



metropolia
w ruchu!

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DOTYCZĄCYCH SUMP METROPOLII WARSZAWSKIEJ



ETAP I

Maj - czerwiec 2022 r.



Rzeczpospolita
Polska



metropolia
warszawska

Unia Europejska
Fundusz Spójności





Raport z konsultacji społecznych dotyczących SUMP Metropolii Warszawskiej

Spis treści

| | |
|--|----|
| 1. Wstęp | 2 |
| 2. Promocja | 3 |
| 2.1 Logotyp | 3 |
| 2.2 Banery internetowe | 4 |
| 2.3 Ulotki i plakaty | 5 |
| 2.4 Zaproszenia | 7 |
| 2.5 Informacja prasowa | 8 |
| 2.6 Media społecznościowe i strony internetowe | 9 |
| 3. O konsultacjach | 10 |
| 3.1 Kontekst realizowanych działań | 10 |
| 3.2 Cel konsultacji | 11 |
| 3.3 Przebieg konsultacji i metodyka | 11 |
| 3.4 Załączniki: | 15 |
| 4. Kluczowe wnioski | 15 |
| 4.1 Scenariusze rozwoju mobilności | 15 |
| 4.2 Wizja mobilności | 20 |
| 4.3 Cele strategiczne i działania | 21 |



1. Wstęp

Raport jest podsumowaniem 1. etapu konsultacji społecznych dot. Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (dalej: Plan albo SUMP – *Sustainable Urban Mobility Plan*) dla metropolii warszawskiej (dalej: MW). Dokument powstaje na zamówienie Miasta Stołecznego Warszawy (Zamawiający) w imieniu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” (w jego skład wchodzi: 70 gmin i 9 powiatów, na terenach których mieszka ponad 3 miliony osób). Wykonawcą jest firma TRAKO Projekty Transportowe z Wrocławia.

Pierwszy etap konsultacji społecznych trwał od 12 maja do 4 czerwca 2022 r. Przez cały czas trwania konsultacji dostępny był on-line formularz opinii, a w dniach 13–23 maja odbyło się 13 spotkań o charakterze informacyjno-warsztatowym, w czasie których mieszkańcy mogli podzielić się swoimi opiniami.

Pierwsze z opisanych spotkań odbyło się on-line. Było otwarte dla wszystkich zainteresowanych mobilnością w metropolii, przede wszystkim dla osób mieszkających na jej terenie. Pozostałych 12 spotkań (10 osobistych i 2 on-line) adresowanych było do interesariuszy, czyli do radnych, urzędników, samorządowców, przedstawicieli organizacji pozarządowych, aktywistów i osób reprezentujących kluczowe instytucje, np. kolej czy transport zbiorowy.

Cele spotkań były następujące:

- zapoznanie uczestników z założeniami SUMP oraz procesem jego powstawania;
- zebranie propozycji i uwag dotyczących: scenariuszy rozwoju mobilności, wizji mobilności, przemieszczania się, transportu oraz relacji, np. pomiędzy mobilnością a przestrzenią czy ekologią.

Jesienią 2022 r. oraz w okresie zima – wiosna 2023 r. odbędą się kolejne dwa etapy konsultacji, które będą miały duży wpływ na ostateczny kształt SUMP.



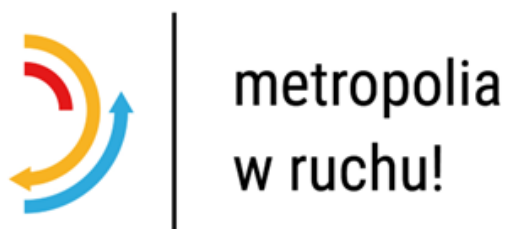
2. Promocja

W kontekście realizacji celów oraz w związku z partycypacyjnym charakterem powstawania SUMP promuje się konsultacje społeczne (i ich poszczególne etapy), ważne bowiem jest zachęcenie jak największej liczby osób do udziału w nich. Promocja odbywała się zgodnie z wytycznymi Zamawiającego, przy ścisłej z nim współpracy.

2.1 Logotyp

Na potrzeby kampanii promocyjnej zaprojektowano logotyp. Nawiązuje on kolorystycznie do identyfikacji wizualnej metropolii warszawskiej, Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych MW oraz Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” (barwy: niebieski, czerwony i żółty). Zaokrąglone strzałki odnoszą się z jednej strony do ruchu i przemieszczania się, czyli zagadnień związanych ze zrównoważoną mobilnością, a z drugiej – do wycinków okręgu w logotypie metropolii.

Logotyp wykorzystywany był w materiałach promocyjnych i elektronicznych.



Rys. 1. Logotyp konsultacji społecznych na temat SUMP



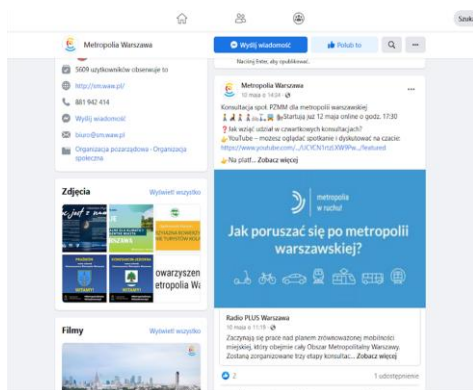
2.2 Banery internetowe

Powstały trzy warianty banerów, każdy o innym wymiarze (720x377 px, 790x360 px oraz 1080x1080 px). Za tło posłużył kolor niebieski, taki sam, jak w znaku firmowym Stowarzyszenia. Na banerach ujęto ogólne hasło promocyjne: Jak poruszać się po metropolii warszawskiej? oraz belkę z logotypami funduszy europejskich. W każdy baner wkomponowano także logotyp w czarno-białej wersji kolorystycznej (dla zapewnienia widoczności).



Rys. 2. Baner internetowy o wymiarze 1080x1080 px

Banery były szeroko wykorzystywane podczas promocji działań. Zostały opublikowane m.in. na ekranach elektronicznych w środkach komunikacji zbiorowej (m.in. w tramwajach), w postach na portalu Facebook i na stronach internetowych jednostek samorządu terytorialnego (JST), wchodzących w skład MW.



Rys. 3. Baner internetowy na profilu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” na Facebooku



Rys. 4. Baner promujący formularz opinii emitowany w tramwaju

2.3 Ulotki i plakaty

Na pierwszym etapie przygotowań powstały ulotki (format A5) i plakaty (format A3), informujące mieszkańców o rozpoczęciu prac nad przygotowaniem dokumentu.

Na ulotkach zamieszczono podstawowe informacje: czym jest SUMP oraz w jaki sposób można uczestniczyć w jego tworzeniu. Zarówno plakaty, jak i ulotki promowały datę pierwszego spotkania – informacyjnego.

