



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

BD-IR-IO-GD.7211.674.2016.STO (2.STO)
Lp. dz. 6898/16

Warszawa, dnia 06.07.2016 r.

Polska Inżynieria Sp. z o.o.
ul. Nowogrodzka 62B lok. 19
02-002 Warszawa

Opinia nr 674/2016

do geometrii **ulicy Czerniakowskiej, Wiertniczej, Powsińskiej i Przyczółkowej** 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: Ciąg ulic Czerniakowska – Wiertnicza – Powsińska - Przyczółkowa na terenie m.st. Warszawy – dotyczy ciągów pieszych i rowerowych

Faza: Projekt budowlany

Organ zarządzający ruchem uprzejmie informuje, że (w dowiązaniu do opinii nr 488/2016 i pisma nr ZDM-TZM.7041.1.2016.MLE(14.MLE.UD-ZDM-TZM)) przedstawia uwagi do złożonego do zaopiniowania projektu (w zakresie dróg publicznych):

- rozwiązanie należy uzgodnić z Pełnomocnikiem ds. komunikacji rowerowej m.st. Warszawy – Zarząd Dróg Miejskich z siedzibą w Warszawie przy ul. Chmielnej 120,
- z uwagi na wprowadzanie dodatkowych skrzyżowań z sygnalizacją świetlną oraz przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną należy wykonać analizę przepustowości z obliczeniami - po przedstawieniu obliczeń może zaistnieć konieczność dokonania zmian geometrycznych w przedstawionych rozwiązaniach,
- informuję, że ciąg ulicy zgodnie z Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy (Uchwałą nr XCII/2346/2014 z dnia 16 października 2014 r.) planowany jest jako droga klasy GP.
- zgodnie z pismem Pana Łukasza Puchalskiego, Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich nr ZDM-TZM.7041.1.2016.MLE(14.MLE.UD-ZDM-TZM): „... ul. Wiertnicza nie spełnia warunków dla drogi klasy „G” tym bardziej „GP” ... ulica posiada parametry drogi klasy „Z”.”,
- zgodnie 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.): dla dróg klasy Z „Odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną lub

sąsiedniego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną nie powinna być mniejsza niż 200 m", natomiast dla dróg klasy GP nie powinna być mniejsza niż 600 m,

- należy wykonać pas włączenia ścieżki rowerowej w jezdnię ulic - negatywnie opiniuję rozwiązanie bez pasa włączenia lub bez zastosowania innego rozwiązania zabezpieczającego użytkowników jezdni – brak możliwości przewężenia jezdni w rejonie wyspy rozdzielającej/azylu dla pieszych w obszarze skrzyżowań,
- przeanalizować wykonanie pasa zieleni rozdzielającego ścieżkę rowerową od chodnika dla zapewnienia bezpieczeństwa (pieszy-rower),
- w przypadku braku rozdzielenia ciągów na połączeniu należy zastosować podniesienie poziom ciągu pieszego względem ścieżki rowerowej o 0,03 - 0,05 m, zastosować połączenie obu poziomów o nachyleniu 30° – 45° – szerokości tej nie wliczać do ciągu pieszego,
- przejazd dla rowerów nie należy rozdzielać pasem dzielącym od przejścia dla pieszych,
- 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),
- należy uzyskać pozytywną opinię Zarządem Transportu Miejskiego na zmniejszenie promieni łuków kołowych na skrzyżowaniach, na istniejących trasach komunikacji publicznej,
- zgodnie z przedstawionymi przejezdnościami na przebudowywanych skrzyżowaniach (np. ul. Św. Bonifacego) pojazd komunikacji publicznej znacząco narusza przestrzeń pieszych (azylu dla pieszych i rowerzystów),
- rozwiązanie zapewnienia możliwości wyprowadzenia ruchu rowerowego z jezdni ciągu ulic Czerniakowska – Wiertnicza – Powsińska – Przyczółkowa stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu dla użytkowników jezdni - przypominam, że zgodnie z Ustawy z dn. 20.06.1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” – „Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów ...” – w ciągu ulic projektowana jest dwukierunkowa ścieżka rowerowa zapewniająca możliwość ruchu w obu kierunkach, dodatkowo zgodnie z pomiarami w 2012 r. dla ZDM natężenie ruchu na jednym kierunku wynosi powyżej 2000 p/h,
- negatywnie opiniuję rozwiązanie parkingu/zatok postojowych z uwagi na brak zapewnienia bezpiecznych warunków dwukierunkowego ruchu rowerowego i jedno/lub dwukierunkowego ruchu pojazdów osobowych (brak zasad organizacji ruchu) na jezdni szerokości 3,5 m,
- na dwukierunkowych istniejących zjazdach publicznych należy zapewnić szerokość jezdni 5 m,
- na skrzyżowaniach przy wprowadzaniu sygnalizacji świetlnej na wlotach dróg podporządkowanych należy zachować/zaprojektować dwa pasy ruchu,
- sugeruje się aby ścieżka rowerowa projektowana była bliżej jezdni niż chodnik - informuję, że pieszy jest użytkownikiem drogi najmniej chronionym i prawidłowy układ to jezdni-ścieżka rowerowa-chodnik,
- przeanalizować możliwość wprowadzenia dwóch pasów ruchu na wlotach dróg podporządkowanych na skrzyżowaniu ul. Wiertniczej z ul. Lentza/Ostrą,
- zgodnie z przedstawionymi przejezdnościami dla zjazdu z ul. Wiertniczej na posesje nr 97, 97A dla pojazdów osobowych brak możliwości bezpiecznej obsługi od ul. Wiertniczej (przede wszystkim wyjazdu), brak możliwości obsługi większymi

