



metropolia
w ruchu!

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DOTYCZĄCYCH SUMP METROPOLII WARSZAWSKIEJ



ETAP II

wrzesień - październik 2022 r.



Rzeczpospolita
Polska



metropolia
warszawska

Unia Europejska
Fundusz Spójności





SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	2
2. PROMOCJA	2
3. O KONSULTACJACH	3
3.1. Kontekst realizowanych działań	3
3.2. Cel konsultacji	4
3.3. Przebieg konsultacji i metodyka	4
3.4. Załączniki	5
4. KLUCZOWE WNIOSKI	5
4.1. Wizja	5
4.2. Ocena działań (priorytet i wykonalność)	10



1. WSTĘP

Raport jest podsumowaniem 2. etapu konsultacji społecznych dotyczących Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (dalej: Plan albo SUMP – *Sustainable Urban Mobility Plan*) dla metropolii warszawskiej (dalej: MW). Dokument powstaje na zamówienie Miasta Stołecznego Warszawy (dalej: 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.

Drugi etap konsultacji społecznych trwał od 22 września do 12 października 2022 roku. Między 26 września a 3 października odbyło się 12 otwartych spotkań o charakterze informacyjno-warsztatowym. Dodatkowo przez cały czas trwania konsultacji dostępny był on-line formularz opinii, konsultacyjny numer telefonu i specjalny adres e-mail. Wykaz wszystkich złożonych uwag i opinii wraz z uzasadnieniem dotyczącym przyjęcia bądź odrzucenia danego postulatu znajduje się w Załączniku nr 1.

Cele konsultacji na tym etapie były następujące:

- Wskazanie przez osoby uczestniczące w konsultacjach priorytetów i stopnia wykonalności poszczególnych działań przypisanych do celów operacyjnych.
- Zebranie opinii na temat proponowanej wizji.
- Zebranie wszystkich innych uwag i opinii do przedstawionych Założeń do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

W marcu i kwietniu 2023 roku odbędzie się ostatni etap konsultacji, w czasie którego będą zbierane opinie do gotowego projektu tekstu SUMP.

2. PROMOCJA

Ze względu na realizację celów oraz w związku z partycypacyjnym charakterem powstawania SUMP, konsultacje społeczne dotyczące tego tematu są promowane, by informacja o nich dotarła do jak największej liczby osób. Na 2. etapie promocja odbywała się zgodnie z wytycznymi Zamawiającego i przy ścisłej z nim współpracy. Podobnie jak na 1. etapie, wykorzystywano: logotyp, banery internetowe, plakaty oraz ulotki (szczegółowy opis materiałów graficznych znajduje się w Raporcie z 1. etapu konsultacji). Ulotki i plakaty zostały rozesłane do wszystkich gmin i powiatów metropolii. Dodatkowo w sześciu lokalizacjach MW (Legionowo – Dworzec PKP Miejski, P&R, pętla autobusowa; Piaseczno – dworzec PKP, pętla autobusowa; Metro Młociny, Dworzec Wileński, Grodzisk Mazowiecki – dworzec PKP i pętla autobusowa; Dworzec Śródmieście) w tygodniu



poprzedzającym spotkania rozdano 3000 ulotek. O konsultacjach informowano za pomocą gminnych stron internetowych, w mediach społecznościowych (np. na kanałach Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” i Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu miasta stołecznego Warszawy) oraz przez imienne zaproszenia, które wysłano do ponad 3000 interesariuszy. Ich lista została zdefiniowana na pierwszym etapie konsultacji, we współpracy z jednostkami samorządów terytorialnych wchodzących w skład MW. W Warszawie przekazano informację do dzielnicowych koordynatorów konsultacji społecznych – ich zadaniem była promocja konsultacji na obszarach im podległym. Przygotowano również treść informacji prasowej na temat planowanego przebiegu 2. etapu konsultacji i jego celów. Komunikat wysłano za pośrednictwem Wydziału Prasowego miasta stołecznego Warszawy do lokalnych mediów.

3. O KONSULTACJACH

3.1. Kontekst realizowanych działań

Powstające w całej Unii Europejskiej plany mobilności koncentrują się nie tylko na kwestiach transportowych, ale też na poprawie jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwie, dostępności do usług, rozwiązaniach z katalogu *smart cities* czy dążeniu do miasta kompaktowego (miasto małych odległości/ miasto 15 minut).

Istotną cechą tych planów jest ich partycypacyjny charakter, czyli włączanie wszystkich chętnych we współtworzenie SUMP 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.

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 niezurbanizowanych MW. Plan to kompleksowy dokument, w którym ujęte zostaną 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 wpływać będą:

- wytyczne Komisji Europejskiej (do najważniejszych należą: poprawa bezpieczeństwa: przemieszczenia się i 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 na temat planów mobilności i sposobów ich konstruowania przeprowadzonych w 2021 roku; 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.

3.2. Cel konsultacji

Konsultacje społeczne odbywają się w trzech etapach, każdy z nich ma inne cele. Na pierwszym etapie było to poinformowanie mieszkańców o ogólnych założeniach SUMP oraz zebranie opinii na temat: wizji, celów strategicznych i scenariuszy dotyczących mobilności do 2030 roku. Zamysłem drugiego etapu konsultacji było przedyskutowanie proponowanej wizji, ustalenie priorytetów i stopnia wykonalności działań dla ośmiu celów operacyjnych oraz zebranie innych uwag do przedstawionych Założeń do SUMP. W czasie trzeciego etapu (wiosną 2023 roku) zostanie zaprezentowany i skonsultowany gotowy dokument.

3.3. Przebieg konsultacji i metodyka

Konsultacje trwały od 22 września do 12 października 2022 roku. Uwagi zbierano za pomocą formularza on-line, mailem (adres: sump-mw@trako.com.pl), telefonicznie i, przede wszystkim, na spotkaniach, które odbyły się stacjonarnie i on-line.