Po uzgodnieniu z Zamawiającym ulotki wydrukowano w nakładzie 5 tys. sztuk, a pozostałe 3 tys. przesunięto na drugi etap konsultacji, planowany na wrzesień 2022 r. (etap ten jest adresowany przede wszystkim do mieszkańców MW; ulotki stanowią skuteczną metodę przekazywania informacji, szczególnie na tego typu tematy). Nakład plakatów wyniósł 2228 sztuk i wynikał ze szczegółowej kalkulacji: 30 sztuk na każdą gminę i 12 sztuk na każdy powiat MW oraz 50 sztuk dla m.st. Warszawy. Materiały promocyjne wysłano do koordynatorów ds.



SUMP w poszczególnych jednostkach samorządowych, którzy zajęli się kolportażem wśród mieszkańców.



Rys. 5. Ulotka – awers



Rys. 6. Ulotka – rewers

2.4 Zaproszenia

Interesariuszy informowano o spotkaniach konsultacyjnych (10 spotkań stacjonarnych w okresie 16–20 maja i 2 spotkania on-line w dniu 23 maja) przez zaproszenia mailowe, sygnowane przez Michała Olszewskiego, Zastępcę Prezydenta m.st. Warszawy oraz Prezesa Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”. Wiadomości wysłano do około 3000 adresatów z bazy interesariuszy, zgromadzonej we współpracy z jednostkami samorządu wchodzącymi w skład MW. Treść zaproszeń dopasowano do terminów poszczególnych spotkań, wskazując w nich datę i miejsce warsztatów odbywających się najbliżej siedziby adresata zaproszenia.

Wiadomości wysyłano około dwa tygodnie przed spotkaniem, z adresu mailowego Zamawiającego, aby podniosło to rangę spotkań i zachęciło do udziału jak najszersze grono odbiorców. Osoby zainteresowane udziałem rejestrowały się na konkretny termin przez elektroniczny formularz zgłoszeniowy.



Dodatkowo z interesariuszami, którzy nie wypełnili zgłoszenia, kontaktowano się telefonicznie 7 dni przed planowaną datą warsztatów, by potwierdzić ich obecność, uzupełnić informacje o przygotowaniu SUMP i zachęcić do udziału w konsultacjach. Do osób, które nie uczestniczyły w spotkaniach stacjonarnych, wysłano ponowne zaproszenie mailowe, tym razem na warsztaty on-line.

2.5 Informacja prasowa

Przygotowano treść informacji prasowej na temat planowanych prac, w tym nt. otwartego spotkania informacyjnego. Komunikat wysłano za pośrednictwem Wydziału Prasowego m.st. Warszawy do lokalnych mediów. W ślad za wysyłką informacja o konsultacjach pojawiła się na stronach internetowych i profilach na Facebooku organizacji branżowych i mediów (m.in. Radio Plus Warszawa, warszawski portal informacyjny Warszawa Codziennie, transinfo.pl i „Gazeta Powiatowa”, wydawana w powiecie legionowskim).

skice Dni Energii / War... X Będą konsultacje na temat zró... X +

https://www.radioplus.pl/warszawa/beda-konsultacje-na-temat-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-aa-CBJI-CYII-gfVb...

W Wzory i kalkulatory do... FEP5 ogólne AOFR 40 min zł na aktywać... prywatne

Będą konsultacje na temat zrównoważonej mobilności miejskiej

2022-05-06

Jej Wspomnienie
Komentarz
Reakcja na messengerze 0 Lubi 0 141

Udostępnił

Jak poruszać się po metropolii warszawskiej?

Poradki Plus Zrównoważona Mobilność Miejska (SUMP)
Sprawdź na stronie: www.um.warszawa.pl

Autor: Urząd Miasta Stołecznego Warszawy

Obejmą cały Obszar Metropolitalny Warszawy. Podzielono je na trzy etapy. Pierwsze spotkanie już 12 maja.

Wszystko dlatego, że przemieszczanie się samochodami generuje ¼ emisji gazów cieplarnianych w całej Unii Europejskiej. Liczba ta ciągle rośnie, a miasta codziennie stoją

Rys. 7. Informacja o spotkaniu informacyjnym dot. SUMP na stronie internetowej Radia Plus Warszawa



2.6 Media społecznościowe i strony internetowe

Aktualności na temat prac nad Planem publikowane były na stronach: [metropolii warszawskiej](#) oraz [Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”](#). Komunikaty o konsultacjach społecznych pojawiły się również na stronie Urzędu m.st. Warszawy. Na swoich portalach internetowych zamieszczały je także samorządy wchodzące w skład MW, m.in. Lesznowola, Pruszków, Pomiechówek, Nasielsk, Klembów, powiat piaseczyński.



Rys. 8. Zaproszenie na konsultacje społeczne na stronie gminy Lesznowola

Ponadto informacje o konsultacjach społecznych można było znaleźć na portalach społecznościowych (Facebook i Twitter): gmin wchodzących w skład MW (m.in. Góra Kalwaria) i na profilach warszawskich konsultacji społecznych, stołecznego pełnomocnika Prezydenta ds. komunikacji rowerowej czy warszawskich radnych.



Rys. 9. Informacja o pracach nad SUMP na profilu m.st. Warszawy na Twitterze



3. O konsultacjach

3.1 Kontekst realizowanych działań

SUMP realizowany jest dla całej metropolii warszawskiej, dlatego też należy traktować lokalne problemy i potrzeby jako punkt wyjścia do dyskusji i wskazania działań o charakterze powszechnym. Ważne jest przy tym zrozumienie różnorodności tych problemów i potrzeb. Inne będą w Warszawie, inne w Nowym Dworze Mazowieckim, a jeszcze inne na terenach nieurbanizowanych MW. Plan jest kompleksowym dokumentem, w którym zostaną ujęte wszystkie zagadnienia dotyczące komunikacji i mobilności i będą wyznaczone kierunki zmian. W trakcie przygotowań SUMP analizuje się i wskazuje rozwiązania we wszystkich aspektach, m.in.: transport publiczny i samochodowy, ruch pieszy i rowerowy, mobilność a przestrzeń i jej zagospodarowanie, ochrona środowiska, zarządzanie mobilnością, edukacja i promocja zrównoważonej mobilności, bezpieczeństwo, ochrona środowiska i klimatu.

