



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

Biuro Drogownictwa i Komunikacji

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 06 54, 22 443 06 55, faks 22 443 06 41

Sekretariat.BDiK@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

BD-IR-IO-OR.7226.49.2017.PBU (2.PBU)

Warszawa, dn.20.02.2017r.

Urząd m.st. Warszawy
Urząd Dzielnicy Mokotów
Wydział Inwestycji i Infrastruktury
ul. Wiśniowa 37
02-545 Warszawa

Dot. pisma: UD-IV-WID-B.7223.35.2017.RHA

W odpowiedzi na powyższe pismo przesyłam swoją opinię do wymienionych propozycji do budżetu partycypacyjnego 2018:

1. Projekty 537,770,1375, 1827 i 2777

Projekt 537

Opiniujemy pozytywnie pod następującymi warunkami:

- Wraz z wyznaczeniem wnioskowanego przejścia dla pieszych należy fizycznie wyeliminować możliwość parkowania pojazdów w odległości min. 10m (likwidacja istniejącej zatoki postojowej oraz zawężenie przekroju jezdni przed przejściem) i przy zachowaniu trójkąta widoczności zgodnego z załączonym przy piśmie rysunkiem.
- Chodnik i przejście dla pieszych na progu zwalniającym musi być w jednym poziomie. Bez przecinających próg ścieków przykrawężnikowych (może być konieczna przebudowa odwodnienia).
- W wyznaczonych zgodnie z załączonymi rysunkami polach widoczności należy usunąć wszelkie obiekty oraz krzewy ograniczające widoczność
- W projekcie należy uwzględnić konieczność prawidłowego oznakowania przejścia w tym zastosowania znaków A-16

Projekt 770

Projekt opiniujemy pozytywnie pod następującymi warunkami:

- Proponowane przejście dla pieszych nie może znajdować się na łuku skrzyżowania.
- Należy wynieść skrzyżowanie Orzycka-Cybernetyki – jako wjazd do obszaru o ruchu uspokojonym (zalecamy wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h).
- Proponowana lokalizacja stojaków rowerowych na przedłużeniu ul. Cybernetyki spowoduje zajęcie całego proponowanego chodnika. Należy bądź zrezygnować ze stojaków, bądź poszerzyć chodnik. Sugerujemy przeniesienie obu proponowanych lokalizacji stojaków rowerowych w bezpośrednie sąsiedztwo domu kultury.
- Budowa proponowanej łąki kwietnej jest w kolizji z istniejącą detekcją sygnalizacji świetlnej. W związku z powyższym wymagana będzie zmiana zasad sterowania na skrzyżowaniu z sygnalizacją oraz zmiana lokalizacji detektorów. W sytuacji jeśli proponowana wyspa z łąką kwietną będzie miała szerokość 2,0m (z uwagi na przejazd rowerowy zalecana szerokość 2,5m) lub więcej wymagane jest dostawienie dodatkowych sygnalizatorów dla pieszych i rowerzystów. Konieczne jest objęcie zmianami geometrii również trójkątnej wyspy kanalizującej (geometryczne połączenie z proponowaną łąką kwietną).
- W chwili obecnej wjazd z ul. Cybernetyki odbywa się jedynie poprzez sygnalizator S-2 (strzałka skrzyżowania warunkowego) – z uwagi na zmianę przepisów dotyczących sterowania sygnalizacją w sytuacji występowania przejazdu rowerowego (brak możliwości zastosowania strzałki skrzyżowania warunkowego), konieczne będzie opracowanie nowego programu sygnalizacji świetlnej.

