



Załącznik nr 1

Wykaz wszystkich zgłoszonych podczas konsultacji opinii i uwag wraz z uzasadnieniem dot. przyjęcia bądź odrzucenia postulatu

OPINIE NA TEMAT CELÓW OPERACYJNYCH I KONKRETNÝCH DZIAŁAŃ

Cel operacyjny 1: Spójna polityka zrównoważonej mobilności w MW – proponuję dodanie pakietów działań dotyczących

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	1.2 W pakiecie 1.2 dotyczącym prowadzenia metropolitalnej polityki przestrzennej na obszarze metropolitalnym powinno znaleźć się odniesienie do obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują ten pakiet działań.
2	1.3 i 1.6 W celu operacyjnym 1 (Spójna polityka zrównoważonej mobilności w MW) słusznie zawarto odniesienie do współpracy z Samorządem Województwa Mazowieckiego (pakiet 1.6). Samorząd województwa odgrywa istotną rolę w organizacji transportu zbiorowego (Koleje Mazowieckie, Warszawska Kolej Dojazdowa), w zarządzaniu	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>infrastrukturą (drogi wojewódzkie poza Warszawą), rozwoju sieci tras rowerowych, jak też w opracowywaniu dokumentów strategicznych i planistycznych. Wątpliwości budzi jednak nieujęcie samorządu województwa w punkcie 1.3 jako elementu stałej współpracy. Biorąc pod uwagę, że województwo również jest jednostką samorządu terytorialnego na terenie metropolii warszawskiej, bardziej logicznym byłoby połączenie punktów 1.3 i 1.6, np. Współpraca JST MW, w tym Województwa Mazowieckiego, w zakresie realizacji zadań i inwestycji związanych ze zrównoważoną mobilnością w MW.</p>	
3	1.7 Połączyć działania dot. osób z niepełnosprawnościami/ doprecyzować.	Opinia nieuwzględniona Poszczególne obszary i działania są ukierunkowane na różne kwestie, których nie można lub nie da się połączyć w jedno wspólne działanie. Natomiast w SUMP MW działania zostaną nazwane, będą dodane opisy.
4	1.7 Zmiana treści podpunktu	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Obecna treść: 1.7 Audyt dostępności obiektów użyteczności publicznej dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji.</p> <p>Treść proponowana: 1.7 Przyjęcie jednolitych standardów dostępności dla MW i na ich podstawie wykonanie audytu dostępności obiektów użyteczności publicznej, przestrzeni publicznej oraz infrastruktury transportu publicznego dla osób ze szczególnymi potrzebami.</p>	<p>Uzgodniono zapis brzmiący: “dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji”.</p>
5	<p>1.8 W pakiecie 1.8 zasadne wydaje się uwzględnienie współpracy nie tylko z partnerami prywatnymi, ale też społecznymi, przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań mobilnościowych.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p>
6	<p>1.13 Przeredagować to działanie, jest napisane w bardzo w skomplikowany sposób.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p>
7	<p>Dodać odrębny pakiet o nazwie “Określenie zasad działalności podmiotów prywatnych w zakresie wybranych obszarów mobilności w MW”.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 1.8.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
8	<p>Dodanie pakietu działań dotyczących: powołania pełnomocników Prezydenta m. st. Warszawy zajmujących się poszczególnymi rodzajami komunikacji, posiadających rzetelną wiedzę z danej dziedziny i mogących zaproponować faktyczną, zrównoważoną ich optymalizację (w miejsce funkcjonującego obecnie wyłącznie pełnomocnika ds. komunikacji rowerowej, działającego na rzecz jednej grupy interesariuszy).</p>	<p>Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań.</p>
9	<p>Dodanie pakietu działań dotyczących: prac nad ujednoczeniem standardów stosowanych dla poszczególnych typów infrastruktury drogowej w MW, niezależnie od administratora danego jej obszaru. Powinno to wyeliminować absurdalne sytuacje, z jakimi mamy do czynienia obecnie, gdy np. prace w zakresie uspokojenia ruchu (montaż spowalniaczy, ograniczenie prędkości dopuszczalnej do 30 km/h) i doświetlenia przejść dla pieszych prowadzone są w takim miejscu jak ul. Idzikowskiego w Warszawie (na odcinku między ul. Sobieskiego a ul.</p>	<p>Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Imielińską), gdzie nie ma żadnej zabudowy mieszkalnej, miejsc parkingowych, a ruch pieszy jest minimalny (po obu stronach ulicy są jedynie ogrodzone ogródki działkowe, po jednej stronie nie ma nawet chodnika, a wyłącznie ścieżka rowerowa), a jednocześnie na pobliskich osiedlach mieszkaniowych są ulice takie jak np. ul. Limanowskiego, biegnąca przez gęstą zabudowaną wielomieszkaniową, przy której znajduje się kilka szkół, jest duży ruch pieszy, miejsca parkingowe itp.), a przejścia dla pieszych toną w ciemnościach.</p>	