Odbyło się dziesięć spotkań stacjonarnych w pięciu lokalizacjach:

- Legionowo (Urząd Miasta Legionowo) – 26.09.2022 roku, godziny 10.00 i 17.00,
- Piaseczno (Biblioteka Publiczna w Piasecznie) – 27.09.2022 roku, godziny 10.00 i 17.00,



- Warszawa – 28.09.2022 roku, godzina 10.00 (Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy) i godzina 17.00 (Dzielnicowe Biuro Finansów Oświaty Pragi Południe),
- Wołomin (Urząd Miejski w Wołominie) – 29.09.2022 roku, godziny 10.00 i 17.00,
- Ożarów Mazowiecki (Dom Kultury Uśmiech) – 30.09.2022 roku, godziny 10.00 i 17.00.

Odbyły się też dwa spotkania on-line: 3.10.2022 roku, o godzinach: 10.00 i 17.00 (platforma Zoom; emisja na kanale SUMP metropolii warszawskiej na kanale YouTube; zapis spotkań można znaleźć pod niniejszym [linkiem](#)). Wszystkie spotkania były otwarte i miały podobny przebieg: po krótkiej prezentacji następowały warsztaty, w czasie których osoby uczestniczące w konsultacjach pracowały w grupach nad priorytetami i stopniem wykonalności działań. Na końcu była również możliwość, by wyrazić swoją opinię na temat wizji SUMP. W przypadku spotkań on-line zamiast warsztatów odbywała się dyskusja.

Formularz on-line dawał takie same możliwości – można było za jego pomocą dokonać oceny wizji i działań.

3.4. Załączniki

- **Załącznik nr 1** – Wykaz wszystkich zgłoszonych podczas konsultacji opinii i uwag wraz z uzasadnieniem dotyczących przyjęcia bądź odrzucenia postulatu.
- **Załącznik nr 2** – Odpowiedzi dotyczące ankiety z 1. etapu konsultacji, które nie zapisały się w formularzu Google'a, ale zostały doślane (jako printscreeny) z potwierdzoną datą wykonania w czasie 1. etapu konsultacji.

4. KLUCZOWE WNIOSKI

Poniżej znajdują się wyniki konsultacji dotyczących opiniowania propozycji wizji oraz priorytetów i stopnia wykonalności działań przypisanych do ośmiu celów operacyjnych SUMP. Warto zwrócić uwagę, że liczba działań jest zbyt duża i w końcowym dokumencie należy ją ograniczyć. Powinny one ulec agregacji, na przykład poprzez łączenie działań dotyczących audytów, badań i analiz z procesem wdrażania danego rozwiązania. Należy również uprościć opis działań, by były zrozumiałe dla wszystkich, oraz dodać do nich konkretne wyjaśnienia (co kryje się pod danym działaniem).

4.1. Wizja

Na podstawie zgłoszonych pomysłów na pierwszym etapie konsultacji zaproponowano w założeniach taką treść wizji:



System transportowy jest kluczowym elementem integrującej się w zrównoważony sposób, atrakcyjnej i zróżnicowanej przestrzeni MW – wibrującego energią europejskiego centrum rozwoju. Odpowiednio zorganizowana przestrzeń oferuje jej mieszkańcom wysoką jakość życia i doskonałe warunki biznesowe w oparciu o nisko- i bezemisyjny transport.

Na pytanie: „Czy oceniasz pozytywnie zaproponowaną poniżej WIZJĘ, czyli wyobrażenie, jak ma wyglądać zrównoważona mobilność do 2030 roku?” 24 osoby odpowiedziały „tak”, 18 osób – „nie”, a 12 osób odpowiedziało „trudno powiedzieć” lub podało inną odpowiedź. Propozycja wizji została napisana zbyt trudnym i niezrozumiałym językiem i wymaga uproszczenia.

Poniżej został zamieszczony wykaz wszystkich odpowiedzi otwartych i uwag do wizji.

- Wizja rozwoju: nawiązuje do tej zawartej w „Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030”, która została opracowana w 2015 roku. Obecnie trwają prace nad nową strategią rozwoju metropolii warszawskiej, a SUMP ma być jednym z jej dokumentów wykonawczych, zatem wizja zawarta w SUMP powinna nawiązywać do wizji wypracowanej w ramach nowej strategii metropolitalnej.
- Zlikwidować fragment „wibrującego energią europejskiego centrum rozwoju” – zupełnie nie pasuje i czuć, że jest wrzucony „na siłę”.
- „Wibrująca energia” – nie nawiązuje do transportu, nie musi znaleźć się w SUMP.
- Wizja jest napisana zbyt trudnym językiem, a przez to niezrozumiała dla odbiorców. Należy ją zdecydowanie uprościć.
- [Oceniam pozytywnie] pod warunkiem utrzymania mobilności i dostępności, jak w przypadku transportu indywidualnego.
- Brak w tej wizji motocykli spalinowych, które, w porównaniu z klasycznymi samochodami, generują mniejszy ruch i zanieczyszczenia środowiska.
- Motocykle to nie samochody!
- Proszę o zdefiniowanie NISKOemisyjnego transportu.
- Jak najszybszy transport.
- Zrównoważony transport – wolność wyboru.
- Jakość życia i doskonałe warunki biznesowe powinny być dostępne dla każdego, nie tylko dla osób korzystających z nisko- i bezemisyjnego transportu.
- Nie ma bezemisyjnego transportu.
- Warszawa powinna dążyć do objęcia całego obszaru miasta Strefą Czystego Transportu, wprowadzić Śródmiejską Strefę Parkowania w Śródmieściu i stopniowo wyłączać z ruchu kołowego (indywidualnego) ulic w ścisłym centrum miasta.
- Mniej obietnic spoza zakresu transportu. Realizacja SUMP nie zorganizuje przestrzeni w



odpowiedni sposób, to zadanie dla SUiKZP!