- pojazdami - wyjaśnić legalność zjazdu (i ewentualnie zlikwidować) - informuję, że posesje nr 97, 97A mają zjazd z ul. Lentza - rozwiązanie uzgodnić z właścicielem posesji,
- zgodnie z ww. rozporządzeniem: dla dróg klasy Z dopuszcza się parkowanie przy jezdni ulicy, natomiast dla dróg klasy GP „Pas postojowy na ulicy klasy GP powinien być oddzielony od jezdni pasem manewrowym o szerokości 3,0 m, a w uzasadnionych wypadkach dopuszcza się pas manewrowy o szerokości nie mniej niż 2,5 m.”,
 - przypominam, że przy wyjeździe z terenu działki na drogę publiczną zapewnić pola widoczności zgodne z ww. rozporządzeniem,
 - wyjaśnić legalność (i ewentualnie zlikwidować) zjazdu z ul. Wiertniczej na posesje nr 124 w rejonie skrzyżowania z ul. Łowczej – lokalizacja zjazdu niezgodna z ww. rozporządzeniem oraz stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu - posesja nr 124 posiada zjazd z ul. Łowczej,
 - wyjaśnić legalność (i ewentualnie zlikwidować) zjazdu z ul. Wiertniczej na posesje nr 58 w rejonie skrzyżowania z ul. Kosiarzy – lokalizacja zjazdu niezgodna z ww. rozporządzeniem oraz stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu - posesja nr 58 posiada zjazd z ul. Kosiarzy,
 - zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 23.12.2003 Nr 220, poz. 2181 z p. zm.) - załącznik nr 3, pkt. 8.3.2, w sytuacji jednoczesnej obsługi kierunku głównego wraz ze współbieżnym przejściem/przejazdem rowerowym, przejazdu rowerowe powinny być usytuowane po wewnętrznej stronie skrzyżowania,
 - 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.) zgodnie z art. 9 Ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane należy uzyskać odstąpienie od przepisów techniczno-budowlanych zgodnie z art. 9 Ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane,
 - w ul. Powsińskiej, od ul. Limanowskiego do przystanku po południowej stronie ul. Limanowskiego, drogę dla rowerów poprowadzić bliżej jezdni niż chodnik. chodnik poprowadzić poza peronem przystankowym,
 - północne skrzyżowanie z ul. Okrężną – przy budynku nr 24, rejon parku, km ok. 1+700, – zaprojektować włączenia drogi dla rowerów do jezdni ul. Okrężnej,
 - zaprojektować drogę dla rowerów po wschodniej stronie ul. Powsińskiej, na odcinku od ul. Morszyńskiej do ul. Okrężnej (w rejonie budynku 22A) – w celu skomunikowania ul. Okrężnej z przejazdem dla rowerów w osi ul. Morszyńskiej,
 - należy przeanalizować zaprojektowanie po wschodniej stronie ul. Przyczółkowej drogi dla rowerów na odcinku od ul. Wiertniczej do Cendrowskiego,
 - skoordynować z projektem przebudowy ul. Klimczaka – poszerzyć drogę dla rowerów do min. 3,5 m.

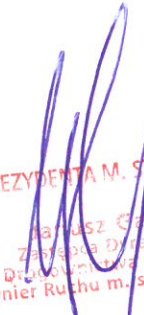
Za rozwiązania niezgodne z przepisami ponosi pełną odpowiedzialność uprawniony projektant, inwestor jako uczestnicy procesu budowlanego zgodnie z art. 17 Ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane.

Opinie organu zarządzającego ruchem są oceną rozwiązań dotyczących geometrii dróg publicznych i wymagań bezpieczeństwa ruchu na tych drogach oraz są materiałem pomocniczym dla organów wydających decyzje administracyjne - nie są decyzjami administracyjnymi.

Na zmiany geometrii ulicy Czerniakowskiej, Wiertniczej, Powsińskiej i Przyczółkowej należy uzyskać zgodę właściciela terenu.

Projekt stałej organizacji ruchu należy zatwierdzić w tutejszym Urzędzie.

Opinia ważna wraz z rysunkiem (8 załącznik) 2 lata od daty wystawienia.


Z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY
Jarosław Golas
Zastępca Dyrektora
Biura ds. Inżynierii i Komunikacji
Inżynier Ruchu m. st. Warszawy