



PREZYDENT MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
tel. 22 443 10 00, 22 443 10 01, faks 22 443 10 02
sekretariatprezydenta@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

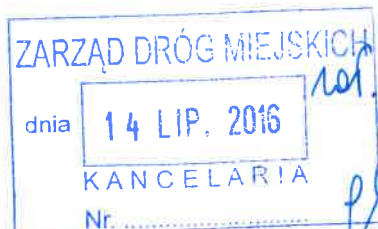
TZM
14 LIP. 2016

BD-IR-IO-GD.7211.686.2016.JGR (2.JGR)
Lp. dz. 7184/16

Warszawa, dnia 08.07.2016 r.

ZDM-TZM.221.13.2016.ASZ (1.ASZ)

ASZ
18.07.16



Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa

Opinia nr 686/2016

do geometrii **ulicy Okopowej i ulicy Towarowej** wydana w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 14.10.2003 r. Nr 177 poz. 1729).

Obiekt: Budowa drogi rowerowej wzdłuż ciągu ulic: Okopowa - Towarowa (klasa GP oraz G wg obowiązujących planów miejscowych) na odc. od Ronda Zgrupowania AK „Radosław” do pl. Zawiszy (bez ww. skrzyżowań).

Faza: koncepcja.

Organ zarządzający ruchem uprzejmie informuje, że przedstawia wstępne uwagi do złożonego do zaopiniowania projektu koncepcji geometrii ww. ciągu ulic w rejonie planowanej budowy drogi rowerowej (w zakresie dróg publicznych) - rysunki nr 2.1÷2.9 i 3.1÷3.3 (strony od 6 do 17: 12 rysunków):

- brak pikietaża uniemożliwia właściwą lokalizację dla zgłaszanych uwag,
- brak zasad oznakowania poziomego (prowadzenia pasów ruchu) uniemożliwia właściwą ocenę rozwiązań,
- brak rozwiązania wysokościowego,
- wpisać nazwy wszystkich ulic na wszystkich rysunkach,
- rozwiązanie należy uzgodnić z Pełnomocnikiem ds. komunikacji rowerowej m.st. Warszawy – Zarząd Dróg Miejskich z siedzibą w Warszawie przy ul. Chmielnej 120,
- sugeruje się wykonanie pasa zieleni rozdzielającego ścieżkę rowerową od chodnika dla zapewnienia bezpieczeństwa (pieszy-rower),
- w przypadku braku rozdzielenia ciągów należy podnieść poziom ciągu pieszego względem ścieżki rowerowej o 0,03 - 0,05 m, zastosować połączenie obu poziomów o nachyleniu 30° – 45°, zachowując skrajnie ścieżki rowerowej zgodną z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 14.05.1999 r. Nr 42 poz. 420) – szerokości skrajni nie wliczać do ciągu pieszego,
- ścieżkę rowerową należy projektować bliżej jezdni niż chodnik, ponieważ pieszy jest użytkownikiem drogi najmniej chronionym i jezdni-ścieżka rowerowa-chodnik,

2016-07-14
Zarząd Dróg Miejskich



ZDM-K/57923/16

- w celu dokonania weryfikacji zaproponowanych rozwiązań w zakresie sygnalizacji świetlnej konieczne jest uzupełnienie złożonej dokumentacji o wstępne programy sterowania sygnalizacją świetlną oraz o oznakowanie poziome skrzyżowań, przez które prowadzona jest projektowana droga rowerowa, na podstawie, których powinna zostać wykonana analiza warunków ruchu dla szczytu porannego i popołudniowego wraz z obliczeniami wskaźników oceny jakości ruchu (stopnie obciążenia relacji, długości pozostających kolejek, straty czasu). W związku z koniecznością wprowadzenia zmian w programach sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach na ciągu ul. Okopowej i ul. Towarowej uprzejmie informuję, że w ramach ww. zmian należy przewidzieć opracowanie priorytetu dla obsługi tramwajów na ww. ciągach ulic wraz z opracowaniem koordynacji sygnalizacji świetlnych. Sugeruje się, aby ww. zadanie wykonać we współpracy ze spółką Tramwaje Warszawskie, w celu otrzymania rozwiązań satysfakcjonujących wszystkie grupy uczestników ruchu drogowego,
- przejazdy rowerowe powinny mieć szerokość min. 3,0 m,
- przejścia dla pieszych powinny mieć szerokość min. 4,0 m, za wyjątkiem uzasadnionych sytuacji,
- dla skrzyżowania ulicy Towarowej z ul. Kolejową należy przedstawić dwa warianty rozwiązań uwzględniające w pierwszym wariantcie zmiany w geometrii ulicy Towarowej opracowane przez firmę Pracownia Projektowa K-D ul. Znanieckiego 1/34, 03-980 Warszawa, a w drugim wariantcie stan istniejący,
- drogę rowerową należy prowadzić w taki sposób, aby zapewnić pieszym przed przejściami dla pieszych powierzchnię do oczekiwania na sygnał zielony o szerokości min. 2,0 m.
- nie widzi się uzasadnienia dla projektowania przejazdu rowerowego przez ul. Kolejową w przypadku braku zachowania ciągłości drogi dla rowerów po południowej stronie ul. Towarowej,