- Propozycja wizji:
„System transportowy jest kluczowym elementem integrującej się w zrównoważony sposób, atrakcyjnej i zróżnicowanej przestrzeni MW. Odpowiednio zorganizowany, nisko- i bezemisyjny transport oferuje jej mieszkańcom wyższą jakość życia i lepsze warunki biznesowe”.
- Nisko- i zeroemisyjny transport nie ma wpływu na warunki biznesowe. No, chyba że chodzi o przymuszanie przedsiębiorstw do używania takiego transportu, to wtedy generuje to dodatkowe koszty przedsiębiorcom.
- Zamiast „nisko- i bezemisyjny transport” proponuję „transport zbiorowy”. Na peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach lepszym rozwiązaniem są linie obsługiwane przez przewoźnika wybieranego w zamówieniach publicznych o niskim koszcie wozokilometra, dzięki czemu połączeń może być więcej. Autobusy nisko- i bezemisyjne, będące w posiadaniu miasta lub należącego do niego przedsiębiorstwa transportowego, są dobrym rozwiązaniem w centrum Warszawy, gdzie publiczna komunikacja zbiorowa jest już na zadowalającym poziomie.
- Większy nacisk na transport kolejowy i rowerowy.
- Pojazdy silnikowe jednośladowe powinny być traktowane jako niskoemisyjne.
- Usunięcie całkowitej możliwości wjazdu do centrum wydaje się być krokiem zbyt radykalnym, lepsze byłoby wypracowanie kompromisu: ograniczenie ruchu/ czasu postoju itp. i reorganizacja przejazdu. Błędem również wydaje się traktowanie jednośladów na równi z samochodami – różnica w gabarytach i sprawności poruszania się jest znacząca.
- Ująć w wizji poruszanie się motocyklami spalinowymi i elektrycznymi jako uzupełnienie wizji zrównoważonego transportu.
- Szczególnie w mieście tak rozległym i budowanym bez planu zagospodarowania przestrzennego wizja powinna podkreślać wagę braku wykluczenia komunikacyjnego, które w praktyce jest realnym ryzykiem w sytuacji penalizacji zmotoryzowanego transportu indywidualnego.
- Dopuszczenie motocykli ze względu na znacząco niższą szkodliwość.
- W wizji nie uwzględniono w ogóle motocykli (oraz skuterów i motorowerów) jako pojazdów emitujących znacznie mniej szkodliwych substancji oraz bardziej mobilnych od samochodów, a także niepowodujących zagrożeń dla pieszych (zderzenia motocyklu i pieszego zasadniczo nie występują), jak również zabierających znacznie mniej miejsca do parkowania. Dobrą praktyką jest (dotychczas jedynie rozpoczęte) dopuszczenie motocykli do jazdy po buspasach.



Przy tworzeniu przepisów ograniczających ruch samochodowy w centrum zasadne jest wyłączenie z tego zakazu motocykli.

- Wizja sformułowana jest całkowicie nieprecyzyjnie, można ją zinterpretować na wiele sposobów.
- Opieranie się o nisko- bądź bezemisyjny transport w tym momencie jest bezsensowne. Wynika to z wysokich cen surowców i wciąż niedopracowanych kwestii, przez co ta emisja jest przeniesiona w inne obszary życia. Ważniejsze według mnie jest doprowadzenie do jak najpłynniejszego transportu, dzięki czemu emisja spadnie, a wraz z rozwojem technologii będzie mogła jeszcze bardziej spadać, a nie utrzymywać się na zbliżonym poziomie.
- Bezemisyjny transport wyklucza pod względem transportu, jego realizacja jest niemożliwa z uwagi na nieosiągalny koszt dla społeczeństwa, zwłaszcza jego gorzej zarabiających członków. Uniemożliwia to dotychczasową komunikację i przerywa ważne łańcuchy: ekonomiczne (praca w innej dzielnicy, zakupy), rodzinne (możliwość podróżowania po mieście), społeczne (realizacja pasji w różnych miejscach i środowiskach). Będzie to prowadzić do szkodliwych i kosztownych zmian społecznych.
- Każdy mieszkaniec decyduje, z jakiego środka transportu chce korzystać: prywatny samochód, komunikacja publiczna, rower, hulajnoga czy pieszo. Do obowiązków urzędników należy umożliwić wszystkim użytkownikom miasta poruszanie się w sprawny sposób.
- Jak pokazują najnowsze badania, transport zeroemisyjny (np. pojazdy elektryczne) jeszcze bardziej szkodzi środowisku niż pojazdy spalinowe. Głównym winowajcą są baterie, których koszty utylizacji są ogromne. Doświadczenia policji w Wielkiej Brytanii, która w większości korzysta z aut elektrycznych, są takie, że dwie godziny dziennie spędzają na ładowaniu auta zamiast na pracy.
- Nic z tych dwóch zdań nie wynika...
- Budowa parkingów dla samochodów prywatnych, ograniczenie albo likwidacja SPPN [strefa płatnego parkowania niestrzeżonego].
- Otwarcie się na wszystkie środki transportu, w tym indywidualne. Zawarcie w WIZJI odpowiedzi na potrzeby pieszych, pasażerów komunikacji miejskiej, kierowców samochodów oraz użytkowników hulajnóg, a nie tylko rowerzystów.
- Nie traktuje tak samo transportu indywidualnego i zbiorowego, to mieszkaniec ma wybrać, a nie – być zmuszany do jednego lub drugiego.
- Po co te brednie o niskoemisyjnych środkach transportu, skoro wiadomo doskonale, że to nie transport powoduje smog. Będzie beznadziejnie drogo i mało ekologicznie, a podobno kasy brakuje prezydentowi.
- Wizja nie odnosi się do kierunku rozwoju systemu mobilności miejskiej.



