

CZĘŚĆ B. – WERYFIKACJA SZCZEGÓŁOWA

Nr ESOG

1063

Znak Signum

Nazwa projektu

Droga rowerowa i chodnik przy ul. Idzikowskiego

Weryfikacja szczegółowa zostanie przeprowadzona przez:

następującą komórkę organizacyjną urzędu dzielnicy (komórkę wiodącą)¹:

następującą jednostkę organizacyjną m.st. Warszawy

Zarząd Dróg Miejskich

Wydział Zrównoważonej Mobilności

.....
(data, podpis i pieczęć
osoby kierującej pracą urzędu dzielnicy)

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.

Część B2 - Informacje o przeprowadzonej weryfikacji

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

1. Zaliczanie się przedmiotu projektu do zadań własnych m.st. Warszawy przypisanych do realizacji dzielnicom lub jednostkom organizacyjnym	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono
2. Zlokalizowanie projektu na nieruchomościach, do których m.st. Warszawa posiada tytuł prawny do dysponowania (z wyjątkiem nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa będących w zarządzie jednostek organizacyjnych m.st. Warszawy) <input type="checkbox"/> w dzielnicy dopuszczono możliwość zgłaszania projektów na terenie innym niż ww. <input type="checkbox"/> do projektu została dołączona właściwa zgoda dysponenta nieruchomości (jeżeli jest wymagana) do projektu została dołączona właściwa zgoda dysponenta nieruchomości (jeżeli jest wymagana)	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono <input type="checkbox"/> nie dotyczy
3. Możliwość zrealizowania projektu w całości w trakcie roku budżetowego 2019	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono
4. Uwzględnienie wszystkich prac (etapów) niezbędnych do całkowitego ukończenia realizacji projektu w trakcie roku budżetowego 2019	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono
5. Projekt nie zakłada wykonania wyłącznie dokumentacji projektowej / nie wiąże się z koniecznością wykonania kolejnych etapów realizacji zadania w latach kolejnych	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono
6. Zgodność z przyjętymi strategiami i programami m.st. Warszawy	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono
7. Zgodność z obowiązującymi przepisami prawa (w tym z Miejscowym Planem Zagosp. Przestrz.)	<input type="checkbox"/> spełniono <input checked="" type="checkbox"/> nie spełniono
Zgodnie z pkt. 8.7 Standardów projektowych i wykonawczych infrastruktury dla pieszych w m.st. Warszawie (Zarządzenie 1682/2017 Prezydenta m.st. Warszawy) minimalna szerokość pasa ruchu pieszego wynosi 1,8 m.	

W związku z powyższym nie dopuszcza się wykonania chodnika o szer. 1,5 m (zalecane 2,0 m oraz 0,3 m opaski segregującej).

Proponowana droga dla rowerów jest niezgodna z zasadą spójności infrastruktury rowerowej wyrażoną w pkt. 2.1.2 Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie (Zarządzenie 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy) z uwagi na brak powiązania z inną infrastrukturą rowerową w ul. Sobieskiego (konieczność dwukrotnego przekraczania jezdni ul. Idzikowskiego przez rowerzystów w kierunku wschodnim). Aby uzyskać spójną infrastrukturę rowerową, należałoby wybudować drogę dla rowerów na odcinku co najmniej od ul. Sobieskiego do ul. Piaseczyńskiej.

8. Występowanie technicznej lub technologicznej możliwości realizacji projektu

spełniono nie spełniono nie dotyczy

Rozwiązanie polegające na budowie drogi dla rowerów na całym odcinku określonym w pkt. 7 zostało zaopiniowane przez Zarząd Zieleni. Prowadzenie robót jest dopuszczalne tylko pod warunkiem nie ingerowania w istniejący ciąg drzew oraz w ich system korzeniowy. Dopuszcza się utworzenie ciągu pieszego oraz rowerowego pod warunkiem zachowania 2 m minimalnej odległości od pni istniejących drzew. Przy projektowaniu obu ciągów należy zatem wziąć poprawkę na oddalenie się od drzew tak, aby przebieg chodnika i drogi rowerowej oraz prace budowlane (np. odkładanie ziemi, składowanie materiałów budowlanych) nie były wykonywane w odległości bliższej niż 2 m od drzew. W przeciwnym razie należy zawęzić szerokość ciągów – np. tylko droga rowerowa lub tylko chodnik. Oznacza to w praktyce, że inwestycja nie jest możliwa – część drzew stoi dokładnie po środku pasa zieleni, w odległości 2,5 m od ogrodzenia i 2,5 m od krawędzi jezdni – nie ma możliwości zachowania odległości 2 m od pnia.

9. Akceptacja kosztorysu realizacji projektu

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

Koszt budowy drogi dla rowerów oraz chodnika na ww. odcinku (900 m) to ok. 900 000 zł. Do tego należy przewidzieć dokumentację projektową.

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

Limit środków wynosi 827 476 zł

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 obowiązującej w dzielnicy przyjętej uchwałą Zarządu)

spełniono nie spełniono

14. Brak wskazania potencjalnego wykonawcy oraz trybu jego wyłonienia	<input checked="" type="checkbox"/> spełniono <input type="checkbox"/> nie spełniono
--	--

15. Inne istotne uwagi dot. weryfikacji szczegółowej projektu
--

Dodatkowe informacje

Uzgadnianie wersji projektu

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

Data przekazania informacji o możliwości dokonania zmian	6 kwietnia 2018 r.
--	--------------------

Sposób przekazania informacji	<input type="checkbox"/> poczta tradycyjna <input checked="" type="checkbox"/> e-mail <input type="checkbox"/> telefon <input type="checkbox"/> osobiście
-------------------------------	--

Uwagi	
-------	----------

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 dzielnicowy lub jednostka

Pozytywny

Negatywny

p.o. NACZELNIKA WYDZIAŁU
Komunikacji Społecznej,

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH

13 KWI. 2018

Mikolaj Pienkos

Eustasz Puchalski

(data, podpis i pieczęć osoby dokonującej weryfikacji)

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

