

Załącznik nr 1

**Opinie do projektu z Budżetu Obywatelskiego pn. „Skwer zamiast żwirowiska - park kieszonkowy przy ul. Andersa” (nr ESOG 1021) od jednostek miejskich.**

**Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego** – „Opinia pozytywna. W razie wyboru projektu do realizacji należy uzgodnić go z Wydziałem Kształtowania Przestrzeni Publicznej BAIPP w zakresie:

- zagospodarowania terenu,
  - projektu zieleni (zwłaszcza układ zieleni wysokiej),
  - materiału i kolorystyki nawierzchni,
  - wzornictwa i kolorystyki małej architektury (mebli miejskich),
  - wzornictwa, materiałów i kolorystyki elementów oświetlenia
- W celu uniknięcia ryzyka niedoszacowania nakładów finansowych, co mogłoby skutkować wykonaniem projektów w niskim standardzie, należy zwrócić uwagę, aby kosztorys uwzględnił zastosowanie miejskich elementów wyposażenia powtarzalnego.”

**Metro Warszawskie Sp. z o. o.** – „Metro Warszawskie Sp. z o.o. informuje, że jako Inwestor Zastępczy dla budowy metra w Warszawie, działający w imieniu i na rzecz m. st. Warszawa, reprezentowanego przez Zarząd Transportu Miejskiego, prowadzi zawartą w dniu 20 listopada 2019 roku umowę z Wykonawcą – Biurem Projektów Metroprojekt Sp. z o.o., na wykonanie prac przedprojektowych oraz projektu budowlanego dla przedsięwzięcia polegającego na budowie stacji A12 i A16 na eksploatowanej I linii metra w Warszawie, wraz z rozbudową i przebudową infrastruktury towarzyszącej, wraz z pełnieniem Nadzoru autorskiego w trakcie realizacji Robót Budowlanych, wykonywanych na podstawie Projektu Budowlanego objętego Przedmiotem Umowy. W ramach wskazanej powyżej umowy prowadzone są aktualnie prace projektowe przez Wykonawcę, który uzyskuje niezbędne uzgodnienia projektów budowlanych oraz decyzje administracyjne w celu złożenia wniosków o pozwolenie na budowę dla obydwu przedsięwzięć. Wykonawca konsultował rozwiązania projektowe dla stacji A16 Muranów z Zarządem Zieleni m. st. Warszawy, występując o opinie do przekazanych projektów gospodarki zielenią wraz z projektami zieleni, które zawierały także elementy układu drogowego. Jednocześnie Metro Warszawskie informuje, iż w Wieloletniej Prognozie Finansowej m. st. Warszawy na lata 2024-2050 nie ma obecnie zabezpieczonych środków finansowych na realizację zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa stacji A16 Muranów wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w związku z czym harmonogram dotyczący etapu realizacji inwestycji nie jest obecnie możliwy do określenia.”

**Zarząd Dróg Miejskich** – „brak uwag”.

**Biuro Ochrony Środowiska** – „Zasadność realizacji przedsięwzięcia – opinia pozytywna  
Urządzenie nowego terenu zieleni wzmocni usługi ekosystemowe i poprawi estetykę miejsca. Pozytywnie wpłynie na osiągnięcie celów w odniesieniu do adaptacji miasta do zmian klimatu i zwiększenia różnorodności biologicznej. Nowe nasadzenia zwiększą zacienienie, co w czasie upałów lokalnie obniży temperaturę, zmniejszy odpływ powierzchniowy wody, pozytywnie wpłynie na wilgotność powietrza oraz wychwytywanie pyłów zawieszonych i redukcję hałasu.  
Realizacja projektu wpisuje się w cele następujących dokumentów strategicznych miasta:  
Strategia 2030 - Cel operacyjny 3.2. Żyjemy w czystym środowisku przyrodniczym. Poprawa jakości i zwiększenie powierzchni terenów zieleni oraz upowszechnienie różnorodnych form obecności zieleni w mieście.

Program ochrony środowiska dla m.st. Warszawy na lata 2021-2024 - Cel szczegółowy 8. Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury. Środkiem do poprawy ciągłości przyrodniczej jest rozwój terenów zieleni, m.in. przez tworzenie nowych obiektów i rozwój zieleni przyulicznej.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – brak

Zakres wnioskowanego przedsięwzięcia – opinia pozytywna z uwagami.

Projekt nie koliduje z formami ochrony przyrody, lasami oraz nie jest zlokalizowany w obszarze procedowanych w BOŚ wniosków o utworzenie form ochrony przyrody.