- Wizja jest sformułowana w sposób niezrozumiały. Proponuję ją zdecydowanie uprościć, aby rozumiał ją przeciętny mieszkaniec spotkany na ulicy, co pozwoli ludziom utożsamiać się z treścią dokumentu.
- Sformułowanie „wibrującą energią” jest niezrozumiałe. Zakładanie *a priori* bezemisyjnego taboru jest błędne – tabor niskoemisyjny ma swoje ograniczenia. Tabor powinien być dopasowany do zadań, jakie będą realizowane, aby w największym stopniu wpłynęło to na zmianę zadań przewozowych. Tabor zeroemisyjny drenuje środki na transport publiczny, co przekłada się na zmniejszenie oferty. Wolę 15 autobusów EURO6, wożących pasażerów, którzy porzucą samochody, niż 7 autobusów elektrycznych.



4.2. Ocena działań (priorytet i wykonalność)

Kluczowym elementem drugiego etapu konsultacji było ustalenie priorytetów i wykonalności dla każdego działania. Ocena ta odbywała się w trzystopniowej skali (wysoki priorytet – 3 punkty, średni priorytet – 2 punkty, niski priorytet – 1 punkt; wysoka wykonalność – 3 punkty, średnia wykonalność – 2 punkty, niska wykonalność – 1 punkt). W przypadku priorytetu należało określić istotność danego działania.

W odniesieniu do oceny wykonalności, osoby uczestniczące w konsultacjach brały pod uwagę: konieczny do realizacji budżet, czas wymagany na realizację działania, konieczność współpracy (na przykład między jednostkami samorządu terytorialnego czy organizatorami transportu zbiorowego).

Cele operacyjne SUMP, które zostały poddane ocenie, to:

1. Spójna polityka zrównoważonej mobilności w MW;
2. Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny;
3. Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich;
4. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną;
5. Optymalizacja ruchu samochodowego;
6. Przyjazna środowisku logistyka towarów;
7. Digitalizacja jako wsparcie transportu w MW;
8. Akceptacja zrównoważonej mobilności.

Poniżej prezentowane są wyniki dla każdego z ośmiu celów operacyjnych. Kolorem zielonym zaznaczono wszystkie wyniki powyżej średniej 2,4 (maksymalny możliwy wynik to 3, minimalny – 1). Oznacza to, że priorytet lub (i) wykonalność są na najwyższym poziomie. Zebrany materiał posłuży do opracowania ostatecznej listy działań w ramach zaproponowanych celów.