Na ostateczny kształt Planu wpłyną będą:

- wytyczne Komisji Europejskiej (do najważniejszych należą: poprawa bezpieczeństwa przemieszczenia się i bezpieczeństwa na drogach);
- polepszenie dostępności obszarów miejskich i zapewnienie wysokiej jakości zrównoważonej komunikacji w mieście; troska o środowisko naturalne, w tym zwłaszcza ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza; partycypacja w procesie tworzenia SUMP;
- rozwiązania istniejące i wprowadzone w ramach innych dokumentów obowiązujących w MW i związanych z mobilnością (są to m.in. dokumenty z zakresu transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, strategii rozwoju gmin, powiatów i całego województwa);
- opinie i uwagi mieszkańców i interesariuszy, zgłoszone na każdym z trzech etapów konsultacji społecznych;
- wnioski z diagnozy opracowanej na potrzeby powstającego Planu wraz z badaniami dotyczącymi preferencji mieszkańców w zakresie mobilności;



- wyniki *scooping report* (dokumentu stanowiącego podsumowanie warsztatów przeprowadzonych w 2021 r. na temat planów mobilności i sposobów ich konstruowania; w spotkaniu tym udział wzięli przedstawiciele wszystkich gmin i powiatów MW); raport zawiera opis wszystkich jednostek administracyjnych w kontekście mobilności oraz listę obszarów wraz z propozycją działań.

Powstające w całej Unii Europejskiej plany mobilności koncentrują się nie tylko na kwestiach transportowych, ale też na poprawie jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwie, dostępności usług, rozwiązaniach z katalogu *smart city* czy dążeniu do miasta kompaktowego (miasto małych odległości/ miasto 15-minutowe). Istotną ich cechą jest charakter partycypacyjny. Polega to na włączaniu we współtworzenie SUMP wszystkich chętnych, od początku aż do wejścia dokumentu w życie. Dlatego proces tworzenia Planu obejmuje spotkania przybliżające mieszkańcom m.in. ideę zrównoważonej mobilności, a także aktywne metody zbierania opinii.

3.2 Cel konsultacji

Konsultacje społeczne odbywają się w trzech etapach, każdy z nich ma inne cele. Celem pierwszego etapu było poinformowanie mieszkańców o ogólnych założeniach SUMP oraz zebranie opinii na temat: wizji, celów strategicznych i scenariuszy dot. mobilności do 2030 r., wizji mobilności, przemieszczania się, transportu oraz relacji, np. pomiędzy mobilnością a przestrzenią czy ekologią. Celem drugiego etapu będzie przedyskutowanie oraz wybór obszarów i ustalenie konkretnych działań, które będą realizowane po przyjęciu SUMP, a cel trzeciego to prezentacja gotowego dokumentu i zebranie uwag do wersji ostatecznej.

3.3 Przebieg konsultacji i metodyka

W ramach konsultacji odbywały się spotkania: on-line i stacjonarnie.

I. Spotkanie informacyjne dla mieszkańców

To było pierwsze spotkanie i miało charakter informacyjno-edukacyjny. Odbyło się w czwartek, 12 maja 2022 r., o godz. 17.30, on-line (na Platformie ZOOM). Transmisja miała miejsce na portalu YouTube i na kanale [SUMP Metropolii Warszawskiej](#) oraz na [stronie](#)



konsultacji społecznych m.st. Warszawy. Było ono otwarte dla wszystkich. Obejmowało prezentację (90 min.) i czas na pytania (30 min). Wzięło w nim udział ponad 30 osób; a na portalu YouTube zarejestrowano ponad 300 wyświetleń (dane na 30.05.2022 r.).

II. Spotkania konsultacyjne dla interesariuszy

Pozostałe spotkania miały taki sam scenariusz i podobny przebieg, odbywały się stacjonarnie lub on-line. Były to warsztaty poprzedzone krótką (trwającą 20 min.) prezentacją. W grupach oceniano możliwe scenariusze rozwoju mobilności, dyskutowano nad wizją, celami strategicznymi i działaniami. Zebrane rekomendacje i uwagi zostaną wykorzystane do opracowania wizji i celów strategicznych SUMP oraz do refleksji nad możliwymi scenariuszami rozwoju mobilności w MW.

A. Spotkania stacjonarne w terminie od 16 do 20 maja 2022 r.

- a. 16 maja 2022 r. (poniedziałek), godziny: 10.00 i 17.30; miejsce: Urząd Miejski w Wołominie, liczba uczestników: 21

Reprezentowane podmioty:

- Urząd Miasta i Gminy Radzymin
- powiat wołomiński
- wójt gminy Klembów
- wójt gminy Strachówka
- Urząd Miasta Ząbki
- Urząd Gminy Dąbrówka
- Gmina Wołomin
- Stowarzyszenie Mazowiecka Wspólnota Samorządowa Koło w Ząbkach
- Gmina Kobyłka
- Urząd Miasta Zielonka
- ABUS Sp. z o.o.
- Gmina Poświętne
- Zespół Roboczy ds. Komunikacji Miejskiej przy UM Zielonka,



- Stowarzyszenie Mieszkańców Osiedla Poligon w Zielonce,
 - Zarząd Osiedla Poligon w Zielonce
 - Rada Miasta Kobyłka
- b. 17 maja 2022 r. (wtorek), godziny: 10.00 i 17.30, miejsce: Nowy Dwór Mazowiecki, Nowodworski Ośrodek Sportu i Rekreacji, liczba uczestników: 12
- Reprezentowane podmioty:
- Rada Miejska Nowego Dworu Mazowieckiego
 - powiat legionowski
 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Rejon Boża Wola
 - Urząd Miasta i Gminy Serock
 - SUMP Warszawa Zachód
 - Urząd Miejski w Nasielsku
 - Urząd m.st. Warszawy, BFEiPR, Wydział ZIT
 - Urząd Gminy Pomiechówek
 - Urząd Miejski w Zakroczymiu
- c. 18 maja 2022 r. (środa), godziny: 10.00 i 17.30, miejsce: Piaseczno, Biblioteka Publiczna w Piasecznie, liczba uczestników: 15
- Reprezentowane podmioty:
- Urząd Gminy Lesznowola
 - Urząd Gminy Piaseczno
 - Urząd Miasta i Gminy w Górze Kalwarii
 - sołtys Sołectwa Zgorzała
 - sołtys wsi Siedliska
 - Rada Gminy Piaseczno
 - sołectwo Jastrzębie
 - Stowarzyszenie Mieszkańców Nasz Konstancin
- d. 19 maja 2022 r. (czwartek), godziny: 10.00 i 17.30, miejsce: Warszawa, Dzielnicowe Biuro Finansów Oświaty Praga Południe (godz. 10.00) oraz Urząd m.st. Warszawy



Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego (godz. 17.30); liczba uczestników: 15

Reprezentowane podmioty:

- Zarząd Transportu Miejskiego
- Zarząd Dróg Miejskich
- Urząd m.st. Warszawa
- Uniwersytet Warszawski
- Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
- Stowarzyszenie Mobilne Miasto
- Federacja Przystań Warszawa
- Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. dostępności
- Warszawska Masa Krytyczna
- Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

e. 20 maja 2022 r. (piątek), godziny: 10.00 i 17.30, miejsce: Ożarów Mazowiecki, Dom Kultury Uśmiech, liczba uczestników: 15

Reprezentowane podmioty:

- Pełnomocnik Zarządu Województwa Mazowieckiego ds. osób niepełnosprawnych (Mazowieckie Centrum Polityki Społecznej)
- Urząd Miejski w Błoniu
- Gmina Łomianki
- Urząd Miejski w Ożarowie Mazowieckim
- Gmina Nadarzyn
- powiat warszawski zachodni
- Gmina Izabelin
- Gmina Baranów

B. Spotkania on-line

23 maja 2022 r. (poniedziałek) odbyły się dwa spotkania on-line, w godzinach: 10.00 i 17.30.