- wpisać nazwy wszystkich ulic na wszystkich rysunkach,
- zaznaczyć na projekcie zakres klasy GP oraz G na ww. ciągu ulic,
- uczytelnić istniejące krawężniki w rejonie projektowanej drogi rowerowej,
- przedstawić granice rysunków oraz plan sytuacyjny ze schematem łączenia rysunków,
- opisać i uzasadnić zmiany wprowadzone na rysunkach 3.1÷3.3,
- równocześnie informuję, że opiniuję negatywnie ww. rysunki 3.2÷3.2,
- wpisać na planie sytuacyjnym wszystkie wymiary geometryczne w rejonie wprowadzanych zmian (dotyczy również istniejących chodników oraz azyli dla pieszych i rowerów np. w rejonie torowiska),
- nanieść przejścia dla pieszych przez ul. Okopową i ul. Towarową,
- nanieść oznakowanie poziome w rejonie przejść oraz projektowanych przejazdów rowerowych,
- uczytelnić zmiany geometryczne (z wymiarami) na skrzyżowaniu z ul. Dzielną,
- na ww. skrzyżowaniu sprawdzić (przedstawić rysunki sprawdzające) przejezdność (korytarze ruchu) dla wszystkich relacji - uwzględniającą przewidywane wymiary pojazdów mających korzystać ze skrzyżowania (podać wymiary pojazdów) i - w przypadku prowadzenia lub przewidywania wprowadzenia ruchu autobusów komunikacji miejskiej - uzgodnić z Zarządem Transportu Miejskiego,
- uczytelnić włączenia w istniejące drogi rowerowe,
- uczytelnić istniejące chodniki w rejonie projektowanej drogi rowerowej (z wymiarami),

- chodnik usytuowany przy drodze rowerowej powinien mieć szerokość min. 2,0 m,
- przejazdy rowerowe i przejścia dla pieszych powinny być odsunięte od jezdni ulic poprzecznych na odległość minimum 5,0 m (dla umożliwienia zatrzymania pojazdów między przejściem/przejazdem a krawędzią drogi poprzecznej),
- zwiększyć szerokość drogi dla rowerów na łukach zgodnie z Zarządzeniem nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy,

- w miejscach, gdzie od drogi dla rowerów i chodnika do jezdni występuje odległość mniejsza, niż 5,0 m, zastosować wygradzenia (ulica klasy GP),
- uczytelnić istniejące/projektowane wiaty przystankowe,
- przeanalizować potrzebę dodatkowego oświetlenia w rejonie przystanków oraz projektowanej drogi rowerowej,
- lokalizację, długości przystanków, szerokości peronów przystankowych oraz lokalizację wiat uzgodnić z Zarządem Transportu Miejskiego,
- dokładna lokalizacja elementów spowalniających ruch zostanie ustalona na etapie projektu organizacji ruchu po zaopiniowaniu geometrii drogi na etapie projektu budowlanego,
- przeanalizować czy w opracowaniu zostały uwzględnione wszystkie projekty w rejonie ww. drogi rowerowej,
- opracowanie uzgodnić z Zarządem Miejskich Inwestycji Drogowych - planowana przebudowa ul. Grzybowskiej,
- w przypadku rozwiązań niezgodnych z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 14.05.1999 r. Nr 43 poz. 430 z p. zm.) należy uzyskać odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych zgodnie z art. 9 Ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane,