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
1	Cel operacyjny 1: Spójna polityka zrównoważonej mobilności w MW	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
1.1	Sformalizowanie współpracy Organizatorów PTZ w MW.	2,59 P	2,06 W
1.2	Wypracowanie jednolitych wytycznych do prowadzenia metropolitalnej polityki przestrzennej oraz zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego na całym obszarze MW.	2,43 P	1,51 W
1.3	Współpraca JST MW w zakresie realizacji zadań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską w MW.	2,71 P	2,21 W
1.4	Analiza formy prawnej wspólnej organizacji, zarządzania i utrzymania transportu zbiorowego w MW.	2,37 P	2,23 W
1.5	Powoływanie tematycznych grup eksperckich, zadaniowych i roboczych w ramach prawidłowego planowania i realizacji zadań mobilnościowych w MW.	2,15 P	2,43 W
1.6	Współpraca JST MW z Zarządem Województwa Mazowieckiego przy realizacji inwestycji oraz działań wojewódzkich związanych ze zrównoważoną mobilnością w MW.	2,45 P	1,94 W
1.7	Audyt dostępności obiektów użyteczności publicznej dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji.	2,49 P	2,48 W
1.8	Współpraca z partnerami prywatnymi przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań mobilnościowych w MW.	2,24 P	1,87 W
1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców MW.	2,41 P	2,48 W
1.10	Budowa i aktualizacja modelu ruchu w MW.	2,41 P	2,15 W
1.11	Stworzenie spójnej identyfikacji wizualnej PTZ i mobilności	2,38 P	2,34 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
	aktywnej w MW.		
1.12	Kompleksowe badania ruchu na drogach lokalnych dotyczące także ruchu rowerowego i pieszego.	2,51 P	2,25 W
1.13	Analiza możliwości zminimalizowania wpływu sytuacji kryzysowych na dostawy paliw i energii do PTZ.	2,24 P	1,97 W
2	Cel operacyjny 2: Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
2.1	Analiza możliwości i wskazanie zasad lokalizowania nowych parkingów P+R zintegrowanych z transportem zbiorowym w MW poza Obszarem centralnym MW, za wyjątkiem wybranych lokalizacji na jego terenie.	2,39 P	2,36 W
2.2	Opracowanie standardów funkcjonalnych dla parkingów P+R z podziałem na kategorie na Obszarach Interwencji SUMP MW.	2,29 P	2,32 W
2.3	Audyt i rewizja lokalizacji oraz funkcjonalności istniejących parkingów P+R w MW pod kątem integracji z transportem publicznym.	2,39 P	2,27 W
2.4	Zwiększanie pojemności istniejących, jednopoziomowych i kubaturowych parkingów P+R.	2,36 P	1,87 W
2.5	Budowa nowych parkingów P+R w sposób ustalony dla poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP MW, poza Obszarem centralnym MW (za wyjątkiem wybranych lokalizacji na jego terenie).	2,51 P	2 W
2.6	Opracowanie zasad lokalizowania parkingów K+R na węzłach przesiadkowych oraz istotnych (ważnych) przystankach PTZ w MW.	2,37 P	2,2 W
2.7	Budowa nowych kubaturowych parkingów P+R na Obszarze bazowym MW, Obszarze kluczowym MW i w ośrodkach ponadlokalnych MW.	2,51 P	1,93 W
2.8	Opracowanie standardów dla infrastruktury PTZ z podziałem na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,36 P	2,23 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
2.9	Opracowanie standardu dostępności do przystanków PTZ w MW z uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,43 P	2,48 W
2.10	Opracowanie standardów projektowych dla węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji, z podziałem na kategorie na Obszarach Interwencji SUMP MW.	2,47 P	2,30 W
2.11	Opracowanie zasad lokalizowania różnych kategorii węzłów przesiadkowych w MW z podziałem na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,38 P	2,21 W
2.12	Wdrożenie standardów realizacji infrastruktury węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji, według różnych ich kategorii na Obszarach Interwencji SUMP MW.	2,63 P	2,29 W
2.13	Audyt i rewizja lokalizacji i funkcjonalności istniejących węzłów przesiadkowych w MW pod kątem stopnia integracji z transportem publicznym.	2,59 P	2,44 W
2.14	Rozbudowa istniejących oraz budowa nowych węzłów przesiadkowych, szczególnie w powiązaniu z transportem szynowym w MW.	2,81 P	2,17 W
2.15	Rozbudowa istniejących i budowa nowych węzłów przesiadkowych w Warszawie, szczególnie przy pętlach tramwajowych, peryferyjnych pętlach autobusowych oraz przy stacjach metra.	2,64 P	2,10 W
2.16	Zwiększanie dostępności do transportu zbiorowego w ramach idei MaaS (<i>Mobility as a Service</i>) poprzez tworzenie hubów mobilności w zintegrowanych węzłach przesiadkowych w MW.	2,34 P	1,97 W
2.17	Wprowadzanie zieleni i małej architektury na przystankach i węzłach przesiadkowych.	2,22 P	2,39 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
2.18	Tworzenie punktów przesiadkowych w MW pomiędzy liniami komunikacyjnymi na wybranych przystankach komunikacyjnych poza węzłami przesiadkowymi.	2,51 P	2,27 W
2.19	Analiza możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów w MW.	2,5 P	2,24 W
2.20	Opracowanie odpowiedniego standardu obsługi połączeniami autobusowymi obszaru MW nieobjętego transportem szynowym, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,51 P	2,28 W
2.21	Integracja biletowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej Organizatorów PTZ na obszarze MW.	2,78 P	2,29 W
2.22	Integracja taryfowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej Organizatorów PTZ na obszarze MW.	2,78 P	2,19 W
2.23	Skoordynowanie lokalnych podsystemów PTZ z liniami metropolitalnymi.	2,81 P	2,33 W
2.24	Uruchomienie komunikacji nocnej w Miastach MW i na ich obszarach podmiejskich.	2,25 P	1,87 W
2.25	Analiza zasadności wprowadzenia systemu transportu na życzenie na obszarach o niskiej intensywności zabudowy, obszarach peryferyjnych i do najmniejszych miejscowości.	2,15 P	2 W
2.26	Analiza możliwości i zasadności włączenia linii autobusowych przewoźników komercyjnych do systemu integracji biletowej w MW, szczególnie na obszarach MW, na których nie funkcjonuje transport samorządowy.	2,45 P	2,20 W