Odbyły się na platformie ZOOM. Liczba osób uczestniczących wyniosła 35.



Dodatkowo, przez cały okres trwania konsultacji (12 maja–9 czerwca), opinie można było wyrazić za pomocą formularza opinii i mailowo ([adres korespondencyjny](#)).

3.4 Załączniki:

- **Załącznik nr 1** – Wykaz wszystkich zgłoszonych podczas konsultacji opinii i uwag związanych z celami strategicznymi i działaniami;
- **Załącznik nr 2** – Propozycje związane z wizją mobilności dla MW;
- **Załącznik nr 3** - Opinia przesłana mailowo (Izabelin);
- **Załącznik nr 4** - Opinia przesłana mailowo (Łomianki);
- **Załącznik nr 5** - Opinia przesłana mailowo (Nasielsk) wraz z mapą;
- **Załącznik nr 6** - Opinia przesłana mailowo (Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie);
- **Załącznik nr 7** - Opinia przesłana mailowo (Konstancin-Jeziorna).

4. Kluczowe wnioski

4.1 Scenariusze rozwoju mobilności

W pierwszej części warsztatów uczestnicy pracowali nad scenariuszami rozwoju mobilności. Praca odbywała się w kilkusobowych grupach, których zadaniem było wypracowanie oceny (od 1 do 5) dla każdego z sześciu zagadnień podanych w każdym z trzech scenariuszy.

Scenariusze oceniało 20 grup.

Zagadnienia podlegające ocenie to:

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (zmniejszenie liczby wypadków, w tym ofiar śmiertelnych).
- Neutralność klimatyczna w transporcie (ograniczenie emisji zanieczyszczeń, hałasu i gazów cieplarnianych).
- Malejący udział samochodów osobowych w podróżach po metropolii warszawskiej.
- Rozwój technologii informacyjnych (digitalizacja planowania podróży oraz wnoszenia za nią opłaty).



- Realistyczny (osiągalny) budżet dla JST.

Rozpatrywane scenariusze:

Scenariusz 1 pn. Obecne tempo i zakres rozwoju mobilności

Aktualny, wysoki poziom rozwoju mobilności (działania własne i wspólne, zintegrowane, JST MW), wynikający z realizacji zaplanowanej infrastruktury transportu publicznego.

Komunikacja indywidualna (piesza i rowerowa) rozwijana jest w głównej mierze jako element uzupełniający inwestycji drogowych.

Samorządy, pomimo niedogodności związanych z ograniczeniem środków własnych oraz przesuwającym się w czasie pozyskaniem środków zewnętrznych, nie rezygnują ani nie ograniczają zaplanowanych inwestycji infrastrukturalnych i działań organizacyjnych.

Scenariusz 2 pn. Rozwój aktywnej mobilności

Scenariusz rozwoju aktywnej mobilności zakłada, że samorządy w wymiarze międzygminnym skupią swoje wysiłki na stworzeniu zintegrowanego, atrakcyjnego systemu mobilności aktywnej, opartego przede wszystkim o komunikację indywidualną (rowerową, pieszą, a w miastach MW i niektórych gminach – również o inne typy jednośladów z napędem elektrycznym).

Samorządy, mając do czynienia z przedłużającym się ograniczaniem środków budżetowych (własnych i zewnętrznych), decydują się na działania międzygminne, mające na celu: rozwój transportu rowerowego, kształtowanie lokalnej przestrzeni o wysokiej jakości oraz współpracę o charakterze „miękkim”, której konsekwencje (m.in. wzrost wydatków bieżących) nie będą w skali poszczególnych gmin duże.

Scenariusz 3 pn. Rozwój publicznego transportu zbiorowego

Scenariusz rozwoju publicznego transportu zbiorowego zakłada, że podstawowym polem aktywności samorządów tworzących MW będzie publiczny transport zbiorowy. Działania na



rzecz utworzenia zintegrowanego, konkurencyjnego publicznego transportu zbiorowego na terenie MW, stanowić jednak będą wyzwanie dla polityki budżetowej szczególnie mniejszych gmin.

Samorządy, mając do czynienia z przedłużającym się ograniczaniem środków budżetowych (własnych i zewnętrznych), decydują się na działania międzygminne, mające na celu: rozwój publicznego transportu zbiorowego, kształtowanie lokalnej przestrzeni o wysokiej jakości oraz współpracę wykraczającą poza działania zdefiniowane w Scenariuszu 2 (przede wszystkim związane z rozwojem transportu zbiorowego).



Przykładowa karta pracy dla wybranego scenariusza

Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju mobilności

| PROPOZYCJA ZMIANY | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|---|---|---|---|---|
| POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO (ZMNIEJSZENIE LICZBY WYPADKÓW, W TYM OFIAR ŚMIERTELNYCH) | | | | | |
| NEUTRALNOŚĆ KLIMATYCZNA W TRANSPORCIE (OGRANICZENIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ, HAŁASU I GAZÓW CIĘPLARNIANYCH) | | | | | |
| BARDZO DOBRY DOSTĘP DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO | | | | | |
| MALEJĄCY UDZIAŁ SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W PODRÓŻACH PO METROPOLII WARSZAWSKIEJ | | | | | |
| ROZWÓJ TECHNOLOGII INFORMACYJNYCH (DIGITALIZACJA PLANOWANIA PODRÓŻY ORAZ WNOŚZENIA ZA NIĄ OPŁATY) | | | | | |
| REALISTYCZNY (OSIĄGALNY) BUDŻET DLA JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO (JST) | | | | | |



Wyniki prac grup dla wszystkich trzech scenariuszy. Najwyższe wyniki zaznaczono pogrubieniem.

| PROPOZYCJA ZMIANY | SCENARIUSZ 1 | SCENARIUSZ 2 | SCENARIUSZ 3 |
|--|-------------------|--------------------------|--------------------------|
| POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO (ZMNIEJSZENIE LICZBY WYPADKÓW, W TYM OFIAR ŚMIERTELNYCH) | 2,45 scenariusz 1 | 3,6 scenariusz 2 | 3,77 scenariusz 3 |
| NEUTRALNOŚĆ KLIMATYCZNA W TRANSPORCIE (OGRANICZENIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ, HAŁASU I GAZÓW CIEPLARNIANYCH) | 1,87 scenariusz 1 | 3,36 scenariusz 2 | 3,7 scenariusz 3 |
| BARDZO DOBRY DOSTĘP DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO | 1,8 scenariusz 1 | 2,67 scenariusz 2 | 4,37 scenariusz 3 |
| MALEJĄCY UDZIAŁ SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W PODRÓŻACH PO METROPOLII WARSZAWSKIEJ | 1,45 scenariusz 1 | 3,42 scenariusz 2 | 3,62 scenariusz 3 |
| ROZWÓJ TECHNOLOGII INFORMACYJNYCH (DIGITALIZACJA PLANOWANIA PODRÓŻY ORAZ WNOŠZENIA ZA NIĄ OPŁATY) | 2,85 scenariusz 1 | 3,32 scenariusz 2 | 4,22 scenariusz 3 |
| REALISTYCZNY (OSIĄGALNY) BUDŻET DLA JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO (JST) | 1,95 scenariusz 1 | 2,47 scenariusz 2 | 1,95 scenariusz 3 |