- poszerzyć wszystkie przejazdy dla rowerów do 3,0 m, także przez wjazdy publiczne,
- doprojektować włączenia i wyłączenia drogi dla rowerów z jezdni ulic: Stawki, Dzika, Dzielna, Żytnia, Leszno, Chłodna, Kotlarska, Łucka, Kolejowa i Srebrna
- odcinek Ronda Zgrupowania AK „Radostaw” – Dzika:
 - drogę dla rowerów poprowadzić bliżej jezdni, niż chodnik,
 - chodnik poszerzyć z 1,5 m do min. 2,0 m (zalecane 2,5 m),
- odcinek Dzika – Stawki:
 - chodnik poszerzyć do 2,5 m lub doprojektować rezerwę,
 - po stronie zachodniej, na odc. od ul. Powązkowskiej do Spokojnej: Chodnik poszerzyć do min. 2,5 m,
- odcinek Stawki – C.H. Klif:
 - chodnik poszerzyć do min. 2,5 m,
 - w rejonie przystanku autobusowego drogę dla rowerów zaprojektować i wykonać niżej, niż peron przystankowy,
- odcinek od przejścia dla pieszych przez Okopową do wyjazdu z C.H. Klif – chodnik poszerzyć z 2,5 m do 3,0 m,
- odcinek Dzielna – Żytnia:
 - na wysokości ul. Wolność doprojektować przejazd dla rowerów przy przejściu dla pieszych,
 - po zachodniej stronie przejścia dla pieszych przez ul. Okopową schody zamienić na pochylnię,

- wykazać istniejący chodnik pomiędzy ul. Wolność i ul. Okopową,
- skrzyżowanie Okopowa – Leszno:
 - przejazd dla rowerów przez północny wylot poszerzyć do 3,0 m i poprowadzić bliżej środka skrzyżowania, niż przejście dla pieszych,
 - zamienić miejscami drogę dla rowerów i chodnik na odcinku pomiędzy północnym wlotem i północnym wylotem skrzyżowania,
- skrzyżowanie Okopowa – Solidarności – Towarowa:
 - doprojektować przejazd dla rowerów przez południowy wlot i wylot skrzyżowania,
 - skoordynować z projektem tzw. Serka Wolskiego,
- skrzyżowanie z Grzybowską – skoordynować z projektem Grzybowskiej,
- odcinek Grzybowska – Prosta:
 - określić istniejący chodnik po zachodniej stronie Towarowej, doprojektować separację od drogi dla rowerów,
- skrzyżowanie Prosta – Towarowa:
 - na północno-zachodnim narożniku przeprojektować układ dróg dla rowerów, zmniejszając także ich powierzchnię.

Równocześnie informuję, że za rozwiązania niezgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 14.05.1999 r. Nr 43 poz. 430 z p. zm.) ponosi pełną odpowiedzialność uprawniony projektant - opinie do rozwiązań drogowych dróg publicznych wydawane przez organ zarządzający ruchem są jedynie oceną tych rozwiązań a nie decyzjami administracyjnymi dotyczącymi przebudowy infrastruktury drogowej - za rozwiązania niezgodne z ww. rozporządzeniem ponosi pełną odpowiedzialność uprawniony projektant, inwestor jako uczestnicy procesu budowlanego zgodnie z art. 17 Ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane.

Po wprowadzeniu ww. uwag projekt (podpisany przez projektanta z uprawnieniami drogowymi) podlega zaopiniowaniu na etapie projektu budowlanego w tutejszym Urzędzie.

Organ zarządzający ruchem zastrzega, że na etapie projektu budowlanego mogą zostać zgłoszone kolejne uwagi do rozwiązania.

Opinia niniejsza dotyczy geometrii dróg publicznych na etapie koncepcji oraz wymagań bezpieczeństwa ruchu na tych drogach i nie dotyczy lokalizacji i bilansu miejsc postojowych wymaganych na terenie własnym.

Opinia ważna wraz z rysunkiem (12 załączników) 2 lata od daty wystawienia.

z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Janusz Gajda
Zastępca Dyrektora
Biura Drogowego i Komunikacji
Inżynier Technikum, St. Warszawy