Cel operacyjny 2: Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	2.1 Wykreślić słowa "za wyjątkiem wybranych lokalizacji na jego terenie".	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
2	<p>2.1 i 2.5 Niejasne i nielogiczne jest zastrzeżenie na końcu pakietów 2.1 i 2.5, dotyczących nowych parkingów przesiadkowych („za wyjątkiem wybranych lokalizacji na terenie centralnym MW”). Parkingi typu „Parkuj i jedź” z założenia mają zatrzymywać ruch samochodowy przed wjazdem do obszaru śródmiejskiego i powinny być całkowicie z niego wykluczone. W obowiązującej Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+ wskazano, że parkingi tego typu powinny być lokalizowane w małych miastach i obszarach podmiejskich dużych miast. W samej Warszawie mogą być lokalizowane parkingi typu „parkuj rower i jedź”.</p> <p>5. Pakiet 2.4 „Zwiększanie pojemności istniejących parkingów P+R” powinien być zawężony do parkingów, w przypadku których sensowność ich lokalizacji z punktu widzenia osiągnięcia określonych w SUMP celów (por. pierwsza uwaga ogólna) zostanie potwierdzona.</p>	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
3	2.2 Obecna treść: 2.2. Opracowanie standardów funkcjonalnych dla parkingów P+R z podziałem na kategorie na Obszarach Interwencji SUMP MW Treść proponowana: 2.3. Opracowanie standardów funkcjonalnych dla parkingów P+R z uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami, z podziałem na kategorie na Obszarach Interwencji SUMP MW.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
4	2.4 dodać odrębny pakiet o nazwie “Zmniejszanie pojemności istniejących parkingów P+R jednopoziomowych i kubaturowych dla samochodów osobowych, zastępowanie funkcji parkingowych innymi potrzebnymi funkcjami”.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 2.3 i 2.4.
5	2.4 Dodać “analizę” do tego działania.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 2.3 i 2.4.
6	2.5 dodać odrębny pakiet o nazwie “Zmniejszanie pojemności istniejących parkingów	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 2.3 i 2.4.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	P+R jednopoziomowych i kubaturowych dla samochodów osobowych, zastępowanie funkcji parkingowych innymi niezbędnymi funkcjami”.	
7	2.6 dodać (na samym początku) “Analiza zasadności i ...”	Opinia nieuwzględniona Jest to element zasad.
8	2.7 wykreślić słowo “kubaturowych”, dodać (na końcu) “zgodnie z zasadami lokalizowania nowych parkingów P+R” (określonymi w efekcie realizacji pakietu 2.1).	Opinia nieuwzględniona Działanie dotyczy wyłącznie parkingów kubaturowych.
9	2. 9 Obecna treść: 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 Treść proponowana: 2.9. Opracowanie standardu dostępności do przystanków ptz w MW z uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	Opinia nieuwzględniona Przyjęto zapis: “dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji”.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
10	<p>Obecna treść: 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</p> <p>Treść proponowana: 2.10. Opracowanie standardów projektowych dla węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami, z podziałem na kategorie na Obszarach Interwencji SUMP MW.</p>	<p>Nieuwzględniono - przyjęto zapis określający wszystkie osoby w postaci: "dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji"</p>
11	<p>2.12 Obecna treść: 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.</p> <p>Treść proponowana: 2.12. Wdrożenie standardów realizacji infrastruktury węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami, według różnych ich kategorii na Obszarach Interwencji SUMP MW.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Uzgodniono zapis określający wszystkie osoby w postaci: "dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji".</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
12	2.13 Podzielić działanie 2.13 - audyt i rewizja węzłów przesiadkowych i P&R na dwa działania.	Opinia nieuwzględniona Działania są ze sobą powiązane.
13	2.8 Proponuję w ramach pakietu 2.8 (opracowanie standardów dla infrastruktury ptz) zwrócić w szczególności uwagę na następujące kwestie: <ul style="list-style-type: none">A. Zapewnienie odpowiedniego standardu pojazdów PTZ (czystość, klimatyzacja),B. Zapewnienie odpowiednio dużej częstotliwości kursów pojazdów PTZ,C. Zaprzestanie praktyki skracania przebiegu linii pojazdów PTZ i zmuszania pasażerów do wielokrotnych przesiadek,D. Budowa wiat przystankowych dających realną ochronę przed wiatrem/deszczem/słońcem. Nakłanianie mieszkańców MW do korzystania z transportu zbiorowego powinno przede wszystkim mieć nie formę „kija” (utrudnianie komunikacji samochodowej) lecz „marchewki” (zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego). Nikt nie	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 2.8.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	przeładzie się z samochodu do autobusu czy tramwaju, jeżeli jest zmuszony do jazdy w tłoku, brudzie i niemal mdlejąc w upale lub marznąć w zimie.	
14	2.16 zastąpić słowo "tworzenie" słowami "wspieranie tworzenia" i dopisać (na końcu) "w szczególności zgodnie z zasadami działalności podmiotów prywatnych w zakresie wybranych obszarów mobilności w MW".	Opinia uwzględniona
15	2.22 [działanie] które przewiduje, że wszyscy organizatorzy PTZ w MW sprzedawać będą bilety w ramach jednego systemu. Zakup różnych biletów w jednej aplikacji byłby rozwiązaniem substandardowym względem możliwości zakupu jednego biletu w ramach wspólnej taryfy.	Opinia uwzględniona
16	2.17 dopisać (na końcu) "... oraz parkingach P+R".	Opinia nieuwzględniona Jest działanie nr 5.30.
17	Rozdzielić 2.29 – na tramwaj i metro i kolej, jako dwa działania: a) tramwaj 3,2	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	b) metro 2,2 c) kolej 3,1	W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 2.29.
18	2.30 wykreślić słowa "Rozwój elektromobilności oraz dalsze ...", ponieważ celem SUMP ma być kompleksowe obniżanie emisyjności transportu a nie nacisk na elektromobilność	Opinia częściowo uwzględniona
19	2.32 Pakiet 2.32 Audyt stosowanych (...) urządzeń BRD pod kątem eliminacji utrudnień dla autobusów" stoi w sprzeczności z celem horyzontalnym dotyczącym poprawy bezpieczeństwa, nie zawiera bowiem odniesienia do potrzeby wdrażania rozwiązań, które będą nadal zapobiegały niebezpiecznym zachowaniom innych kierowców.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 2.32.
20	2.36 Obecna treść: 2.36. Zwiększanie dostępności istniejącej oraz planowanej infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji.	Opinia nieuwzględniona Uzgodniono zapis: "dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji".



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	Treść proponowana: 2.36. Zwiększanie dostępności istniejącej oraz planowanej infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej dla osób ze szczególnymi potrzebami.	
21	Pakiet 2.37 "Likwidowanie wszelkich barier w ruchu komunikacyjnym" jest sformułowany w sposób niezrozumiały.	Opinia uwzględniona
22	2.37 Obecna treść: 2.37. Likwidowanie wszelkich barier w ruchu komunikacyjnym oraz barier architektonicznych dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji Treść proponowana: 2.37. Likwidowanie wszelkich barier w ruchu komunikacyjnym oraz barier w zakresie dostępności architektonicznej cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej dla osób ze szczególnymi potrzebami.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 2.37 i 7.2.
23	2.40 zastąpić słowo "tworzenie" słowami "wspieranie tworzenia" i dopisać (na końcu) "w szczególności zgodnie z zasadami działalności podmiotów prywatnych w	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	zakresie wybranych obszarów mobilności w MW” (jak w p. 2.16).	
24	Wśród działań brakuje poprawy dostępu do drogowego transportu zbiorowego poprzez zwiększenie liczby połączeń. Poza działaniem 2.24, dotyczącym komunikacji nocnej, zapisy dokumentu wskazują jedynie na infrastrukturę. Tymczasem kluczowe znaczenie ma zapewnienie jej obsługi z odpowiednią częstotliwością.	Opinia uwzględniona
25	Dodać działanie “Dążenie do darmowej komunikacji zbiorowej na terenie MW”.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.

Cel operacyjny 3: Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	Pakiet 3.1 „opracowanie jednolitych standardów w MW dla infrastruktury rowerowej” powinien uwzględniać jako punkt wyjścia obowiązujące wojewódzkie standardy infrastruktury	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.1



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	rowerowej. Standardy metropolitalne powinny być ich uszczegółowieniem. Ponadto celem powinno być wdrożenie/stosowanie jednolitych standardów (w pierwszej kolejności wojewódzkich), nie zaś samo ich opracowanie.	
2	Pakiet 3.2 „Wspólne planowanie spójnej sieci dróg dla rowerów w MW” powinien zawierać odniesienie do sieci wojewódzkiej, np. w postaci zwrotu „z uwzględnieniem tras określonych w koncepcji tras rowerowych ujętych w PZPWM wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku”. Jest to niezbędne w celu zapewnienia ciągłych i spójnych tras wysokiej jakości (velostrad), jak też połączenia do terenów poza obszarem metropolitalnym, do których ciężać będą podróże z jego peryferii.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.2.
3	3.5 Poszerzenie pakietu 3.5 o poprawę jakości i stanu technicznego dróg dla pieszych. Jakość wielu chodników w MW jest czynnikiem skutecznie zniechęcającym do pieszej	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	komunikacji i wręcz stwarzającym zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych.	
4	3.3, 3.4, 3.22 Pakiety 3.3, 3.4 i 3.22 częściowo się dublują. Brakuje też w nich nacisku na uzupełnianie braków na granicach JST oraz realizację tras wykraczających poza granice pojedynczych JST, co powinno być priorytetem w przypadku SUMP obszaru metropolitalnego. W tych pakietach lub jako osobny pakiet powinna zostać wskazana realizacja tras określonych w koncepcji tras rowerowych ujętych w PZPWM wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku.	Opinia uwzględniona W ramach opisu pakietów działań.
5	3.11 i 3.15 Pakiety 3.13 i 3.15 dotyczące parkingów rowerowych mieszczą się w bardziej ogólnie sformułowanym pakiecie 3.14.13. Pakiety w zakresie miejsc do parkowania rowerów powinny zostać uzupełnione o zapewnianie zgodnych ze standardami wojewódzkim miejsc do parkowania rowerów przy punktach handlowych i usługowych oraz urzędach. Poza	Opinia uwzględniona W ramach opisu pakietów działań.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	celem dotyczącym parkingów (czyli większych skupisk miejsc do parkowania) przy ważnych celach podróży, istotne jest zapewnienie powszechnych, choćby pojedynczych, miejsc do parkowania rowerów przy lokalnych celach podróży.	
6	3.16 przenieść do celu operacyjnego 1, uzupełnić określenie zgodnie z uwagą nr 4 (jazda na elektrycznych hulajnogach to nie jest mobilność aktywna!).	Opinia nieuwzględniona To jest istotny problem konieczny do rozwiązania.
7	3.16, 3.24 Dopisać, że chodzi o hulajnogi elektryczne.	Opinia uwzględniona
8	3.17 Przenieść do celu operacyjnego 1.	Opinia nieuwzględniona To jest element polityki parkingowej.
9	3.19 Obecna treść: 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. Treść proponowana: 3.19. Opracowanie jednolitych standardów w MW dla infrastruktury pieszej z	Opinia nieuwzględniona Uzgodniono zapis: "dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji".