2.27	Poprawa i zwiększenie dostępności transportu publicznego na obszarach zurbanizowanych MW poprzez relokację istniejących i budowę nowych przystanków komunikacyjnych, przystanków kolejowych oraz pętli.	2,5 P	1,96 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
2.28	Zwiększanie udziału transportu kolejowego w podróżach po MW poprzez rozwój istniejących połączeń oraz reaktywowanie przewozów pasażerskich na liniach o zawieszonym ruchu pasażerskim, a także budowę nowych odcinków linii kolejowych.	2,74 P	1,58 W
2.29	Rozwój transportu szynowego na Obszarze centralnym MW i na Obszarze bazowym MW poprzez dalszą rozbudowę linii metra oraz sieci tramwajowej.	2,76 P	1,76 W
2.30	Rozwój elektromobilności oraz dalsze obniżanie emisyjności taboru PTZ poprzez wzrost udziału nowoczesnych pojazdów zero- i niskoemisyjnych w transporcie zbiorowym w MW.	2,34 P	2,11 W
2.31	Rozwój infrastruktury do obsługi i utrzymania taboru PTZ, w tym stacji ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania pojazdów wodorowych i gazowych.	2,32 P	2,02 W
2.32	Audyt stosowanych rozwiązań organizacji ruchu drogowego oraz urządzeń BRD (bezpieczeństwa ruchu drogowego) pod kątem eliminacji utrudnień dla autobusów obsługujących linie PTZ w MW.	2,17 P	2,18 W
2.33	Przyspieszenie czasu przejazdu linii komunikacyjnych w miastach MW oraz na Obszarach: centralnym i bazowym MW poprzez odpowiednie rozwiązania infrastrukturalne oraz organizację ruchu drogowego.	2,58 P	1,73 W
2.34	Usprawnienie dowozu na wlotach do Obszaru bazowego MW za pomocą wydzielonych od ruchu samochodowego korytarzy wysokojakościowego PTZ.	2,40 P	1,66 W
2.35	Usprawnianie podróży po Obszarze centralnym MW i Obszarze bazowym MW poprzez wydzielanie korytarzy wysokojakościowego PTZ od ruchu samochodowego.	2,55 P	1,78 W
2.36	Zwiększanie dostępności istniejącej oraz planowanej infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji.	2,62 P	2,17 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
2.37	Likwidowanie wszelkich barier w ruchu komunikacyjnym oraz architektonicznych dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji.	2,62 P	2,20 W
2.38	Wprowadzenie różnych języków obcych do informacji pasażerskiej.	1,97 P	2,56 W
2.39	Opracowanie standardów utrzymania infrastruktury transportu publicznego w MW, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,14 P	2,06 W
2.40	Tworzenie hubów mobilności przy dużych generatorach ruchu, oferujących dostęp do różnego rodzaju systemów pojazdów współdzielonych.	2,04 P	1,83 W
3	Cel operacyjny 3: Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
3.1	Opracowanie jednolitych standardów infrastruktury rowerowej w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,45 P	2,29 W
3.2	Wspólne planowanie spójnej sieci dróg dla rowerów w MW.	2,60 P	2,30 W
3.3	Kontynuacja budowy dróg dla rowerów w MW.	2,58 P	2,30 W
3.4	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach dróg dla rowerów w MW.	2,77 P	2,14 W
3.5	Poprawa jakości i stanu technicznego istniejących dróg dla rowerów w MW.	2,27 P	2,26 W
3.6	Cykliczne przeprowadzanie audytu BRD na istniejących drogach dla rowerów.	2,33 P	2,37 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
3.7	Rozwój i integracja systemów rowerów publicznych w MW.	1,95 P	2,03 W
3.8	Analiza zasadności i możliwości integracji systemów rowerów publicznych z systemem taryfowo-biletowym PTZ w MW.	2,05 P	2,08 W
3.9	Likwidowanie barier na istniejących drogach dla rowerów w MW.	2,26 P	2,11 W
3.10	Doprowadzenie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych i głównych przystanków PTZ.	2,65 P	2,16 W
3.11	Budowa nowych i rozbudowa istniejących parkingów B+R przy węzłach przesiadkowych i głównych przystankach PTZ.	2,5 P	2,25 W
3.12	Zwiększenie priorytetu dla rowerzystów w ruchu drogowym, w stopniu stosownym do Obszarów Interwencji SUMP MW.	2,01 P	2,01 W
3.13	Budowa wiat rowerowych przy szkołach.	2,56 P	2,48 W
3.14	Budowa parkingów rowerowych, szczególnie przy ważnych celach podróży.	2,45 P	2,37 W
3.15	Budowa wielostanowiskowych publicznych garaży rowerowych.	2,24 P	1,78 W
3.16	Wprowadzenie standardów parkowania hulajnóg.	2,47 P	2,44 W
3.17	Ustalenie zasad funkcjonowania operatorów hulajnóg.	2,58 P	2,24 W
3.18	Plan działań w zakresie realizacji dróg dla pieszych i rowerów wzdłuż dróg lokalnych na obszarach o niższym poziomie urbanizacji.	2,24 P	2,24 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
3.19	Opracowanie jednolitych standardów w MW dla infrastruktury pieszej z uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,42 P	2,41 W
3.20	Cykliczne przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i miejscach niebezpiecznych dla pieszych.	2,4 P	2,37 W
3.21	Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu rowerowym – dążenie do odseparowywania od ruchu samochodowego.	2,69 P	2,06 W
3.22	Budowa, uzupełnianie i przebudowa dróg dla pieszych oraz dróg dla pieszych i rowerów.	2,65 P	2,18 W
3.23	Poprawa poziomu BRD rowerzystów poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego, w których ruch rowerowy prowadzony jest po jezdni.	2,24 P	1,91 W
3.24	Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu pieszym – dążenie do odseparowywania dróg dla pieszych od ruchu rowerowego i hulajnóg.	2,72 P	2,12 W
3.25	Likwidowanie barier na istniejących drogach dla pieszych oraz drogach dla pieszych i rowerów w MW.	2,44 P	2,10 W
3.26	Optymalne planowanie położenia przejść dla pieszych i/lub kładek	2,67 P	2,35 W
3.27	Tworzenie miejsc odpoczynku jako element wspomagający dojście do przystanków i ważnych celów podróży dla seniorów i osób o ograniczonej mobilności.	2,13 P	2,34 W
3.28	Porządkowanie i przywracanie przestrzeni miejskiej pieszym (szczególnie w obszarach centralnych miast i miejscowości MW)	2,26 P	2,05 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
	oraz zazielenianie dróg dla pieszych i dróg dla pieszych i rowerów.		
3.29	Wprowadzenie priorytetu w ruchu drogowym dla pieszych w centrach miejscowości.	2,29 P	2,08 W