Projekt 1375

1. Wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ul. Beldan na wysokości przystanku autobusowego Beldan 03 wraz z przebudową chodnika i obniżeniem krawężników

Opiniujemy pozytywnie pod następującymi warunkami:

- Wraz wyznaczeniem wnioskowanego przejścia dla pieszych należy fizycznie wyeliminować możliwość parkowania pojazdów w odległości min. 10m (likwidacja istniejącej zatoki postojowej oraz zawężenie przekroju jezdni przed przejściem) i przy zachowaniu trójkąta widoczności zgodnego z załączonym przy piśmie rysunkiem.
- W wyznaczonych zgodnie z załączonymi rysunkami polach widoczności należy usunąć wszelkie obiekty ograniczające widoczność
- W projekcie należy uwzględnić konieczność prawidłowego oznakowania przejścia w tym zastosowania znaków A-16
- Należy zmienić opis tego punktu projektu. Zwrot „na wysokości przystanku autobusowego Beldan 03” może sugerować, że autor ma na myśli przejście przez Al. Lotników

2. Postawienie słupków u-12c tzw. patriotki na Orzyckiej od Beldan do przystanku autobusowego Orzycka

- Pomysł **opiniujemy negatywnie** z uwagi na widoczne zapotrzebowanie na parkowanie w tym miejscu. W naszej ocenie należy znaleźć rozwiązanie satysfakcjonujące zarówno pieszych jak i zmotoryzowanych uczestników ruchu. Szeroki w tym miejscu pas drogowy daje takie możliwości

3. Budowa półwyspowego przystanku autobusowego Orzycka 01

- Pomysł **opiniujemy negatywnie** – Inżynier Ruchu m.st. Warszawy już w roku poprzednim negatywnie oceniał takie rozwiązanie i wskazywał na konieczność budowy azylu na przejściu dla pieszych

4. Wyznaczenie przejścia dla pieszych przez Orzycką na wysokości budynku 25 wraz z obniżeniem krawężników

Opiniujemy pozytywnie pod następującymi warunkami:

- Wraz wyznaczeniem wnioskowanego przejścia dla pieszych należy fizycznie

wyeliminować możliwość parkowania pojazdów w odległości min. 10m (likwidacja istniejących miejsc postojowych oraz zawężenie przekroju jezdni przed przejściem) i przy zachowaniu trójkąta widoczności zgodnego z załączonym przy piśmie rysunkiem.

- W wyznaczonych zgodnie z załączonymi rysunkami polach widoczności należy usunąć wszelkie obiekty ograniczające widoczność
- W projekcie należy uwzględnić konieczność prawidłowego oznakowania przejścia w tym zastosowania znaków A-16
- Wyznaczenie przejścia we wskazanym miejscu spowoduje likwidację istniejącego progu zwalniającego – sugerujemy wykonanie przejścia wyniesionego
- W przypadku wykonania przejścia wyniesionego chodnik i przejście dla pieszych na progu zwalniającym musi być w jednym poziomie. Bez przecinających próg ścieków przykrawężnikowych (może być konieczna przebudowa odwodnienia).

5. Wyznaczenie miejsc parkingowych na jezdni Gotarda od Jadźwingów do Bokserskiej po stronie zachodniej i na Gruszczyńskiego przed gimnazjum.

Opiniujemy pozytywnie pod warunkiem zachowania pasów ruchu o szerokości zgodnych z wymaganiami ZTM tj. 3,5 m. W przypadku chęci zawężenia pasów ruchu poniżej tej szerokości konieczne jest stanowisko ZTM.

6. Budowa azylów na przejściach dla pieszych przez Gotarda przy skrzyżowaniu z Jadźwingów

Opiniujemy pozytywnie. Zwracamy uwagę, że szerokość azyli dla pieszych wynosi min. 2,0m co może spowodować konieczność przebudowy geometrii całego skrzyżowania.

7. Budowa azylów na przejściach dla pieszych przez al. Lotników

Opiniujemy pozytywnie. Zwracamy uwagę, że szerokość azyli dla pieszych

wynosi min. 2,0m co może spowodować konieczność zmian geometrii ulicy.