Najwyższe oceny, z wyjątkiem jednego zagadnienia, otrzymał Scenariusz 3 (Rozwój publicznego transportu zbiorowego). Najniżej oceniono tu zagadnienie ostatnie: realistyczny budżet dla jednostek samorządu terytorialnego (otrzymało ono ocenę wyższą w Scenariuszu 2). Oznacza to, że osoby uczestniczące w konsultacjach uznały ten scenariusz za najlepszy w zakresie: poprawy bezpieczeństwa, dążenia do neutralności klimatycznej, dostępu do transportu publicznego, ograniczenia liczby samochodów oraz rozwoju technologii informacyjnych. Natomiast Scenariusz 2 (Rozwój mobilności aktywnej) uznano za najlepszy dla samorządów pod kątem możliwości finansowania. Różnice w ocenie części zagadnień między Scenariuszami 2 i 3 nie są duże. Zdecydowanie najslabiej został oceniony Scenariusz 1 (Obecne tempo i zakres rozwoju mobilności). Jednoznacznie wskazuje to na konieczność podjęcia szerokich działań w duchu zrównoważonej mobilności i wytycznych Komisji Europejskiej, chociażby poprzez przyjęcie i realizowanie SUMP.

4.2 Wizja mobilności

Osoby uczestniczące w konsultacjach mają bardzo zbliżony pogląd na temat tego, co powinno znaleźć się w wizji i tym samym: jak powinna wyglądać w przyszłości mobilność w MW. To przede wszystkim kwestia życia w miejscowościach krótkich odległości, zgodnie z ideą miasta 15-minutowego, co pozwala ograniczyć konieczność przemieszczania się lub redukuje ją do mobilności aktywnej (jazda na rowerze, ruch pieszy, itp.) w bezpiecznych warunkach. Mobilność powinna być neutralna klimatycznie i nie powinna wpływać negatywnie na przestrzeń i jej planowanie, wręcz przeciwnie, powinna wymuszać przyjazne dla mieszkańców i środowiska naturalnego rozwiązania planistyczne i architektoniczne. Komfortowy i tani transport zbiorowy o dużej częstotliwości zapewniać ma możliwość przemieszczania się na większych odległościach. Mobilność powinna być planowana i zarządzana wspólnie przez samorzady wchodzące w skład MW.

Poniżej kilka propozycji z konsultacji (wszystkie znajdują się w Załączniku nr 1):

- „Zapewnienie mieszkańcom możliwości bezpiecznego przemieszczania się z wykorzystaniem przyjaznych środowisku środków transportu, zintegrowanych w sposób zrównoważony, dostosowany do potrzeb wszystkich grup użytkowników”.



- „System transportowy metropolii warszawskiej oparty na transporcie zbiorowym, z przejrzystym ciągiem połączeń rowerowych i pieszych oraz zabezpieczeniem przestrzeni pod infrastrukturę towarzyszącą”.
- „Pierwsza mila bezpieczna i bez barier dla każdego”.
- „Mieszkam między ludźmi, a blisko mam zieloną przestrzeń i powietrze jest czyste”.
- „Lubię swoją miejscowość. Tu zaspokajam swoje potrzeby”.
- „Harmonijne połączenie wszystkich środków transportu i infrastruktury towarzyszącej”.
- „Wysokiej jakości usługi blisko domu i zdalnie”.
- „Dalej nie znaczy: trudniej”.
- „System transportu zrównoważonego jest kluczowym elementem integrującym poszczególne jednostki samorządu terytorialnego”.

4.3 Cele strategiczne i działania

Przed przystąpieniem do opracowania SUMP wyłoniono 13 obszarów. To na ich temat mogli wypowiedzieć się uczestnicy konsultacji. Pełne zestawienie zgłoszonych opinii znajduje się w Załączniku nr 2. Poniżej zaprezentowano wnioski z nich wynikające. Na podstawie zebranych opinii oraz w oparciu o Diagnozę stanu istniejącego na drugim etapie konsultacji zostaną zaproponowane konkretne działania, które będą podlegały priorytetyzacji oraz ocenie wykonalności.

1. Punkty Park & Ride (lokalizacja, funkcje, standardy)

Według osób uczestniczących w konsultacjach powinna zostać zbudowana, we współdziałaniu samorządów, operatorów transportu publicznego itd., zaplanowana sieć parkingów typu P&R, zapewniających możliwość komfortowego przesiadania się do transportu zbiorowego. Parkingi te nie powinny jednak powstawać w centrach miejscowości ani zabierać cennej przestrzeni miejskiej (dotyczy to zwłaszcza miejscowości podwarszawskich, które coraz częściej zamieniają się w parkingi obsługujące podróżujących do stolicy). Ze względu na to, że w MW brakuje przestrzeni pod takie inwestycje, warto zastanowić się nad alternatywą, np. P&R poza miejscowościami, ale zintegrowane z



dowozem do dworców PKP (np. busami). Parkingi te należy połączyć z płatnym parkowaniem, aby oba działania wpływały na ograniczenie liczby samochodów (będzie to możliwe tylko jeśli parkingi te będą sensownie zlokalizowane i zintegrowane ze sprawnym transportem zbiorowym).

2. Węzły przesiadkowe z koncentracją handlu i usług (lokalizacja, zakres oddziaływania) i ich wpływ na planowanie przestrzenne

Węzły przesiadkowe powinny spełniać różne funkcje, nie tylko transportowe. Mogą być: centrami lokalnymi, służącymi mieszkańcom; miejscami usług (siłownie, sklepy, usługi medyczne itp.) lub miejscami zapewniającymi dostęp do kultury. Takie rozwiązania mogą wpływać na ograniczanie liczby podróży i skrócenie czasu na „załatwienie spraw” – przy okazji przesiadki spełniane mogą być różnorakie potrzeby: „Korzystna jest koncentracja w węzłach przesiadkowych miejsc handlu, usług i rozrywki, z których można korzystać efektywnie, w drodze np. z pracy do domu”. Dodatkowo węzły warto połączyć w dogodny sposób z parkingami P+R; powinny one też „łączyć możliwie dużo opcji transportowych i stanowić swoiste ‘huby mobilności’, w których mieszkańcy będą mieli dostęp do transportu zbiorowego, transportu współdzielonego, miejsc postojowych dla aut, rowerów, hulajnóg prywatnych, ale też np. do ładowania baterii w pojazdach elektrycznych (z zadaniem dla mikromobilności: e-rowerów, e-hulajnóg prywatnych, automaty paczkowe, itp.)”.