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	
10	3.21 Pakiet 3.21 powinien zostać połączony z celem 3.9 lub 3.6 bądź przeformułowany na „Poprawę bezpieczeństwa rowerzystów w miejscach niebezpiecznych” (bez dopisku o separacji) – nie zawsze dążenie odseparowywania od ruchu samochodowego oznaczać będzie poprawę bezpieczeństwa, a może jednocześnie prowadzić do pogorszenia warunków ruchu pieszego bądź powstawania oderwanych od sieci fragmentów wydzielonej infrastruktury. Często bardziej skutecznym rozwiązaniem jest uspokojenie ruchu.	Opinia uwzględniona
11	3.24 Skreślić słowa “... i hulajnóg” (lub wymienić wszystkie urządzenia zdefiniowane w art. 2, p. 47a, b i c PoRD).	Opinia uwzględniona
12	3.24 Poszerzenie zawartości pakietu 3.24 (likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu pieszym) o zagadnienie wyznaczania przejść dla pieszych przez drogi dla rowerów. W ostatnim czasie obserwuję naganną praktykę likwidowania	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.24.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	ww. przejść, co przy niskiej kulturze jazdy większości rowerzystów oraz ich brak znajomości przepisów ruchu drogowego doprowadza do zdarzeń niebezpiecznych, ze szczególnym zagrożeniem dla pieszych jako najsłabszych uczestników ruchu	
13	<p>3.26 rozdzielić na dwa oddzielne pakiety działań:</p> <ul style="list-style-type: none">• “Optymalne planowanie położenia przejść dla pieszych”• “Optymalne planowanie położenia przejść nadziemnych i podziemnych, w szczególności przez drogi klasy GP, A i S” <p>oraz przeformułować na działania (w tym uzupełnianie brakujących przejść), a nie jedynie ich planowanie.</p> <p>Należy też wykreślić „i/lub kładek”, gdyż bezkolizyjne przejścia dla pieszych stanowią podkategorię przejść – mogą stanowić optymalne rozwiązanie z punktu widzenia ruchu pieszego np. gdy prawo nie dopuszcza przejścia w poziomie jezdni.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.26.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
14	3.26 W pakiecie 3.26 powinny zostać doprecyzowane działania „Optymalne z punktu widzenia ruchu pieszego” oraz przeformułowany na działania (w tym uzupełnianie brakujących przejść), a nie jedynie ich planowanie. Należy też wykreślić „i/lub kładek”, gdyż bezkolizyjne przejścia dla pieszych stanowią podkategorię przejść – mogą stanowić optymalne rozwiązanie z punktu widzenia ruchu pieszego np. gdy prawo nie dopuszcza przejścia w poziomie jezdni.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.26.
15	3.26 Wykreślić w tym działaniu kładki, wystarczy termin “optymalne”.	Opinia uwzględniona
16	3.27 Obecna treść: 3.27.Tworzenie miejsc odpoczynku jako element wspomagający dojście do przystanków i ważnych celów podróży dla seniorów i osób o ograniczonej mobilności Treść proponowana: 3.27.Tworzenie miejsc odpoczynku jako element wspomagający dojście do przystanków i ważnych celów podróży dla seniorów i osób ze szczególnymi potrzebami	Opinia nieuwzględniona Opis prawidłowo określa grupę docelową.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
17	3.27 Poszerzenie zawartości pakietu 3.27 o budowę toalet publicznych. Ich niedostateczna liczba w MW jest czynnikiem znacznie ograniczającym możliwości pełnego korzystania z pieszej mobilności, szczególnie przez seniorów, kobiety oraz osoby z innymi szczególnymi potrzebami.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.27.
18	3.28 Działanie dotyczące zazieleniania w pakiecie 3.28 zasługuje na wyróżnienie jako osobny pakiet, tym bardziej, że powinno ono obejmować również drogi dla rowerów. Powinna zostać w nim też wyróżniona zieleń wysoka, zgodnie z zapisami obowiązującej strategii rozwoju województwa.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.28.
19	3.29 Pakiet 3.29 dotyczący priorytetu dla ruchu pieszego poza centrami miejscowości powinien obejmować też obszary zabudowy wielorodzinnej.	Opinia nieuwzględniona Priorytet dla pieszych poza centrami miast i miejscowości wpisany jest w działania związane z uspokajaniem ruchu oraz zwiększenie poziomu BRD.
20	3.30 Powinno się doprecyzować w pakiecie 3.30, że dostęp w strefach pieszych powinien zostać ograniczony przede wszystkim dla motoryzacji indywidualnej.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.30.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
21	3.31 dodać odrębny pakiet pn. "Zadaszenie wszystkich parkingów rowerowych przy stacjach i przystankach kolejowych w MW".	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 3.31.
22	Dodanie działania "Wprowadzenie ruchu obwodowego dla rowerów w Warszawie i innych miastach MW".	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
23	Dodanie działania "Możliwość przewozu rowerów w środkach transportu publicznego".	Opinia nieuwzględniona Zapis zostanie wykorzystany przy opisie dot. działań związanych ze standardami oferty ptz.
24	Dodanie działania "Prowadzenie badań klimatu rowerowego na terenie MW zgodnie z metodologią https://rowerowyklimat.pl ".	Opinia częściowo uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 1.9
25	Dodanie pakietu uwzględniającego ograniczenie dopuszczalnej prędkości hulajnóg oraz rowerów na terenie MW do 20 km/h w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszym oraz samym rowerzystom.	Opinia nieuwzględniona Dopuszczalna prędkość hulajnóg i rowerów wynika z przepisów prawa.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
26	<p>W celu operacyjnym brakuje działań ukierunkowanych bezpośrednio na zapewnienie konkurencyjności ruchu pieszego poprzez trasy zapewniające bezpośrednio, odpowiednią szerokość i minimalizację liczby zatrzymań (w tym poprzez zastępowania sygnalizacji świetlnej uspokojeniem ruchu). Działania ujęte w dokumencie dotyczą działań obszarowych (centra miejscowości) i punktowych (likwidowanie barier, luk), ale nie kładą nacisku na efekt całościowy. Jak zaznaczono w nowej strategii rozwoju województwa, liczba ciągów komunikacyjnych dostępnych dla niezmotywowanych i powiązań między nimi powinna zapewniać możliwość odbywania krótszych i wygodniejszych podróży niż motoryzacją indywidualną. Wskazano tym samym nie tylko na atrakcyjność (wygodę), lecz również zysk czasowy (mniejszy dystans do pokonania). W związku z tym, proponuję dodanie celu „Realizacja w miejscowościach spójnej sieci optymalnych z punktu widzenia ruchu pieszego tras pieszych”. Może on być połączony z celem 3.26.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
27	<p>Biorąc pod uwagę powyższe uwagi oraz potrzebę uporządkowania zapisów dokumentu, proponuję w celu 3 następujące zapisy (21 zamiast 32):</p> <p>3.1. Stosowanie wojewódzkich standardów infrastruktury rowerowej oraz ich uszczegółowienie, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.</p> <p>3.2. Wspólne planowanie spójnej sieci tras rowerowych w MW, z uwzględnieniem tras określonych w koncepcji tras rowerowych ujętych w PZPWM wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku.</p> <p>3.3. Realizacja spójnej sieci tras rowerowych, w tym tras określonych w koncepcji tras rowerowych ujętych w PZPWM wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku oraz tras do węzłów przesiadkowych i głównych przystanków PTZ.</p> <p>3.4. Likwidowanie barier i uzupełnianie luk w istniejących trasach rowerowych, w szczególności na granicach JST.</p> <p>3.5. Realizacja działań poprawiających BRD na trasach rowerowych, w tym na podstawie wyników cyklicznego audytu.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiety działań.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>3.6. Poprawa jakości i stanu technicznego istniejących dróg dla rowerów w MW.</p> <p>3.7. Rozwój i integracja systemów rowerów publicznych w MW, w tym integracja z PTZ, o ile jej zasadność zostanie potwierdzona.</p> <p>3.8. Rozwój i integracja systemów rowerów publicznych w MW, w tym integracja z PTZ, o ile jej zasadność zostanie potwierdzona.</p> <p>3.9. Budowa i rozbudowa parkingów rowerowych, w tym wiat rowerowych przy szkołach, wielostanowiskowych publicznych garaży rowerowych oraz monitorowanych parkingów B+R przy węzłach przesiadkowych i głównych przystankach PTZ.</p> <p>3.10. Zapewnienie zgodnych ze standardami miejsc do parkowania rowerów przy punktach handlowych, usługowych i budynkach użyteczności publicznej</p> <p>3.11. Opracowanie i stosowanie 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.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>3.12. Realizacja w miejscowościach spójnej sieci optymalnych z punktu widzenia ruchu pieszego tras pieszych, w tym przejść dla pieszych.</p> <p>3.13. Likwidowanie barier i uzupełnianie luk w istniejących trasach pieszych.</p> <p>3.14. Porządkowanie i przywracanie przestrzeni miejskiej pieszym (szczególnie w obszarach centralnych i mieszkaniowych miast i miejscowości MW), w tym zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników.</p> <p>3.15. Tworzenie przyjaznych dla pieszych stref z wyraźnym ograniczeniem lub wyeliminowaniem ruchu samochodów osobowych i towarowych.</p> <p>3.16. Wdrażanie stref ruchu uspokojonego w celu poprawy warunków i płynności ruchu pieszych i rowerzystów.</p> <p>3.17. Wprowadzenie priorytetu w ruchu drogowym dla pieszych w centrach miejscowości.</p> <p>3.18. Zapewnienie miejsc odpoczynku jako element wspomagający dojście do przystanków i ważnych celów podróży dla seniorów i osób o ograniczonej mobilności.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>3.19. Realizacja działań poprawiających bezpieczeństwo na trasach pieszych, w tym na podstawie wyników cyklicznego audytu.</p> <p>3.20. Zapewnienie zieleni, zwłaszcza wysokiej, wzdłuż dróg dla pieszych oraz tras rowerowych.</p> <p>3.21. Ustalenie i wdrożenie standardów parkowania hulajnóg oraz zasad funkcjonowania Operatorów hulajnóg w MW.</p>	
	<p>W celu operacyjnym 3. sugeruję dodanie działanie: „Prowadzenie stałego i porównywalnego w czasie pomiaru ruchu rowerowego i pieszego w wielu punktach MW reprezentatywnych dla różnych obszarów (centra, peryferie, obszary ruchu lokalnego, obszary tranzytowe).” Zarządzanie mobilnością wymaga danych, a tych w przypadku ruchu pieszego i rowerowego nadal brakuje lub występuje problem z ich porównywalnością w czasie.</p>	<p>Opinia uwzględniona W ramach opisu do dedykowanych pakietów działań.</p>
28	<p>Skoro trwają konsultacje dot. zrównoważonej mobilności miejskiej opartej na komunikacji zbiorczej, chciałabym</p>	<p>Opinia uwzględniona</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>podkreślić, jak bardzo jest ważne szersze spojrzenie na ten temat i zaangażowanie się w rozwój nie tylko miasta Warszawy, ale przede wszystkim miast ościennych. We wszystkich badaniach wskazują Państwo na największy udział w transporcie osobowym właśnie miast zlokalizowanych pod Warszawą. Sama jestem mieszkanką podwarszawskiej miejscowości Ząbki i ubolewam nad tym, jak wygląda komunikacja zbiorowa. Bardzo chętnie skorzystałabym z innej opcji niż samochód, ale niestety, nie mam wyboru. Są tylko dwie linie, 199 i 245, kursujące za rzadko i i przepełnione, brak możliwości dojazdu do Dworca Wschodniego! O częstotliwości kursów w weekend aż szkoda wspominać. Bardzo chętnie przesiadę się do autobusu, pociągu albo na rower, ale ciąg ścieżek rowerowych też woła o pomstę do nieba. Sytuację można określić słowami: tak blisko, a tak daleko. Naprawdę ludzi nie trzeba zachęcać do komunikacji miejskiej, ale trzeba stworzyć im warunki do korzystania z niej: poprzez więcej linii, większą częstotliwość odjazdów lub transport do miejsc przesiadkowych. Mam</p>	<p>Dokument powstaje przy współpracy z 70 gminami tworzącymi tzw. metropolię warszawską.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	nadzieję, że kiedyś doczekamy się w takich Ząbkach komunikacji na miarę standardów miast europejskich. Póki co pozostaje nam wsiąść do samochodu, aby pokonać 10 km do W-wy, stać w korku ponad godzinę, a później przesiąść się do komunikacji miejskiej w Warszawie.	
29	Dodać nowe działanie do tego celu operacyjnego – audyt przejść dla pieszych	Opinia uwzględniona