8. Remont chodnika po wschodniej stronie Obrzeżnej wraz z obniżeniem krawężników na przejściach dla pieszych

Pomysł **opiniujemy pozytywnie**

9. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego przed gimnazjum na Gruszczyńskiego

Opiniujemy pozytywnie pod warunkiem odseparowania ruchu rowerowego i samochodowego w rejonach skrzyżowań, spełnienia wymagań odnośnie dopuszczalnej prędkości na ulicy (30 km/h lub mniej) oraz zastosowania środków uspokojenia ruchu (jeśli takie na ulicy już nie występują)

Projekt 1827

Propozycję **opiniujemy negatywnie**. Ulica Raławicka pomiędzy ul. Wołoską i al. Niepodległości jest ulicą o ruchu uspokojonym, na której ruch rowerowy powinien odbywać się po jezdni, a nie wydzieloną drogą rowerową.

Projekt 2777

Projekt **opiniujemy pozytywnie**. Zwracamy uwagę, że wyznaczenie miejsc postojowych nie może wpłynąć na skrzyżowanie Dolna – Konduktorska ponieważ wymusiłoby to przebudowę sygnalizacji świetlnej.

2. Projekty 525, 549, 938, 1679

Projekt 525

Projekt **opiniujemy negatywnie.**

- Autor nie podaje obliczeń skutków ruchowych zawężenia ul. św A. Boboli o jeden pas ruchu. Zmiany takie powinny być wykonane w oparciu o analizy ruchowe i znane skutki proponowanych rozwiązań.
- Autor nie przewiduje budowy środków uspokojenia ruchu oraz koniecznych zmian w sygnalizacji świetlnej np. na skrzyżowaniach: ul. Rakowiecka-Boboli; Puławska- Olkuska; Puławska Raclawicka

Projekt 549

Projekt **opiniujemy pozytywnie** pod następującymi warunkami:

- Należy zastosować tzw. wyniesione tarcze skrzyżowań równorzędnych oraz połączeń z większymi drogami wewnętrznymi (może być konieczna przebudowa odwodnienia).
- Zlikwidować przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniach równorzędnych (wyniesionych). Po wprowadzeniu strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h należy ograniczać liczę przejść dla pieszych tak by piesi mogli legalnie przejść przez jezdnię w dowolnym miejscu
- W przypadku chęci zachowania przejścia dla pieszych pomiędzy skrzyżowaniami należy je umieścić na progu zwalniającym oraz fizyczne uniemożliwić parkowania min. 10m przed i za przejściem
- Nie stosować wyspowych progów zwalniających
- Doprojektować jednokierunkowe łączniki rowerowe między jezdnią ul. Smyczkowej i istniejąca drogą rowerową wzdłuż ul. Modzelewskiego

Projekt 938

Projekt **opiniujemy pozytywnie.**

- Należy sprawdzić trójkąty widoczności w rejonie przejścia dla pieszych zgodnie z załączonymi do pisma rysunkami

Projekt 1679

Projekt **opiniujemy negatywnie** z następujących względów:

- Projekt powinien uwzględniać całkowitą przebudowę trzech skrzyżowań z sygnalizacją świetlną: Malczewskiego-Puławska, Malczewskiego-Krasickiego oraz Malczewskiego-Al. Niepodległości. Niedopuszczamy urywania pasów rowerowych przed skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną.
- Wyznaczenie pasów rowerowych na ul. Malczewskiego na odcinku Tyniecka-Puławska będzie związane z koniecznością zmiany sposobu parkowania z prostopadłego na równoległy
- Wyznaczenie pasów rowerowych nie może spowodować likwidacji azylu dla pieszych na skrzyżowaniu Malczewskiego-Tyniecka. Pasy rowerowe należy przeprowadzić przez to skrzyżowanie co wymusi poszerzenie jezdni.
- Nie dopuszczamy wyznaczenia parkowania na zieleni poprzez zastosowanie tzw. kraterów Eko. Miejsca postojowe powinny być wyznaczone bądź na jezdni bądź w fizycznie wybudowanych zatokach (w krawężniku)
- Między wyznaczonymi pasami rowerowymi, a wyznaczonymi miejscami do parkowania równoległego należy zastosować 0,5m bezpieczniki.
- Autor nie podaje proponowanych wymiarów nowego przekroju ulicy oraz jej obecnej szerokości ale w naszej ocenie może zająć konieczność poszerzenia jezdni na całej jej długości. Obustronne wyznaczone miejsca postojowe na jezdni, obustronne pasy rowerowe wraz z 0,5m bezpiecznikami oraz pasy ruchu samochodowego 2,5-3,0m dają w sumie konieczną szerokość jezdni 13-14m.