Węzły te na terenie metropolii muszą tworzyć logiczną, wspólnie wypracowaną sieć, umożliwiającą sprawne poruszanie się transportem publicznym. Obecnie, choć istnieją pojedyncze węzły, nie tworzą one sieci. Należałoby wypracować standardy projektowania tego typu rozwiązań infrastrukturalnych dla całej MW i połączyć z planowaniem przestrzennym, np. poprzez lokalizowanie nowej zabudowy w niedalekiej odległości od węzłów (szybki i komfortowy dostęp piechotą, rowerem, hulajnogą itp.).

3. Spójny transport metropolitalny dla całego obszaru

Transport zbiorowy powinien być spójny: „Należy dążyć do jednego wzoru biletów, jednego regulaminu, takich samych zasad przewozu, np. psa czy roweru, we wszystkich pojazdach komunikacji zbiorowej (miejskiej, regionalnej, ale i prywatnej)”. Wpłyne to korzystnie na



walkę z wykluczeniem komunikacyjnym (brak lub bardzo ograniczony dostęp do transportu zbiorowego). Należy jednak zaznaczyć, że nie da się tego osiągnąć bez „ściślej współpracy wszystkich odpowiedzialnych za transport zbiorowy”, np. poprzez powstanie związku metropolitalnego odpowiedzialnego za transport zbiorowy na terenie całej MW. Bez spójności transportu zbiorowego nie uda się przekonać mieszkańców i przyjezdnych do nieużywania samochodów, a ze względu na obszar tylko sprawny transport zbiorowy może to zapewnić. „Spójny transport to przede wszystkim uzupełniająca się (współpracująca ze sobą) sieć połączeń każdej z gmin. Integracja oferty transportowej powinna być zrealizowana w ten sposób, by pasażerowie nie zauważali, czy korzystają z przewoźnika A, B czy C. Chodzi o integrację taryfową, informacyjną (rozkłady jazdy w formie elektronicznej – tj. dane publiczne w powszechnie używanych aplikacjach transportowych)”. Obecnie problemem są duże dysproporcje między transportem zbiorowym w Warszawie i najbliższych jej okolicach a transportem międzygminnym poza stolicą (którego w wielu miejscach nie ma).

Należy zaznaczyć, że według osób uczestniczących w konsultacjach transport zbiorowy (a zwłaszcza szynowy) powinien mieć priorytet w planowaniu mobilności i w inwestycjach z nią związanych: „Spójny system transportu publicznego powinien stanowić priorytet w skali metropolii, a inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej powinny mieć w tym zakresie (i w zakresie ruchu niezmotoryzowanego) jednoznaczny priorytet – odwrotnie do dotychczasowej praktyki, kiedy dąży się do rozbudowy tras wlotowych i przelotowych”. Sposobem na to jest tworzenie buspasów i metrobusów: „Należy rozwijać transport publiczny, zwłaszcza szynowy, w celu zapewnienia w całej aglomeracji wysokiego poziomu obsługi tym transportem. (...) Komunikacja autobusowa powinna obsługiwać zwłaszcza obszary o niskiej intensywności zabudowy”.



4. Spójność systemu rowerowego

Spójność systemu rowerowego i rozwój infrastruktury dla tego typu pojazdów wydają się być jedną z najistotniejszych kwestii: „Należy zwiększać spójność tras rowerowych oraz budować nowe [...], spełniające najwyższe standardy. Szczególnie ważne jest to w przypadku Warszawy – należy tutaj próbować ograniczać tranzyt samochodowy przez centrum stolicy i wprowadzać rozwiązania prorowerowe. Dużą szansą na zwiększenie ruchu rowerowego są również połączenia integrujące systemy tras rowerowych na granicy Warszawy i gmin ościennych (np. Stare Babice, które w prosty sposób można połączyć rowerowo ze stacjami metra na Bemowie)”. „Potrzebny jest również rozwój infrastruktury w gminach, pozwalającej na szybki, bezpieczny i wygodny dojazd do punktów przesiadkowych (np. stacja kolejowa) oraz system parkingów rowerowych, które pozwolą na bezpieczne przechowywanie roweru na czas podróży do Warszawy i z niej do takiego punktu”. Budowa takiej infrastruktury pozwoliłaby rozwiązać problemy z tym, jak docierać do komunikacji zbiorowej (węzły przesiadkowe) oraz kwestie bliższych podróży w miejscach zamieszkania (lekarz, sklep, szkoła, urząd, a w wielu sytuacjach również – praca).

„Główne trasy rowerowe powinny być budowane jako własne projekty, o trasie optymalnej dla rowerzystów – przez tereny zielone i ulice o ruchu uspokojonym, lokalnym. Dobrym pomysłem również jest budowa tras rowerowych wzdłuż linii kolejowych”. Taka atrakcyjna sieć międzygminnych dróg rowerowych i velostrad mogłaby być kluczowa nie tylko w codziennych podróżach, ale również dla turystyki rowerowej i promocji tego sposobu przemieszczania. Tworzenie spójnej, metropolitalnej sieci powinno być poprzedzone „opracowaniem koncepcji sieci dróg rowerowych w metropolii i wypracowaniem jednolitych standardów projektowania i budowy tych dróg oraz zasady współfinansowania tego typu inwestycji przez poszczególne gminy”. „Przy projektowaniu infrastruktury niewątpliwie warto wziąć pod uwagę wszystkie poruszające się po ścieżkach rowerowych pojazdy mikromobilności, czyli rowery prywatne, hulajnogi elektryczne i wszelkie systemy rowerów współdzielonych na terenie MW”. Rozwojowi dróg rowerowych musi towarzyszyć rozwój rozwiązań związanych z bezpieczeństwem (np. śluzki, odpowiednie oznakowanie) i przechowywaniem rowerów (np. bezpieczne, zadaszone parkingi przy węzłach przesiadkowych).