Cel operacyjny 4: Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	4.1 Proponuję przeformułowanie treści pakietu 4.1 na „Przyjęcie wspólnych standardów urbanistycznych na rzecz planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych w sposób zapewniający ich wysoką dostępność transportową.”	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 4.1.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
2	4.2 W przypadku pakietu 4.2. należy mieć na uwadze, że podmiotem odpowiedzialnym za opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego miasta wojewódzkiego pozostaje marszałek województwa. W związku z tym, proponuję przeformułować treść działania 4.2 na: „Powołanie zespołów międzygminnych i międzysamorządowych ds. strategii, planowania i rozwoju przestrzennego w MW”.	Opinia uwzględniona
3	4. 6 Działania dotyczące MPZP (4.6) powinny obejmować uwzględnianie tras pieszych i rowerowych niezależnych od układu drogowego.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań które realizują pakiet działań 4.6.
4	Pakiet 4.8 (Obsługa komunikacją miejską obszarów rewitalizowanych w miastach MW) dotyczy celu operacyjnego.	Opinia nieuwzględniona Pakiet 4.8 jest elementem celu operacyjnego Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną.
5	Pakiet 4.10 jest sformułowany zbyt szeroko, gdyż wskazuje na rozwój nowej zabudowy przy każdym przystanku	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	autobusowym. Poza komunikacją szynową zabudowa powinna być rozwijana przy węzłach/ pętlach komunikacji autobusowej.	W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 4.10.
6	Pakiet 4.13 dotyczący koncentracji handlu i usług przy węzłach przesiadkowych, założenie jest słuszne, nie wskazano jednak ich skali. Tymczasem w pakiecie 4.6. wskazano na potrzebę realizacji „miast 15-minutowych”, tj. redukcji popytu na transport w ogóle, nie tylko podczas podróży z wykorzystaniem węzłów przesiadkowych. Koncentracja handlu i usług w obiektach wielkopowierzchniowych – niezależnie od ich lokalizacji – sprzyja wzrostowi popytu na transport, w tym samochodowy w przypadku obiektów z parkingami. Jednocześnie taki model zagospodarowania przestrzeni zniechęca do podróży niezmotoryzowanych na skutek obniżenia jakości i funkcjonalności przestrzeni publicznej, pozbawionej punktów usługowych i sklepów innych niż spożywcze/ monopolowe. Z tego powodu w strategii rozwoju województwa uwzględniono działania	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>„Aktywizacja przestrzeni miejskiej poprzez działania, w tym planistyczne, sprzyjające przenoszeniu handlu i usług do lokali przyulicznych” oraz „Przekształcanie dróg w miastach w ulice o funkcjach miastotwórczych, tworzących przyjazną przestrzeń urbanistyczną”. W uszczegółowieniu zaznaczono też potrzebę ograniczenia budowy i rozbudowy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Takie kierunki powinny zostać uwzględnione również w działaniach na poziomie metropolii przy planowaniu rozmieszczenia handlu i usług.</p>	
7	<p>4.14 W dokumencie słusznie wskazano potrzebę uwzględniania tras pieszych, rowerowych i transportu zbiorowego w MPZP.</p>	<p>Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.</p>
8	<p>Wśród działań dotyczących planowania przestrzennego powinno zostać ujęte odejście od wskaźników dotyczących minimalnej liczby miejsc do parkowania samochodów na rzecz wskaźników maksymalnych i/ lub lokowanie zbiorczych</p>	<p>Opinia uwzględniona W ramach odpowiednich wskaźników produktu.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>parkingów na obrzeżach osiedli. Wskaźniki minimalne, wymagane przy budowie nowych obiektów, są przejawem polityki zakładającej, że system transportowy będzie oparty na motoryzacji indywidualnej. Skutkuje to samospełniającą się przepowiednią: infrastruktura liniowa i punktowa nastawiona na udogodnienia dla ruchu samochodowego przekłada się na rosnącą liczbę samochodów. Ustalanie maksymalnej liczby miejsc parkingowych w budynkach – nie tylko w centrum miasta i/lub budowa zbiorczych parkingów na obrzeżach osiedli zamiast bezpośrednio w budynkach. Pozwoliłoby to ograniczyć ruch samochodowy wewnątrz osiedli, a jednocześnie wyrównać konkurencyjność transportu zbiorowego i motoryzacji indywidualnej, jako że w obu przypadkach konieczne byłoby dojście do parkingu/przystanku.</p>	
9	<p>Dodać działanie “Zachowanie pasów zieleni/ przewietrzania miasta oraz ochrona terenów leśnych, podmokłych, które stanowią zielone płuca Warszawy”.</p>	<p>Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.</p>