W naszej ocenie korzystniejszym rozwiązaniem byłoby uspokojenie ruchu na ul. Malczewskiego poprzez zastosowanie np. wyniesionych tarcz skrzyżowań, progów zwalniających itp. oraz prowadzenie ruchu rowerowego jezdnią na zasadach ogólnych. Zwracamy również uwagę, że zmniejszenie dopuszczalnej prędkości na wlotach do skrzyżowań z sygnalizacją świetlną jest związane z koniecznością przeliczenia czasów międzyzielonych i ewentualnego dostosowania sygnalizacji świetlnej do obecnych przepisów.

3. Projekty 189, 190, 766

Projekt 189

Projekt **opiniujemy pozytywnie** z następującymi uwagami:

- Zatoka do parkowania równoległego powinna mieć szerokość 2,5 m
- Należy fizycznie uniemożliwić parkowanie pojazdów w odległości min. 10m. od przejścia dla pieszych na wlocie ul. Bluszczańskiej na skrzyżowaniu z ul. Grupy AK Północ (np. geometryczne zawężenie wlotu – konieczność dostosowania odwodnienia)
- Należy zachować szerokości pasów ruchu dostosowane do pojazdów miarodajnych np. śmieciarki

Projekt 190

Projekt **opiniujemy pozytywnie**.

Projekt 766

Projekt **opiniujemy pozytywnie** pod następującymi warunkami:

- Skrzyżowanie Garażowa-Magazynowa wykonać jako skrzyżowanie wyniesione
- Zlikwidować możliwość parkowania pojazdów w rejonie skrzyżowania Garażowa-Magazynowa oraz w odległości min. 10m od przejść dla pieszych
- Przy wyznaczonych miejscach do parkowania prostopadłego należy zapewnić szerokość drogi manewrowej min. 5,0m i długość miejsc postojowych 5,0m
- Zalecamy objęcie strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h całej ul. Magazynowej i ul. Garażowej oraz nie wyznaczenie w takiej strefie przejść dla pieszych na skrzyżowaniach wyniesionych
- Nie stosować wyspowych progów zwalniających
- Progi zwalniające umieścić w odległościach zgodnych z przepisami tj. m.in. minimum 30m od przejść dla pieszych oraz minimum 40m od skrzyżowań.

4. Projekty 551, 1181, 1420, 2052

Projekt 511

Projekt **opiniujemy pozytywnie** pod następującymi warunkami:

- Na obszarze objętym projektem należy wyznaczyć strefę ograniczenia prędkości do 30km/h
- Wszystkie skrzyżowania równorzędne należy zaprojektować jako skrzyżowania wyniesione (dotyczy wszystkich skrzyżowań z ul. Niedźwiedzią oprócz skrzyżowania z ul. Irysową)
- Na każdym z pozostałych odcinków ulic o długości ok. 250-300m sugerujemy w kosztorysie przyjąć budowę dwóch progów zwalniających
- Wjazdy do strefy ograniczenia prędkości do 30km/h zaprojektować np. jako przejścia wyniesione do poziomu chodnika.
- Na wlotach skrzyżowań ulic jednokierunkowych należy odseparować ruch rowerowy od ruchu samochodowego poprzez wydzielenie odcinków kontrapasów rowerowych o nawierzchni czerwonej lub (jeśli jest możliwość) za pomocą wysp kanalizujących

Negatywnie opiniujemy pomysł budowy dwukierunkowej drogi rowerowej na odcinku Rolna-Podbipięty. Widzimy jednak możliwość budowy jednokierunkowego łącznika z jezdni ul. Wałbrzyskiej w drogę rowerową wzdłuż ul. Rolnej,