5. Wzrost atrakcyjności ruchu pieszego i poprawa bezpieczeństwa

Dla pieszych kluczowe jest bezpieczeństwo (np. odseparowanie od ruchu rowerowego i hulajnóg), komfort poruszania się i dostępność (zarówno brak barier, np. kładek czy przejść podziemnych, jak też montaż ławek pozwalających na odpoczynek, zacienienie ciągów pieszych itp.). Istotna jest także dbałość o potrzeby osób z niepełnosprawnościami, osób starszych czy rodziców prowadzących wózki. Ruch pieszego powinien mieć priorytet, a jego rozwój należy połączyć z zazielenianiem (zwłaszcza nasadzeniami drzew i krzewów cienistych), porządkowaniem i przywracaniem przestrzeni miejskiej właśnie pieszym, kosztem zbyt rozbudowanej infrastruktury samochodowej (drogi, parkingi). Tam, gdzie to możliwe, należy tworzyć przyjazne, uspokojone przestrzenie miejskie, niedostępne (lub dostępne w bardzo ograniczonym zakresie) dla aut. W ramach SUMP „należy opracować program budowy (przebudowy) chodników w poszczególnych gminach (...) i przeprowadzić audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych na wzór tego, który został wykonany w Warszawie i konsekwentnie przebudowywać przejścia (...) te najbardziej niebezpieczne i budując azyle oraz doświetlenie”.

6. Digitalizacja w obszarze planowania podróży i ujednoczenia opłaty

Digitalizacja powinna postępować tak, aby wszelkie rodzaje biletów na wszystkie środki transportu zbiorowego były dostępne cyfrowo, najlepiej dzięki wygodnej aplikacji, być może połączonej z planerem podróży. Planer taki układałby optymalną (np. ze względu na czas, komfort, wpływ na środowisko, cenę itp.) drogę i wyznaczał sposób dotarcia do celu, niezależnie od tego, jak dana osoba przemieszcza się. „Należałoby rozwijać różne planery podróży, które (dodatkowo) umożliwią mieszkańcom kupno biletu (też okresowego), a nawet skorzystanie z innych usług transportowych dostępnych cyfrowo – zamówienia transportu na żądanie (taksówki, Miejski Transport Osób Niepełnosprawnych, inne), wypożyczenia roweru miejskiego, hulajnogi elektrycznej czy auta współdzielonego, gdy taka będzie czyjaś potrzeba”. Być może zmiany w tym zakresie należy połączyć z wprowadzeniem wspólnego biletu dla całej MW. Wszystkie kwestie związane z transportem, np. abonament czy wyrobienie karty miejskiej, powinno móc się załatwić zdalnie. Digitalizacja nie może jednak równać się z brakiem tradycyjnych biletów i form ich zakupu, bo, w związku z



wykluczeniem cyfrowym, mogłoby to prowadzić do wykluczenia komunikacyjnego. „System musi pozostać kompatybilny z potrzebami osób o niskich kompetencjach cyfrowych, osób, które są w aglomeracji krótko i nie są wdrożone w systemy, w których mieszkańcy się już orientują”.

Należy zaznaczyć, że działania samorządów dot. digitalizacji są daleko niewystarczające, a istniejące rozwiązania, jeśli już są, są dużo gorsze od tych proponowanych przez firmy (np. jakdojadę). Rodzi się pytanie, które wydaje się być największym wyzwaniem: jak połączyć potrzeby osób mieszkających w MW z możliwościami samorządów, koniecznością integracji biletów i z istniejącymi rozwiązaniami komercyjnymi. Działaniem wspierającym digitalizację byłby „system otwartych danych o lokalizacji pojazdów i ich trasach, co miałyby umożliwić ich najlepsze wykorzystanie do tworzenia np. planerów podróży”.

Dobrym podsumowaniem tych rozważań jest opinia jednej z osób: „Obecne trendy w miejskiej mobilności to współdzielenie, mikromobilność, digitalizacja, integracja, multimodalność, niskoemisyjność. Dostępne narzędzia, tj. MaaS (*Mobility as a Service*), ‘usługa mobilności’, na którą składa się multimodalny planer podróży oraz możliwość korzystania z całej oferty transportu zbiorowego i współdzielonego to przyszłość nowoczesnych, zielonych miast. Jednak, aby mogła ona działać poprawnie, konieczna jest współpraca sektora publicznego z prywatnym”.

7. Inkluzywność rozwiązań dla wszystkich grup społecznych

Trzeba likwidować wszelkie bariery (architektoniczne, infrastrukturalne, związane z taborem itd.), które utrudniają podróżowanie osobom z niepełnosprawnościami, osobom starszym, dzieciom, rodzicom z dziećmi czy obcokrajowcom (np. dostęp do informacji czy wykorzystywanych rozwiązań). Kluczowe jest wdrażanie wspólnych dla całej MW standardów związanych z dostępnością, ale i z planowaniem czy projektowaniem konkretnych inwestycji dotyczących mobilności. Należałoby również zwrócić uwagę na istniejącą infrastrukturę, zwłaszcza pieszą i rowerową, i dostosować ją do potrzeb wszystkich grup użytkowników oraz wykonać niezbędne remonty i naprawy, zaczynając od kwestii podstawowych, czyli od przysłowiowych „dziur w chodnikach”. Większość tych działań



będzie miała bardzo lokalny, gminny charakter, ale standardy i jednolitość rozwiązań powinny być taka sama dla całej metropolii.

8. Ograniczenie ruchu zmotoryzowanego w centrach miast/przestrzeniach zurbanizowanych – promowanie przyjaznych miejsc

„Ruch zmotoryzowany powinien być ograniczany (np. poprzez. ograniczenie wjazdu do centrum, zwężanie ulic, wydzielanie buspasów, tworzenie deptaków, woonerfów, stref czystego powietrza, małą architekturę, zieleni itp.) wszędzie tam, gdzie istnieje dla niego realna alternatywa w postaci transportu zbiorowego”, ruchu pieszego czy rowerowego.

„Dojazd [samochodem] powinien być możliwy wszędzie, ale nie zawsze w najprostszy sposób, np. aby dojechać z dzielnicy A do B powinien być konieczny wyjazd na obwodnicę, zamiast tworzenia połączeń międz dzielnicowych”; należy skutecznie zniechęcać kierowców do wjazdu do centrów miast. Dzięki temu możliwe będzie tworzenie miejsc przyjaznych i dostępnych dla mieszkańców lub gości. Powyższe działania nie mogą być jednak realizowane bez zapewnienia alternatywy w postaci komfortowego transportu publicznego o dużej częstotliwości czy budowy obwodnic (w kluczowych miejscach), umożliwiających wyprowadzenie samochodów z miejscowości MW.

Warto zaznaczyć, że temat ten wiąże się z największą polaryzacją opinii: część osób popiera ograniczenia ruchu zmotoryzowanego, część jest im zdecydowanie przeciwna. Ze względu na to, że plany mobilności z zasady mają ograniczać ruch zmotoryzowany, cele i działania przeciwne temu nie mogą zostać ujęte w SUMP.