Cel operacyjny 5: Optymalizacja ruchu samochodowego

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	5.2 zmienić na "Stosowanie środków organizacji ruchu w celu ograniczania ruchu pojazdów samochodowych i międzydzielnicowych przejazdów tranzytowych takimi pojazdami przez śródmieścia i centra miast MW" (zachowując bez zmian p. 5.3).	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 5.2.
2	5.2 Pakiet działań 5.2 powinien zostać przeformułowany na „Ograniczenie ruchu samochodowego w Miastach MW i międzydzielnicowych przejazdów przez ich centra". Budowa dodatkowych obwodnic ukierunkowana jest w na utrzymanie obecnego poziomu natężenia ruchu samochodowego lub jego zwiększenie, co stoi w sprzeczności z pozostałymi działaniami zawartymi w dokumencie.	Opinia uwzględniona
3	5.3 Pakiet działań 5.3 powinien zostać przeformułowany na „Skierowanie ruchu tranzytowego na drogi krajowe i wojewódzkie, w tym poprzez uspokojenie ruchu w miejscowościach i ograniczenie możliwości przejazdu	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań. które realizują pakiet działań 5.3.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>samochodem przez centra miast". W strategii rozwoju województwa podkreślono potrzebę zagospodarowania pasa drogowego dróg innych niż krajowe w taki sposób, by nie stanowiły one łatwo dostępnej alternatywy dla tranzytu. W tym celu w obszarach zabudowanych powinno być stosowane strefowe uspokojenie ruchu jako rozwiązanie domyślne, a przestrzeń nie powinna być poddawana fragmentacji poprzez rozbudowę szerokich jezdni czy skrzyżowań wielopoziomowych. Zaznaczono również konieczność efektywnego zagospodarowania przestrzeni w pasie drogowym, tak, by zapewnić miejsce dla pieszych, rowerzystów, komunikacji miejskiej i zieleni wysokiej, a przekrój jezdni ograniczał do minimum natężenie ruchu samochodowego i jego pochodnych w postaci hałasu, zanieczyszczenia powietrza i wypadków. Ograniczenie możliwości przejazdu przez centrum nie jest tożsame z ograniczeniem możliwości wjazdu do centrum. Przykładem ograniczenia możliwości przejazdu przez centrum w przypadku Warszawy mogłoby być np. dopuszczenia na</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	rondzie Dmowskiego jedynie skrętu w prawo dla samochodów osobowych. Samochody mogłyby nadal dojeżdżać do każdego punktu w centrum, lecz Aleje Jerozolimskie przestałyby pełnić funkcję trasy przelotowej.	
4	5.4 Pakiet działań 5.4 powinien uwzględniać analizę kosztów i korzyści rozbudowy ITS zapewniać priorytet dla pieszych i rowerzystów w obszarach śródmiejskich, zgodnie z pakietami działań w pozostałych celach operacyjnych.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 5.4.
5	5.5 dodać odrębny pakiet pn. "Budowa nowych oraz przebudowa wybranych istniejących przejść kolejowych na bezkolizyjne" (dla ułatwienia ruchu pieszego i rowerowego).	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 5.5.
6	5.7 Pakiet 5.7 dotyczący standardów dróg lokalnych mieści się w pakiecie 4.7. Niezależnie od tego powinien on wskazywać na potrzebę ukierunkowania inwestycji w sposób, który nie będzie skutkować zwiększeniem natężenia ruchu samochodowego.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
7	5.8 Poza pakietem 5.8 dotyczącym egzekucji przepisów, działania powinny obejmować eliminację przyczyn przekraczanie prędkości, tj. pakiet działań ukierunkowany na wdrażanie na drogach rozwiązań technicznych i organizacji ruchu zniechęcających do przekraczania dozwolonej prędkości.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
8	5.15 Uzupełnienie zawartości pakietu 5.15 o prace związane z zapewnieniem odpowiedniej widoczności na wszystkich rodzajach dróg (w tym w szczególności skrzyżowaniach oraz w okolicach przejść dla pieszych) poprzez odpowiednie kształtowanie zieleni miejskiej oraz wyposażenie dróg w odpowiednią infrastrukturę (np. lustra poprawiające widoczność przy wyjazdach z dróg podporządkowanych).	Opinia uwzględniona Będą to elementy opisów danych działań związanych ze zwiększaniem poziomu BRD.
9	5.15 Usunięciu z pakietu 5.15 zapisu: „z dopuszczalną prędkością powyżej 70 km/h”. Billboardy nie powinny być lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie dróg, niezależnie	Opinia nieuwzględniona To wynika z warunków percepcji kierowców związanych z wyższymi prędkościami.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	od prędkości, ponieważ rozpraszając uwagę kierowców, zmniejszają płynność ruchu i pogarszają brd.	
10	5.16 Pakiet działań 5.16 powinien zostać rozszerzony do „Objęcie większości ulic w miastach i miejscowościach MW strefami uspokojonego ruchu”.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 5.16.
11	5.18 zmienić “tworzenia” na “i tworzenie”	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 5.18.
12	5.18 Działanie 5.18 powinno zostać przeformułowane na „Wdrożenie strefy czystego transportu w obszarze centralnym MW, a w przypadku pozostałych obszarów - W zależności od wyników analizy”.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 5.18.
13	5.19 Skreślić “oraz legalizowanie w uzasadnionych przypadkach dotychczas nielegalnych parkingów wyłącznie na obszarach już przekształconych” (możliwość takiego “legalizowania” zawiera się pozostawionej części pakietu).	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań 5.21.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
14	5.20 Pakiet działań 5.20 powinien zostać skrócony o klauzulę „w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej”, gdyż parkowanie na chodnikach zawsze skutkuje jej ograniczeniem.	Opinia uwzględniona
15	5.21 Usunięcie obecnej treści pakietu 5.21 i zastąpienie jej działaniem: budowa parkingów wielopoziomowych i podziemnych na terenach Miast MW. Brak miejsc parkingowych prowadzi do patologii, w tym parkowania w miejscach niedozwolonych.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
16	5.22 W ramach pakietu 5.22 rozważenie objęcia strefą płatnego parkowania całego obszaru centralnego MW. Obecna sytuacja, w której strefy dotyczą jedynie wybranych dzielnic/ osiedli jest niedopuszczalna – prowadzi do sytuacji, w której część mieszkańców Warszawy, mimo uczestniczenia w porównywalnym stopniu w finansowaniu infrastruktury drogowej (w formie podatków) musi ponosić koszty w przypadku parkowania na terenie innych dzielnic/osiedli,	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	podczas gdy jednocześnie okolice ich miejsca zamieszkania stały się bezpłatnymi parkingami przesiadkowymi np. dla mieszkańców gmin podwarszawskich.	
17	5.23 dodać odrębny pakiet pn. "Analiza możliwości i zasadności tworzenia stref ograniczonego czasu postoju w Miastach MW oraz na Obszarze centralnym MW, Obszarze bazowym MW i Obszarze kluczowym MW" (w tym działania zmierzające do uregulowania tworzenia takich stref w przepisach krajowych).	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
18	5.23 Pakiet 5.23 – wymaga rozważenia, czy najwyższe opłaty powinny być stosowane akurat „im bliżej centrum”. Pakiet dodatkowo nie precyzuje, o jakie „centrum” chodzi (centrum Warszawy czy centrum MW). Centralna lokalizacja niekoniecznie musi świadczyć o atrakcyjności danego miejsca i potencjalnych trudnościach z parkowaniem. Być może wyższe opłaty powinny raczej obowiązywać w miejscach szczególnie narażonych na intensywne	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	parkowanie (np. skupiska budynków biurowych, okolice obiektów sportowych, kulturalnych, handlowych).	
19	5.24 Usunięcie pakietu 5.24 – z punktu widzenia negatywnego wpływu na środowisko (generowanie zanieczyszczeń i hałasu) nie ma to żadnego znaczenia, czy pojazd jest współdzielony. Kluczowe jest, czy jest zeroemisyjny.	Opinia nieuwzględniona Działanie wyraźnie dedykowane jest tylko pojazdom systemów współdzielonych.
20	5.28 Zmienić “Wprowadzenie” Analiza możliwości wprowadzania i wprowadzanie” (w tym podejmowanie działań zmierzających do szeregu zmian w przepisach państwowych, które takie wprowadzenie innowacyjnych sposobów kontroli ułatwią).	Opinia nieuwzględniona To są elementy obligatoryjne, które wpływają na wprowadzanie takich rozwiązań.
21	5.28 Pakiet działań 5.28 powinien być ukierunkowany na wprowadzenie skutecznych i wydajnych sposobów kontrolowania legalności parkowania, niezależnie od stopnia ich innowacyjności. Należy w nim również zawrzeć usprawnienie egzekwowania kar za nielegalne parkowanie.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
22	Dodać działanie "Na ulicach przelotowych (i nie tylko) regulacja świateł zieloną falą, tak aby ruszając przy zmianie świateł z czerwonych na zielone jechać i nie stać na każdym skrzyżowaniu".	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
23	W dokumencie powinien zostać uwzględniony pakiet działań dotyczący koordynacji polityki parkingowej i organizacji transportu zbiorowego. Minimalnym wymogiem w tym zakresie powinno być automatyczne podnoszenie opłat za parkowanie wraz z podwyżkami cen biletów, np. tak by opłata za parkowanie przez godzinę w centralnym obszarze miasta nie była niższa niż koszt dwóch biletów jednorazowych (podróży tam i z powrotem).	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
24	Dodanie pakietu „Zwiększenie brd poprzez remonty infrastruktury drogowej”.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
25	Dodanie pakietu dotyczącego racjonalizacji stosowania buspasów w przestrzeni miejskiej – w tym w szczególności	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	weryfikacja wykorzystania istniejących buspasów w poszczególnych przedziałach czasowych, wprowadzenie ograniczenia działania buspasów wyłącznie do godzin szczytu komunikacyjnego. Funkcjonowanie buspasów poza godzinami szczytu w miejscach, gdzie natężenie ruchu w tym czasie jest niewielkie, nie ma żadnego uzasadnienia, a może zmniejszać brd (konieczność zmian pasa ruchu tuż przed skrzyżowaniem przez pojazdy skręcające w drogi poprzeczne.	W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
26	W celu powinien zostać ujęty pakiet działań ukierunkowany na zastępowania istniejących sygnalizacji świetlnych fizycznymi środkami uspokojenia ruchu (wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych, minironda, itp.).	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
27	Należy dążyć do lokalizowania obwodnic o charakterze dróg typu A i S jako obwodnic obszaru metropolitalnego/ aglomeracji warszawskiej, czyli poza jej granicami, aby wyprowadzać ruch z obszarów zabudowanych i służących rekreacji. Szczególnie dotyczy to planowanej autostrady A50,	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	zaplanowanej jako droga biegnąca w kierunku granic Warszawy.	

Cel operacyjny 6: Przyjazna środowisku logistyka towarów

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	6.3 W działaniu 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.” użyto mało precyzyjnego określenia „zachęcanie”. Można dodać np. ułatwienie lub aktywny udział jednostek samorządu terytorialnego w tworzeniu mikro centrów przeładunkowych na mniejsze i wydajniejsze pojazdy niskoemisyjne.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
2	6.9, 6.10 Pakiety 6.9 i 6.10 nie dotyczą logistyki towarów.	Opinia uwzględniona