Projekt wymaga szczegółowych analiz dotyczący zabezpieczenia infrastruktury podziemnej i planów inwestycyjnych miasta na ten teren. Mamy wątpliwości czy realizacja zadania przez ZZW w zakresie infrastruktury nie będącej zielenią w pasie drogowym jest możliwa ze względu na statut jednostki. Uwzględniając przebudowę sieci zadanie prawdopodobnie nie zamknie się w jednym roku budżetowym.

Możliwe jest dostosowanie docelowych rozwiązań i lokalizację nasadzeń roślinnych w miejscach, gdzie są takie możliwości techniczne i prawne (pas drogowy). Po ustaleniu stref wyłączonych oraz możliwych do pokrycia roślinnością nastąpi oszacowanie liczby projektowanych drzew. Miejsca wyłączone z możliwości nasadzeń powinny zostać wskazane przez zarządcę drogi (ZDM) oraz gestorów sieci. Na tym etapie konieczna będzie konsultacja z autorem projektu czy takie urządzenie mieści się w założonych przez niego celach.

Projektowaną zielenią zalecamy komponować piętrowo z dodatkowym udziałem różnogatunkowych układów krzewów, bylin, traw i roślin zielnych. Zalecamy stosować gatunki rodzime i unikać wytwarzających trujące owoce. Projekt realizować zgodnie z wytycznymi zawartymi w standardach zarządzania zielenią w m.st. Warszawie oraz sztuką ogrodniczą.

W odniesieniu do możliwych kolizji infrastruktury należy uzyskać opinie właściwych komórek miejskich, co do możliwości i zasad sytuowania projektowanej roślinności w pasie drogowym.

ZDM, Biuro Infrastruktury – w zakresie możliwych kolizji z pracami budowlanymi, remontami, polami widoczności, infrastrukturą techniczną (np. sieci, znaki drogowe) oraz w zakresie wskazania obszarów wyłączonych z nasadzeń.

SZRM w zakresie możliwych kolizji z planowanymi inwestycjami drogowymi.

Tramwaje Warszawskie – w zakresie możliwych kolizji z projektowanymi inwestycjami.

Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego - w zakresie wytycznych Wydziału Kształtowania Przestrzeni Publicznej.”

**Zarząd Oczyszczania Miasta** – „W projekcie nie ma wzmianki o koszach! Proponujemy ustawienie 4 koszy betonowych z deklek płaskim i pojemności 55 l (zgodnych z projektem przekazanym przez Wydział Kształtowania Przestrzeni Publicznej Biura Architektury i Planowania Przestrzennego).

Dokładne lokalizacje koszy mogą zostać ustalone po wygranej projekcie, ustawienie koszy możliwe jest jedynie w obrębie pasa drogowego. Prosimy o zaprojektowanie ciągów pieszych w taki sposób aby po ustawieniu kosza szerokość trasy wolnej od przeszkód była zgodna ze Standardami dostępności architektonicznej dla m.st. Warszawy.”

**Tramwaje Warszawskie** – „Na obecnym etapie szczegółowości opisu projektu nie zgłaszamy uwag do przedmiotowego projektu. Na przedstawionym odcinku tj. ul. Andersa numery od 16 do 24 – nie występują kable trakcyjne. Zielenią w sąsiedztwie torowiska tramwajowego należy projektować zgodnie z załącznikiem nr [3] - „Wytycznymi projektowania zieleni w pobliżu infrastruktury tramwajowej” oraz z zachowaniem odpowiedniej widoczności dla motorniczych.”

**Zarząd Transportu Miejskiego** – „konieczne pozostawienie rezerwy na wydłużenie peronu przystanku tramwajowego MURANOWSKA 08 do normatywnego [68 m + rampy najazdowe, dziś ma 64 m].”

**Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków** – Projekt zakłada realizację parku kieszonkowego na wyźwirowanym terenie dawnego parkingu zlokalizowanego wzdłuż ulicy Andersa, przy ul. Stawki. W ramach projektu powstaną ścieżki prowadzące na teren, część zwirowiska zostanie przekształcona na naturalne tereny zielone, powstaną ławeczki i stoły. W proces projektowy skweru zaangażowani zostaną mieszkańcy.

Teren zabytku ujętego w GEZ:

- jako układ urbanistyczny Osiedle Muranów Północny – zabudowa ulicy Andersa
- archeologicznego:
  - podziemne relikty getta warszawskiego – getto szczątkowe i szopy wraz z terenami niezamieszkałymi „dzikimi”,
  - oraz jako obszar ul. W. Andersa od wysokości ul. Świętojerskiej ze skrzyżowaniem z ul. Muranowską i ul. Stawki włącznie

**Nasz opinia jest negatywna.** Ten teren w przyszłości powinien zostać zrewitalizowany i urządzony według kompleksowej koncepcji zagospodarowania głównego układu powiązań pieszych towarzyszących ul. Andersa - jako jeden z jego odcinków, element większej całości.