3.30	Tworzenie przyjaznych dla pieszych stref, gdzie jest znacząco ograniczony ruch pojazdów (lub są one dla ruchu pojazdów zamknięte).	2,33 P	1,94 W
3.31	Monitoring na wszystkich parkingach rowerowych przy stacjach i przystankach kolejowych w MW.	2,23 P	2,02 W
3.32	Inteligentne oświetlenie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów prowadzących do stacji i przystanków kolejowych w MW.	2,29 P	1,92 W
4	Cele operacyjny 4: Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
4.1	Stworzenie wspólnych zasad planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych w sposób zapewniający ich wysoką dostępność transportową.	2,42 P	1,82 W
4.2	Powołanie zespołów międzygminnych ds. strategii, planowania i rozwoju przestrzennego w MW.	1,96 P	2,07 W
4.3	Wypracowanie spójnej polityki oraz współpraca międzygminna w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego (drogowego i kolejowego) w MW.	2,54 P	2,05 W
4.4	Koordinacja międzygminna przy opracowywaniu SUiKZP oraz MPZP.	2,27 P	1,84 W
4.5	Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych.	2,28 P	2,2 W
4.6	Tworzenie i uwzględnianie w MPZP „obszarów krótkich odległości” oraz „miast 15-minutowych” jako narzędzia ograniczania suburbanizacji oraz zapewnianie wysokiej jakości dostępności pieszej do usług podstawowych i transportu	2,22 P	1,82 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
	publicznego.		
4.7	Wypracowanie i wdrażanie wysokich standardów projektowania ulic, ze szczególną dbałością o przestrzeń publiczną, zieleni i krajobraz.	2,37 P	1,97 W
4.8	Obsługa komunikacją miejską obszarów rewitalizowanych w Miastach MW.	2,40 P	2,04 W
4.9	Planowanie inwestycji z uwzględnieniem wymogów zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym niezabudowywanie otwartych, zielonych i nieprzekształconych obszarów bez konkretnego uzasadnienia i konieczności.	2,05 P	1,81 W
4.10	Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD (<i>transit-oriented development</i>) wokół stacji i przystanków kolejowych, stacji metra oraz przystanków i pętli tramwajowych i autobusowych.	2,36 P	1,82 W
4.11	Wdrażanie planów zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej obszarów monofunkcyjnych.	2,07 P	1,66 W
4.12	Stymulowanie koncentracji miejsc pracy w lokalizacjach o charakterze węzłów w sieci transportu zbiorowego.	2,32 P	1,71 W
4.13	Tworzenie lokalnych centrów o charakterze handlowo-usługowo-administracyjnym w węzłach przesiadkowych.	2,38 P	1,87 W
4.14	Zachowanie rezerw terenowych w MPZP pod infrastrukturę transportu publicznego, rowerowego i pieszego.	2,62 P	1,92 W
5	Cel operacyjny 5: Optymalizacja ruchu samochodowego	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
5.1	Analiza możliwości i zasadności realizacji parkingów buforowych na obrzeżach miast MW.	2,14 P	2,31 W
5.2	Budowa obwodnic śródmiejskich w miastach MW w celu ograniczania ruchu i międzydzielnicowych przejazdów	2,55 P	1,75 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
	tranzytowych przez ich centra.		
5.3	Budowa obwodnic w celu wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast i miejscowości w MW.	2,76 P	1,71 W
5.4	Optimalizacja sterowania ruchem drogowym poprzez rozwój istniejących oraz wdrażanie nowych inteligentnych systemów zarządzania transportem, z uwzględnieniem priorytetu w ruchu dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego.	2,60 P	2,01 W
5.5	Budowa nowych oraz przebudowa istniejących skrzyżowań kolejowo-drogowych na bezkolizyjne.	2,50 P	1,61 W
5.6	Cykliczny audyt BRD w całej MW.	2,23 P	2,09 W
5.7	Opracowanie standardów projektowania dróg lokalnych oraz dróg publicznych w granicach m.st. Warszawy w sposób maksymalizujący BED i minimalizujący negatywny wpływ na środowisko naturalne i antropogeniczne.	2,07 P	2,27 W
5.8	Egzekucja przepisów prawa dotyczących przekraczania dopuszczalnej prędkości pojazdów w ruchu drogowym.	2,20 P	2,18 W
5.9	Wyposażenie odpowiednich służb w narzędzia do pomiaru prędkości pojazdów.	2,01 P	2,28 W
5.10	Egzekucja przepisów prawa dotyczących przekraczania dopuszczalnej emisji spalin pojazdów w ruchu drogowym.	2,16 P	1,91 W
5.11	Wyposażenie odpowiednich służb w narzędzia do pomiaru emisji spalin przez pojazdy.	2,15 P	2,15 W
5.12	Egzekucja przepisów prawa dotyczących przekraczania dopuszczalnego nacisku na oś w ruchu drogowym.	2,19 P	2,21 W
5.13	Montaż wag preselekcyjnych dla pojazdów ciężarowych na wlotach do miast MW.	2,05 P	1,84 W
5.14	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach	1,92 P	1,91 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
	użytkowanych przez jednostki samorządu terytorialnego MW.		
5.15	Podnoszenie poziomu BRD poprzez usunięcie billboardów z sąsiedztwa dróg i ulic z dopuszczalną prędkością powyżej 70 km/h.	2,09 P	2,17 W
5.16	Wprowadzanie w miastach i miejscowościach MW stref uspokojonego ruchu.	2,07 P	2,11 W
5.17	Wyprowadzanie tranzytowego ruchu samochodowego (wewnętrznego i zewnętrznego) z centrum miast oraz z miejscowości na obwodnice.	2,76 P	1,97 W
5.18	Analiza zasadności tworzenia Stref Czystego Transportu w MW.	2,12 P	2,28 W
5.19	Przyjęcie wspólnej polityki parkingowej w MW w ramach poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP MW.	2,25 P	2,11 W
5.20	Uporządkowanie parkowania samochodów oraz likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, w tym na chodnikach (w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej).	2,28 P	2,12 W
5.21	Wykorzystywanie pod lokalizowanie nowych parkingów głównie miejsc już przekształconych oraz legalizowanie w uzasadnionych przypadkach dotychczas nielegalnych parkingów wyłącznie na obszarach już przekształconych.	2,24 P	2,1 W
5.22	Analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących i tworzenia nowych stref płatnego parkowania w miastach MW oraz na: Obszarze centralnym MW, Obszarze bazowym MW i Obszarze kluczowym MW.	2,18 P	2,22 W