Cel operacyjny 7: Digitalizacja jako wsparcie transportu w MW



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	7.1 Pakiet 7.1 miesza cele i środki, jak też zawiera nieprecyzyjne sformułowania. Powinien zostać przeformułowany na: Skrócenie czasu podróży transportem publicznym na obszarach funkcjonowania ITS.	Opinia uwzględniona
2	7.2 Obecna treść: 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 Treść proponowana: 7.2.Wdrożenie jednolitego standardu informacji pasażerskiej ze szczególnym uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami (likwidacja barier w zakresie dostępności architektonicznej cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej), z podziałem jakościowym w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.	Opinia nieuwzględniona Przyjęto zapis: “dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji”, natomiast pozostałe to element opisu działania.
3	7.3, 7.4, 7.8 Pakiety 7.3, 7.4 i 7.8 wymagają przeformułowania – w obecnej formie zamiast działań do podjęcia, wskazują	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	czynności, które mają być umożliwione (zakup, planowanie) lub produkt. Działania dotyczące biletów powinny być sformułowane jako „Zapewnienie dostępności biletów wszystkich organizatorów PTZ W MW w co najmniej jednej aplikacji mobilnej”, a te dotyczący planowania podróży jako „Zapewnienie możliwości planowania podróży...”. Należy przy tym zweryfikować, czy istniejące aplikacje już tego nie umożliwiają, bądź są temu bliskie, tak by nie sugerować w dokumencie tworzenia nowych aplikacji, gdy skuteczniejszym wyjściem byłoby usprawnienie istniejących.	
4	Pakiet 7.6 pokrywa się z pakietem 5.6.	Opinia nieuwzględniona To są odrębne działania.
5	7.3, 7. 5 Ten rodzaj działań już jest w innych propozycjach, nie ma sensu tworzyć z tego odrębnych działań.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
6	Obecna treść: 7.27. Wdrożenie jednolitego standardu informacji pasażerskiej, ze szczególnym uwzględnieniem	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji, z podziałem jakościowym w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW</p> <p>Treść proponowana: 7.27. Wdrożenie jednolitego standardu informacji pasażerskiej ze szczególnym uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami (likwidacja barier w zakresie dostępności architektonicznej cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej), z podziałem jakościowym w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW.</p>	<p>Przyjęto zapis: “dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji”, natomiast pozostałe to elementy opisu działania.</p>