Projekt 1181

Projekt wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na fragmencie ul. Lenartowicza **opiniujemy pozytywnie** pod następującym warunkiem:

- Zasadność wprowadzenia ruchu jednokierunkowego (oraz jego kierunek) musi być oparta o wariantową analizę ruchową obszaru ograniczonego ulicami: al. Niepodległości, ul. Naruszewicza, ul. Krasickiego i ul. Goszczyńskiego

Projekt 1420

Projekt **opiniujemy pozytywnie** pod następującym warunkiem:

- Zasadność wprowadzenia ruchu jednokierunkowego (oraz jego kierunek) na

ul. Wiktorskiej i ul. Raławickiej musi być oparta o wariantową analizę ruchową obszaru ograniczonego ulicami: Dąbrowskiego, Kazimierzowska, Odyńca, Al. Niepodległości. W przypadku jeśli z analizy wyniknie, że optymalnym rozwiązaniem będzie kierunek ruchu zaproponowany w projekcie będzie konieczne przeliczenie i dostosowanie programów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Raławicka-Kazimierzowska

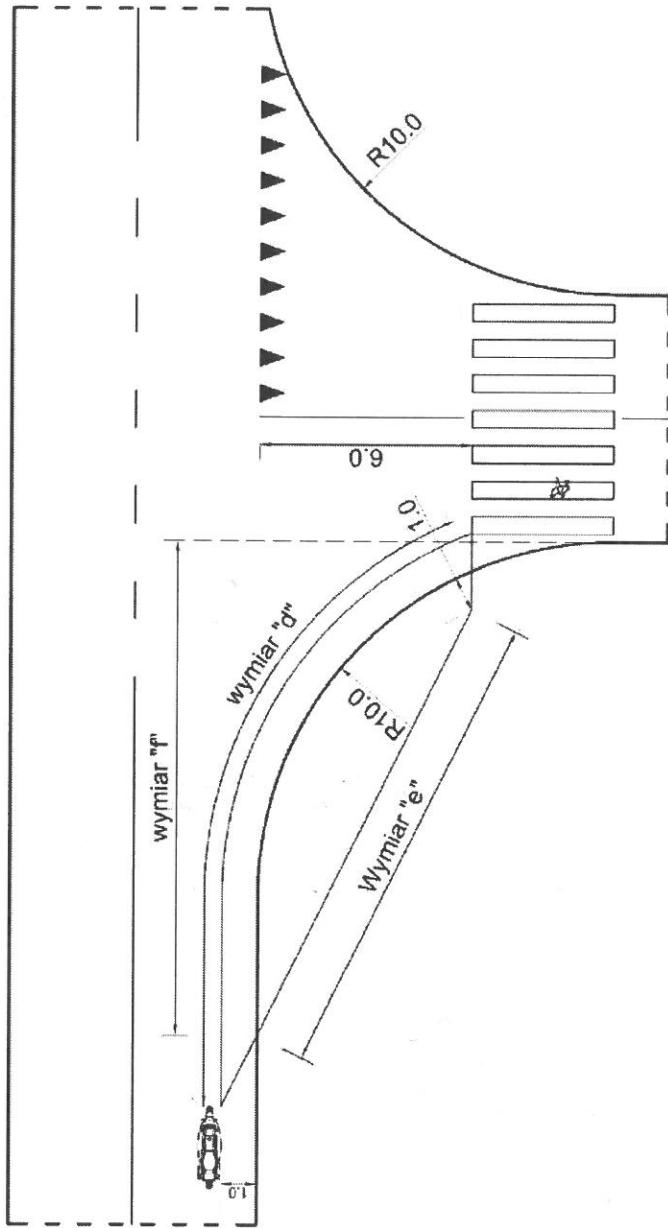
Projekt 2052

Idea projektu jest w naszej ocenie słuszna, lecz propozycję **opiniujemy negatywnie** z uwagi na nieuwzględnienie konieczności zmian na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną na granicach proponowanej strefy. Zwracamy również uwagę, że załączony do projektu przykład proggu zwalniającego jest niezgodny z przepisami.