5.23	Wprowadzanie zróżnicowanych stawek opłat za postój w strefach płatnego parkowania w podziale na podstrefy – im bliżej centrum, tym wyższa opłata.	1,93 P	2,18 W
5.24	W strefach płatnego parkowania postój samochodów systemów współdzielonych (preferowanie pojazdów zeroemisyjnych) bez opłat, by zachęcić do korzystania z tego typu rozwiązań (zamiast z własnego samochodu).	1,63 P	1,84 W
5.25	Tworzenie w centrach miast i w miejscowościach MW stałych i czasowych miejsc postojowych dla autokarów turystycznych oraz	2,07 P	1,82 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
	bezpłatnych parkingów dla nich (poza centrami).		
5.26	Budowa systemu do zarządzania miejscami postojowymi w strefach płatnego parkowania.	2,18 P	2,07 W
5.27	Zintegrowanie systemu opłat za postój w strefach płatnego parkowania oraz na parkingach P+R i parkingach buforowych z biletami komunikacji publicznej w MW.	2,33 P	2,35 W
5.28	Wprowadzenie innowacyjnych sposobów kontroli legalności parkowania i brak opłat za postój.	1,97 P	1,98 W
5.29	Rozwój infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych i wodorowych.	2,05 P	1,62 W
5.30	Wprowadzanie zieleni i małej architektury na parkingach samochodowych.	2,20 P	2,25 W
6	Cel operacyjny 6: Przyjazna środowisku logistyka towarów	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
6.1	Stosowanie jednolitych zasad ograniczeń tonażowych ruchu ciężarowego dla różnych Obszarów Interwencji SUMP MW.	2,44 P	2,22 W
6.2	Wyznaczanie miejsc postojowych stałych lub w określonych przedziałach czasowych (na dostawy towarów), w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,40 P	2,23 W
6.3	Zachęcanie do realizacji dostaw na odcinku ostatniej mili przez małe pojazdy zeroemisyjne oraz rowery cargo – zeroemisyjna logistyka miejska w centrach miast i miejscowości w MW.	2,04 P	1,83 W
6.4	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi.	2,22 P	1,97 W
6.5	Ustalanie zasad dostarczania towarów do centrów miast i miejscowości w oparciu o rodzaj, wiek, wielkość, ładowność i emisję spalin pojazdów ciężarowych i dostawczych.	2,28 P	2,26 W
6.6	Budowa ogólnodostępnych parkingów dla pojazdów ciężarowych na obrzeżach miast i miejscowości MW, na których można odczekać do momentu umożliwiającego wjazd do danej strefy	2,13 P	1,79 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
	ograniczonej dla ruchu ciężarowego.		
6.7	Zachęty do budowy hubów logistycznych, z których towary dostarczane będą do klientów małymi zeroemisyjnymi pojazdami oraz rowerami cargo.	2 P	1,89 W
6.8	Lokalizacja nowych centrów logistycznych przy węzłach dróg szybkiego ruchu lub przy liniach kolejowych (trasy sieci TEN-T; transeuropejska sieć transportowa) o dostępie do dróg krajowych i wojewódzkich.	2,40 P	2,15 W
6.9	Stosowanie niebiesko-zielonych rozwiązań w pasach drogowych i kolejowych w ramach remontów, przebudowy, rozbudowy i budowy infrastruktury transportowej.	2,23 P	2,10 W
6.10	Zazielenianie istniejących inwestycji infrastruktury drogowej i kolejowej.	2,58 P	2,20 W
7	Cel operacyjny 7: Digitalizacja jako wsparcie transportu w MW	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
7.1	Przyspieszenie czasu przejazdu linii komunikacyjnych w miastach MW oraz na Obszarze centralnym MW i Obszarze bazowym MW poprzez systemy inteligentnego zarządzania ruchem.	2,68 P	2,10 W
7.2	Wdrożenie jednolitego standardu informacji pasażerskiej, ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji, z podziałem jakościowym, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	2,72 P	2,44 W
7.3	Zakup biletów na pojazdy wszystkich organizatorów PTZ w MW w ramach jednej aplikacji mobilnej.	2,76 P	2,37 W
7.4	Aplikacja oferująca bilety na komunikację lokalną i wszystkie pociągi w relacjach metropolitalnych.	2,77 P	2,51 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
7.5	Wdrożenie aplikacji mobilnej umożliwiającej korzystanie ze wszystkich stref płatnego parkowania w MW.	2,48 P	2,54 W
7.6	Stworzenie wspólnego systemu monitoringu stanu BRD w całym MW.	2,36 P	1,81 W
7.7	Stworzenie systemu monitorowania emisji z transportu we wszystkich JST MW.	2,25 P	1,85 W
7.8	Planowanie podróży po całym MW za pomocą jednej aplikacji mobilnej, która pozwoli na wykorzystanie wszystkich dostępnych rodzajów środków transportu: publicznych i komercyjnych, w tym: z transportu współdzielonego (idea MaaS).	2,66 P	2,14 W
7.9	Analiza możliwości i zasadności zastosowania pojazdów autonomicznych w PTZ.	1,70 P	1,85 W
8	Cel operacyjny 8: Akceptacja zrównoważonej mobilności	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
8.1	Szkolenia wykazujące korzyści z planowania zrównoważonej mobilności dla decydentów, urzędników i interesariuszy.	2,22 P	2,44 W
8.2	Edukacja kształtująca prawidłowe zachowania mobilnościowe skierowana do różnych grup społecznych.	2,38 P	2,38 W
8.3	Promocja i edukacja mobilnościowa dla przedszkolaków, uczniów szkół podstawowych, ponadpodstawowych oraz studentów.	2,38 P	2,45 W
8.4	Zwiększanie partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MW.	2,33 P	1,74 W
8.5	Promowanie wśród mieszkańców krótkich podróży bez używania samochodu – pieszo, rowerem, hulajnogą, UTO (urządzenie transportu osobistego) i transportem publicznym.	2,46 P	2,38 W
8.6	Przeprowadzanie akcji pilotażowych z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej celem sprawdzania ich akceptacji społecznej	2,26 P	2,36 W



l.p.	Treść opinii	PRIORYTET (skrót P)	WYKONALN OŚĆ (skrót W)
	oraz wpływu na poprawę stanu BRD i środowiska.		
8.7	Propagowanie tworzenia lokalnych Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, uszczegóławiających zapisy SUMP MW.	2,14 P	2,32 W

Dziękujemy za udział w konsultacjach społecznych i zapraszamy na ostatni etap w marcu 2023 roku. Państwa głos jest ważny!

Informacja o realizatorach

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

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

Wykonawca generalny SUMP: TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE Szamborski i Szelukowski Sp. j. z Wrocławia