UWAGI OGÓLNE DO ZAŁOŻEŃ ORAZ INNYCH WYPRACOWANYCH MATERIAŁÓW DO CZASU 2. ETAPU KONSULTACJI

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Założeniem głównym SUMP miało być zrównoważenie mobilności (wskazane nawet w nazwie dokumentu), tymczasem z opracowanych założeń wynika, że nie ma tu mowy o jakimkolwiek zrównoważeniu – dokument zawierający założenia do Planu jest ewidentnie nakierowany na ograniczanie mobilności realizowanej za pośrednictwem</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>SUMP MW traktuje o zrównoważeniu sposobów przemieszczania się przy użyciu dostępnych środków transportu. Uzgodniono, że obecnie system transportowy jest przeciążony samochodami (niezrównoważony) i należy dążyć do jego</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>samochodów osobowych oraz promowanie transportu zbiorowego oraz tzw. mobilności aktywnej. Założenie takie z góry ma charakter dyskryminujący część mieszkańców Metropolii Warszawskiej, w tym w szczególności osoby ze szczególnymi potrzebami, dla których mobilność aktywna jest często utrudniona lub nawet niemożliwa. Dowodzą tego ewidentnie przyjęte cele strategiczne („Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich”, „Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną”). Nawet cel strategiczny o pięknie brzmiącej nazwie „Optymalizacja ruchu samochodowego” w rzeczywistości zawiera przede wszystkim działania traktujące samochody osobowe jako „zło konieczne”, mające na celu zabezpieczenie otoczenia przed potencjalnymi negatywnymi skutkami tej formy komunikacji, a nie rzeczywiste działania mające na celu optymalizowanie ruchu samochodowego tj. m. in. jego usprawnianie z korzyścią dla wszystkich uczestników ruchu (remonty i</p>	<p>zrównoważenia, tj. przywrócenia prawidłowej proporcji podróży różnymi środkami transportu (obecnie zdominowanego przez samochody).</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	poprawę infrastruktury drogowej, budowa nowych dróg, budowa parkingów podziemnych itp.).	
	<p>Brak jasnych celów powoduje, że niektóre działania mogą być wzajemnie sprzeczne. Przykładowo działania w celu operacyjnym „Optymalizacja ruchu samochodowego” skierowane są m.in. na udogodnienia dla samochodowego ruchu „tranzytowego” względem poszczególnych miejscowości, który w skali obszaru metropolitalnego będzie również ruchem dojazdowym do Warszawy. Tym samym podejmowane działania mogą obniżać konkurencyjność komunikacji zbiorowej.</p> <p>Cele horyzontalne i operacyjne powinny zawierać konkretne cele, np.:</p> <ul style="list-style-type: none">• Brzmienie obecne: [Cel do 2040 r.] Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników. <p>Brzmienie sugerowane: Zmniejszenie liczby ofiar wypadków o 40%, a wśród niezmotoryzowanych o 65%.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W ramach opisu działań.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<ul style="list-style-type: none">• Brzmienie obecne: [Cel do 2040 r.] Redukcja wpływu i transportu na środowisko i klimat. Brzmienie sugerowane: Ograniczenie udziału motoryzacji indywidualnej w podróżach wewnątrz MW o 30%.• Brzmienie obecne: [Cel do 2040 r.] Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Brzmienie sugerowane: Zwiększenie pracy przewozowej publicznego transportu zbiorowego o 100%.• Brzmienie obecne: [Cel do 2030 r.] Spójna polityka zrównoważonej mobilności w MW. Brzmienie sugerowane: Utworzenie jednego podmiotu zarządzającego transportem zbiorowym w MW oraz realizacja przez wszystkie JST MW jednolitej polityki zrównoważonej mobilności.• Brzmienie obecne: [Cel do 2030 r.] Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny. Brzmienie sugerowane: Zapewnienie obsługi zintegrowanym (pod względem taryfy, biletów i	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>rozkładów) i dostępnym publicznym transportem zbiorowym wszystkich gmin MW.</p> <ul style="list-style-type: none">• Brzmienie obecne: [Cel do 2030 r.] Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży. Brzmienie sugerowane: Zwiększenie udziału ruchu niezmotoryzowanego w podróżach do 3 km niedalekich do 30%, a w podróżach ogółem wewnątrz MW do 15%.• Brzmienie obecne: [Cel do 2030 r.] Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną. Brzmienie sugerowane: Zapewnienie we wszystkich nowych dokumentach planistycznych dotyczących terenów mieszkaniowych pierwszeństwa dla transportu zbiorowego i mobilności aktywnej oraz koncentracji zabudowy na terenach obsługiwanych wydajną komunikacją zbiorową.• Brzmienie obecne: [Cel do 2030 r.] Optymalizacja ruchu samochodowego.	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<ul style="list-style-type: none">• Brzmienie sugerowane: Ograniczenie udziału motoryzacji indywidualnej w podróżach wewnątrz MW o 20% oraz liczby wypadków drogowych o 30%.• Brzmienie obecne: [Cel do 2030 r.] Przyjazna środowisku logistyka towarów. Brzmienie sugerowane: Ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych w podróżach wewnątrz MW o 25%.• Brzmienie obecne: [Cel do 2030 r.] Digitalizacja jako wsparcie transportu w MW. Brzmienie sugerowane: Zapewnienie spójnego systemu do zdalnego planowania podróży i zakupu biletów, obejmującego wszystkich organizatorów PTZ w MW.• Brzmienie obecne: [Cel do 2030 r.] Akceptacja zrównoważonej mobilności. Brzmienie sugerowane: Przyjęcie planów zrównoważonej mobilności przez 75% JST w MW.	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Jasne sformułowanie celów zgodnie z zasadami SMART jest tym bardziej istotne, że w dokumencie przewidziano bardzo liczne działania (łącznie ponad 150). W przypadku ograniczonej dostępności środków lub zidentyfikowania sprzeczności między nimi, konieczna jest możliwość prostego sprawdzenia, które powinny mieć priorytet z punktu widzenia dążenia do celu nadrzędnego.</p>	
3	<p>Sformułowanie "obszary planowania i zagospodarowania przestrzennego zorientowane na publiczny transport zbiorowy" powinno zostać doprecyzowane. W opisie założeń wskazano, że jest to obszar, gdzie powinien mieć miejsce rozwój zabudowy wokół stacji i przystanków kolejowych oraz autobusowych. Nie wskazano jednak, że powinien to być obszar, gdzie rozwój ten powinien być traktowany priorytetowo. Obecne zapisy tym samym wskazują jedynie, że zabudowa na tych obszarach nie powinna być wykluczona, nie odnosząc się przy tym do pozostałej części MW.</p>	<p>Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań które realizują pakiet działań.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Zgodnie z obowiązującą strategią rozwoju województwa „efektywne zagospodarowanie przestrzenne powinno wspierać koncentrację zabudowy na obszarach obsługiwanych przez transport zbiorowy, zwłaszcza szynowy, a wyłączać spod zabudowy obszary nieprzewidziane do tego rodzaju użytkowania". Zapis ten wskazuje również na potrzebę uwzględnienia nie tylko obecności przystanków, lecz również faktycznej liczby połączeń. Dodatkowo wskazana byłaby hierarchizacja obszarów, z priorytetem dla tych usytuowanych przy liniach kolejowych.</p>	