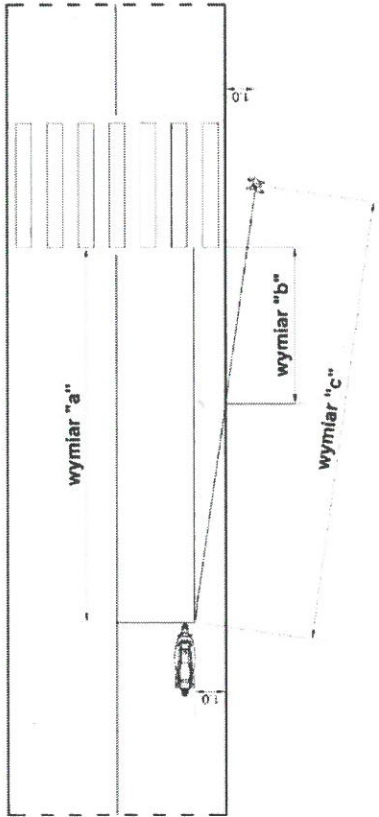
Wyznaczenie strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h powinno wiązać się z budową elementów ograniczających prędkość pojazdów zwłaszcza zaś wyniesionych tarcz skrzyżowań.

ZASTĘPCA DYREKTORA
BIURA DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI


Michał Domaradzki



Prędkość dop. [km/h]	Pochylenie podłużne [%]														
	-8			-4			0			4			8		
	Wymiar			Wymiar			Wymiar			Wymiar			Wymiar		
	d	e	f	d	e	f	d	e	f	d	e	f	d	e	f
20	20	14	15	20	14	15	15	10	10	10	15	10	10	10	10
30	25	18	19	25	18	19	20	14	15	15	20	14	15	14	15
40	40	31	32	40	31	32	35	26	28	28	35	26	28	26	28
50	55	43	45	55	43	45	50	39	40	40	45	35	36	35	36
60	80	65	66	80	65	66	70	56	58	58	60	47	49	47	49
70	110	90	92	100	82	83	90	73	75	75	85	69	70	65	66



Prędkość dop. [km/h]		Współczynnik bezpieczeństwa [%]		Prędkość dop. + wpódcz. bezp [km/h]		Pochylenie podłużne [%]														
						-8			-4			0			4			8		
						Wymiar			Wymiar			Wymiar			Wymiar			Wymiar		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c			
20	0%	20	9	22	27	20	9	22	15	7	17	15	7	17	15	7	17			
						25	12	27	20	9	22	20	9	22	20	9	22	20	9	22
30	0%	30	12	27	42	44	21	46	40	19	42	40	19	42	40	19	42			
						40	19	42	40	19	42	35	17	37	35	17	37	35	17	37
40	0%	40	19	42	56	69	34	71	61	30	63	53	26	55	53	26	55			
						55	27	57	50	24	52	45	22	47	45	22	47	45	22	47
50	10%	55	33	70	58	68	33	70	60	29	62	53	26	55	53	26	55			
						71	35	73	71	35	73	63	31	65	55	27	57	55	27	57
60	20%	60	39	82	63	80	39	82	70	34	72	60	29	62	60	29	62			
						92	45	94	87	43	89	78	38	80	70	34	72	68	33	70
70	30%	65	47	97	73	95	47	97	90	44	92	80	39	82	73	36	75			
						131	65	133	117	58	119	102	50	104	95	47	97	88	43	90
60	0%	60	39	82	84	80	39	82	70	34	72	60	29	62	60	29	62			
						173	86	175	153	76	155	133	66	135	119	59	121	109	54	111
70	0%	70	54	112	70	110	54	112	100	49	102	90	44	92	85	42	87			
						110	54	112	100	49	102	90	44	92	85	42	87	80	39	82