9. Wspólna polityka parkingowa (opłaty, ograniczenia ruchu)

Polityka parkingowa wiąże się zarówno z ograniczeniem ruchu samochodowego, jak i z porządkowaniem przestrzeni miejskich i przywracaniem ich mieszkańcom. Dotyczy to zwłaszcza chodników, często zastawianych przez auta. Stąd kluczową kwestią pozostaje uporządkowanie parkowania i przeciwdziałanie parkowaniu nielegalnemu. Wciąż sporo wątpliwości budzą strefy płatnego parkowania i podnoszenie opłat za parkowanie, a przede wszystkim pomysły ich upowszechniania na terenie całej metropolii według tych samych zasad. Być może należałoby wprowadzić wspólną politykę parkingową dla całej MW, ale z podziałem na kategorie np. miasta i gminy wiejskie.

Z całą pewnością w ramach MW należałoby wypracować ogólną politykę parkingową. Ciekawym pomysłem jest stworzenie i promowanie wspólnej aplikacji, ułatwiającej parkowanie (wolne miejsca, analiza zapełnienia parkingów, wnoszenie opłat).

Dla części osób uczestniczących w konsultacjach kwestia ta powinna jednak pozostać w gestii samorządów i nie powinna mieć wymiaru metropolitalnego. Z całą pewnością w ramach MW należałoby wypracować lokalne standardy miejsc postojowych.

10. Metropolitalna logistyka towarowa (dostaw hurtowych i detalicznych)

Opinie dot. logistyki towarowej dotyczyły przede wszystkim dwóch tematów: uporządkowania dostaw (np. poprzez wyznaczenie konkretnych godzin albo miejsc na nie) oraz ograniczenia liczby samochodów dostawczych, zwłaszcza w centrach (miejscach o intensywnej zabudowie mieszkaniowej). Sposobami na to mogłyby być: odpowiednio rozlokowane centra logistyczne poza miejscowościami, dowóz towarów w miastach za pomocą rowerów cargo (ostatnia mila), stosowanie pojazdów elektrycznych.

Dobrym podsumowaniem zgłaszanych opinii jest jedna z wypowiedzi: „Dostawy towarów (kurier do domu, dostawca jedzenia/zakupów, pojazdy do automatów paczkowych itp.) stanowią niemałą część ruchu, są realizowane często pojazdami dużymi i spalinowymi, parkują nielegalnie ‘na chwilę’ (a potrzeba systemowych rozwiązań, tj. miejsc parkingowych dla kurierów/ dostaw). Ponadto powinny „powstawać ‘huby logistyczne’, obejmujące np. automaty paczkowe, miejsca na pojazdy kurierów, jak też osób odbierających przesyłki. Dostawa towarów i cała logistyka miejska powinny być zorganizowane w sposób



minimalizujący negatywny wpływ na życie mieszkańców: bez zabierania miejsca, hałasu, generowania niepotrzebnego ruchu i spalin. Należałoby ustalić zasady dostaw (wypracować je z branżą *delivery*/kurierską) po to, żeby logistyka była bardziej efektywna i mniej szkodliwa dla otoczenia. Wraz z rozwojem e-commerce temat zorganizowania logistyki miejskiej w gminach metropolii jest palący”.

11. Optymalizacja ruchu kołowego

Nadrzędnym celem w tym obszarze powinno być bezpieczeństwo, zwłaszcza przemieszczających się aktywnie (piesi, rowerzyści, osoby na hulajnogach). Nie mniej ważne jest także optymalizowanie ruchu kołowego, aby zdecydowanie ograniczyć ruch samochodów i wyprowadzić tranzyt (szczególnie w miejscowościach), np. poprzez dokończenie obwodnic czy wprowadzanie stref czystego powietrza. Należy wzmacniać autobusową komunikację zbiorową tam, gdzie brakuje szyn (np. poprzez odpowiednią infrastrukturę umożliwiającą dowożenie mieszkańców autobusami do węzłów przesiadkowych). Ruch kołowy powinien być tak zoptymalizowany, aby zdecydowany priorytet miały transport zbiorowy, rowerowy czy piesi, a nie indywidualny transport samochodowy (np. poprzez tworzenie buspasów).

12. Wizja metropolii i partnerski model i narzędzia współpracy

Znaczne ograniczenia legislacyjne w tym względzie (skuteczne narzędzia współpracy samorządów) i brak obligatoryjności powodują, że współpraca i jej zakres, choć niezbędne, będą przede wszystkim zależały od woli i chęci poszczególnych samorządów. Nie będzie to możliwe bez partnerskiego i równościowego podejścia, w którym każda gmina czy każdy powiat metropolii będą czuły się wysłuchane i będą miały poczucie sprawczości. Proponowane działania to: metropolitalne planowanie przestrzenne; priorytetyzacja projektów partnerskich między konkretnymi jednostkami samorządu terytorialnego; tworzenie tematycznych grup eksperckich i zadaniowych grup roboczych; wspólne zarządzanie projektami dot. mobilności; systematyczne kontakty samorządów. Warto również zwrócić uwagę, że „wizja nie może być tworzona przez grupy interesu. Należy wyjść do ludzi i nawiązać dialog z różnymi grupami – zarówno sektor publiczny, jak i prywatny powinny być reprezentowane, przede wszystkim z uwzględnieniem mieszkańców



tego obszaru”.

13. Długofalowe dialog i edukacja mieszkańców oraz urzędników nakierowane na realną zmianę zachowań transportowych

Dla wielu osób uczestniczących w konsultacjach edukacja mająca na celu zmianę zachowań dot. przemieszczania się jest kluczowa i powinna mieć najwyższy priorytet, zwłaszcza że, w przeciwieństwie do inwestycji infrastrukturalnych, działania związane z promocją i edukacją są dużo tańsze. Jako przykłady wymieniono: tworzenie specjalnych komórek dbających o mobilność miejską (transportową); miasteczka ruchu drogowego; akcje promujące zrównoważoną mobilność (np. bezpieczny dojazd do szkoły); konsultacje społeczne projektów dot. mobilności itp. Bardzo ważne jest „wychodzenie do szkół i angażowanie biznesu” w promocję ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego oraz przemyślane kampanie społeczne. Warto zwrócić uwagę na znaczenie „eksperymentu (np. zawężenie ulicy), który pozwoli przekonać się, jak proponowane rozwiązanie może zadziałać w rzeczywistości (oczywiście tam, gdzie takie prototypowanie jest wykonane). Nie można czekać w nieskończoność, aż ludzie zmienią zdanie, bo czasami muszą się przekonać na własnej skórze”.

Dla części osób istotne jest również, aby „przykład szedł z góry” i aby to władarze wpływali na zmianę przyzwyczajeń w zakresie mobilności poprzez przemieszczanie się rowerami, pieszo czy komunikacją zbiorową.

Dziękujemy za udział w konsultacjach i zapraszamy na kolejne etapy (jesień 2022 r. i 2023 r.)!

Informacja o realizatorach:

Autor raportu: Krzysztof Nowak (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich, Wrocław)

Korekta: Maria Rudnicka–Myślicka (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich, Wrocław)

Wykonawca generalny SUMP: TRAKO Projekty Transportowe Szamborski i Szelukowski sp. j. (Wrocław)