidować parkowanie w okolicy przejścia
5. ul. Herbsta przy budynku HERBSTA nr 4 dwa przejścia – Zatwierdzony projekt 964/19 dotyczy 1 przejścia (likwidacja zatoki postojowej w okolicy przejścia) – rekomendowane usunięcie zatoki dla drugiego przejścia
6. ul. Romera przy budynku ROMERA 4b. – sugerujemy zlikwidować parkowanie w okolicy przejścia
7. ul. Surowieckiego przy budynku ROMERA 10. – negatywnie
8. ul. Goworka x Chocimska – rejon objęty jest pracami projektowymi związanymi z budowa linii tramwajowej na Wilanów – projekt zakłada znacząca ingerencje w przekrój i organizację ruchu na istniejącym układzie drogowym. Zalecamy wprowadzić docelowe zmiany, wynikające z projektu budowy linii tramwajowej
9. ul. Spacerowa przy budynku SPACEROWA 20a - rejon objęty jest pracami projektowymi związanymi z budowa linii tramwajowej na Wilanów – projekt zakłada znacząca ingerencje w przekrój i organizację ruchu na istniejącym układzie drogowym. Zalecamy wprowadzić docelowe zmiany, wynikające z projektu budowy linii tramwajowej
10. ul. Spacerowa przy hotelu REGENT - rejon objęty jest pracami projektowymi związanymi z budowa linii tramwajowej na Wilanów – projekt zakłada znacząca ingerencje w przekrój i organizację ruchu na istniejącym układzie drogowym. Zalecamy wprowadzić docelowe zmiany, wynikające z projektu budowy linii tramwajowej;

11. ul. Jurija Gagarina x Sułkowska - rejon objęty jest pracami projektowymi związanymi z budowa linii tramwajowej na Wilanów – projekt zakłada znacząca ingerencje w przekrój i organizacje ruchu na istniejącym układzie drogowym. Zalecamy wprowadzić docelowe zmiany, wynikające z projektu budowy linii tramwajowej;
12. ul. Wysockiego – Palestyńska – negatywnie z uwagi na fakt, że nie rekomendujemy stosowania aktywnego przejścia na ciągu, w którym zlokalizowanych jest kilka przejść o podobnych warunkach ruchu – wyeksponowanie jednego przejścia może wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa na pozostałych;
13. ul. Wysockiego x Syrokomli - negatywnie z uwagi na fakt, że nie rekomendujemy stosowania aktywnego przejścia na ciągu, w którym zlokalizowanych jest kilka przejść o podobnych warunkach ruchu – wyeksponowanie jednego przejścia może wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa na pozostałych;
14. ul. Wysockiego x Poborzańska - negatywnie z uwagi na fakt, że nie rekomendujemy stosowania aktywnego przejścia na ciągu, w którym zlokalizowanych jest kilka przejść o podobnych warunkach ruchu – wyeksponowanie jednego przejścia może wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa na pozostałych;
15. ul. Sokratesa – Kaliszówka – negatywnie – z uwagi na funkcjonowanie progów zwalniających oraz planowaną przez ZDM przebudowę ul. Sokratesa;
16. ul. Sokratesa x Tolstoja - negatywnie – z uwagi na funkcjonowanie progów zwalniających oraz planowaną przez ZDM przebudowę ul. Sokratesa;
17. ul. Sokratesa – Cienka - negatywnie – z uwagi na funkcjonowanie progów zwalniających oraz planowaną przez ZDM przebudowę ul. Sokratesa;
18. ul. Sokratesa przy budynku SOKRATESA nr 7 - negatywnie – z uwagi na funkcjonowanie progów zwalniających oraz planowaną przez ZDM przebudowę ul. Sokratesa;
19. ul. Wrocławska - Błatona - negatywnie – z uwagi na funkcjonowanie progów zwalniających;
20. ul. Maczka – Niedzielskiego – pozytywnie pod warunkiem spełnienia warunków określonych w audycie zrealizowanym na zlecenie ZDM dot. funkcjonujących aktywnych przejść dla pieszych;
21. ul. Krasieńskiego – Kaniowska – rekomenduje się likwidację przejścia i zabezpieczenie tej strefy wygrodeniem uniemożliwiającym przekraczanie jezdni. W przypadku utrzymania przejścia zaleca się zastosowanie na nim sygnalizacji świetlnej obejmującej także sąsiednie przejście;
22. ul. Mickiewicza – Lutosławskiego - rekomendujemy:
 - a) realizację sygnalizacji świetlnej na przejściu
 - b) nadzór nad prędkością w strefie przed przejściem poprzez instalację odpowiednich do tego środków. Najskuteczniejszym rozwiązaniem jest zastosowanie kompleksowego systemu nadzoru nad prędkością na całym ciągu ulicy poprzez zastosowanie fotoradarów oraz uzupełnianie nadzoru nad prędkością poprzez pomiar w zmiennej lokalizacji przez patrol policji. Elementem uzupełniającym, jednak o ograniczonej skuteczności, mogą być: pasy wibroakustyczne w poprzek jezdni, piktogramy na jezdni A-17, pomiar radarowy wraz informacją „ZWOLNIJ” przy przekraczaniu prędkości, migające sygnały ostrzegawcze przy znaku D-6b, zagęszczenie sygnalizacji świetlnej na ciągu ulicznym z ustawieniem koordynacji „zielonej fali” na prędkość 50 km/h

Każdorazowo decyzja o realizacji aktywnego przejścia powinna być oparta o analizę prędkości, pomiarów ruchu, zdarzeń w danej lokalizacji oraz dostępnych audytów BRD.

Opinia Tramwaje Warszawskie:

Z uwagi na realizację trasy tramwajowej do Wilanowa prosimy o wyłączenie z projektu lokalizacji: 8-11. Przedmiotowe lokalizacje będą podlegać gruntownej przebudowie w ramach inwestycji Spółki.

Opinia Zarządu Zieleni:

ZZW akceptuje projekt pod warunkiem nie zmniejszania powierzchni biologicznie czynnej oraz bez naruszania korzeni drzew (strefa ochronna korzeni) oraz po odtworzeniu zieleni wg. standardów ZZW.

Potencjalne skutki realizacji projektu dla przestrzeni publicznej oraz społeczności lokalnej
(wypełnia się tylko w przypadku projektów ocenionych pozytywnie)

Częściowa poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściu.

Zmiana projektu

(wypełnia się wyłącznie w przypadku projektów, które wymagają wprowadzenia zmian)

Data przekazania informacji
o możliwości dokonania
zmian

22 czerwca 2020 r.

Sposób przekazania
informacji

e-mail

telefon

osobiście

Uwagi

Zmiany w projekcie zaakceptowane przez autora 22 czerwca 2020 r.

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

spełniono

nie spełniono

nie dotyczy

Informacje o zmianach wprowadzonych za zgodą projektodawcy, a także uzasadnienie tych zmian należy zamieścić w załączniku do niniejszej karty oceny.

Wynik oceny merytorycznej

Pozytywny

Negatywny

KIEROWNIK ZESPOŁU
ds. projektowania i inwestycji

23.06.20

Anna Jastrzębska

NACZELNIK WYDZIAŁU
KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ

Mikołaj Pienkos

DYREKTOR
w/z
Wojciech Partyka
Zastępca Dyrektora

2020-06-23

(data i podpis osoby dokonującej oceny)

(data, podpis i pieczęć burmistrza, dyrektora biura
lub dyrektora jednostki właściwego do dokonania oceny)