4	<p>Przy określaniu obszarów wskazanych do priorytetyzacji zabudowy, powinny zostać wzięte pod uwagę również inne czynniki niż tereny leśne i obszary chronionego krajobrazu, takie jak obszary zagrożone powodzią czy gleby klas I do III (np. na Równinie Błońskiej).</p>	Opinia częściowo uwzględniona
5	<p>Rys. 7.6 i 7.7 dotyczące rozwoju mobilności aktywnej powinny uwzględniać jako osobną kategorię główne trasy rowerowe</p>	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	ujęte w koncepcji tras rowerowych uwzględnionych w PZPWM wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku. Szczegółowe przebiegi tras będą wkrótce dostępne na stronie MBPR (gis.mbpr.pl).	
6	Biorąc pod uwagę, że dokument ma identyfikować działania przynoszące konkretne efekty, nie powinien zawierać pakietów działań ograniczających się do analiz. Mogą to być działania sformułowane warunkowo (np. „Podjęcie działań, w przypadku pozytywnych wynik analiz”), ale nie same analizy do 2030 roku, nie przekładające się na działania (por. np. pakiety 1.4, 1.13, 3.8, 4.1).	Opinia uwzględniona
7	Termin „droga dla rowerów” używany w nazwach celów 3.2-3.6, 3.9-3.10 jest zbyt wąski, ogranicza się bowiem tylko do jednego z wielu rodzajów infrastruktury, z których mogą się składać trasy rowerowe, pomijając np. pasy dla rowerów, strefy ruchu uspokojonego czy strefy zamieszkania. Bardziej	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	adekwatnym zwrotem byłyby „trasy rowerowe” bądź “infrastruktura dla rowerów”.	
8	Znaczenie terminu “drogi lokalne” w dokumencie jest niejasne. Jeżeli, jak sugeruje treść dokumentu, odnosi się on do dróg w zarządzie gmin i powiatów, powinien zostać tak zdefiniowany, biorąc pod uwagę, że w prawie termin ten odnosi się do dróg klasy L.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
9	Termin „centrum miasta/ miejscowości” powinien zostać zdefiniowany w dokumencie jako obejmujący również centra dzielnicowe i lokalne wskazane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
10	Termin „Organizatorzy PTZ w MW” powinien zostać zdefiniowany w dokumencie jako obejmujący Samorząd Województwa Mazowieckiego, który jest organizatorem transportu kolejowego (Warszawska Kolej Dojazdowa, Koleje Mazowieckie).	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	7. Wobec mnogości działań przewidzianych w dokumencie, powinny one zostać poddane priorytetyzacji.	
11	Analiza SWOT: wymaga uporządkowania – należy ponownie przeanalizować przypisanie poszczególnych czynników rozwoju, a także wyeliminować powtórzenia. Zgodnie z zasadami tworzenia analizy SWOT mocne i słabe strony powinny być czynnikami wewnętrznymi, a szanse i zagrożenia czynnikami zewnętrznymi wobec analizowanego podmiotu. Aktualnie podział ten nie jest konsekwentny (w szczególności w grupach czynników określonych jako szanse i zagrożenia).	Opinia uwzględniona
12	Logika interwencji: brakuje opisu celów i wskazania powiązań pomiędzy nimi. Cele operacyjne nie są przypisane do poszczególnych celów horyzontalnych, nie są także opisane zależności poziome pomiędzy celami oraz pakietami działań, które je uszczegóławiają. Pakiety działań powinny uszczegóławiać sposób osiągnięcia celów operacyjnych, a	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	cele operacyjne wskazywać rozwiązania przyczyniające się do osiągnięcia celów horyzontalnych. Zintegrowane podejście do kształtowania polityki zrównoważonej mobilności miejskiej wymaga przedstawienia oddziaływań i powiązań przyjętych celów.	
13	Mierzalność celów: w konsultowanym dokumencie wskazano, że do sformułowania celów użyto tzw. metodologię SMART, która zakłada m.in. mierzalność celów. Póki co można to uznać jedynie za deklarację autorów dokumentu, ponieważ system monitoringu SUMP ma powstać dopiero na kolejnym etapie prac. Aby można było uznać, że poszczególne cele dokumentu są rzeczywiście „mierzalne”, muszą być im przypisane konkretne wskaźniki zawarte w systemie monitoringu. Wykonalność działań: zaproponowane pakiety działań wymagają konfrontacji z możliwościami budżetowymi samorządów metropolii. Zaplanowany katalog działań jest bardzo szeroki – szczególnie w wyznaczonej perspektywie czasowej, czyli do 2030 r. (to jedynie ok. 7 lat od	Opinia uwzględniona Uwaga zostanie wykorzystana przy opracowaniu właściwego SUMP MW (na kolejnym etapie prac).



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	momentu przyjęcia SUMP). Ponadto brak opisów poszczególnych działań i celów uniemożliwia dokonanie oceny ich wykonalności.	
14	<p>Zestawienie scenariusza 2. „Rozwój aktywnej mobilności” i 3. „Rozwój publicznego transportu zbiorowego” sugeruje niepożądaną konkurencję o środki budżetowe między dużymi inwestycjami w transport zbiorowy a mniejszymi inwestycjami w zrównoważoną mobilność (ruch pieszy i rowerowy) – taka dychotomia jest niepożądana.</p> <p>Zrównoważona mobilność obejmuje oba te obszary komplementarnie – jeden typ mobilności napędza drugi (np. droga od przystanku do miejsca docelowego).</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Nie ma dychotomii pomiędzy scenariuszem 2 i 3, raczej jeden uzupełnia drugi w planowaniu zrównoważonej mobilności. Celem konsultacji społecznych było wskazanie oczekiwanego przez interesariuszy wariantu rozwoju mobilności w MW.</p> <p>Uczestnicy konsultacji wskazali, że oczekują rozwoju MW w oparciu o międzygminny transport zbiorowy. Nie wyklucza to działań związanych z rozwojem aktywnej mobilności na krótszych dystansach. Opisy scenariuszy zostaną doprecyzowane.</p>
15	Autorzy dokumentu zarzucają mieszkańcom (s. 21 dokumentu, opis zagrożeń) zbyt duże przywiązanie do istniejących rozwiązań i przyzwyczajęń wynikające z braku	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>SUMP MW opiera się zarówno na stanie obecnym, jak i stanie docelowym, uwzględniając także obecne i</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>dostatecznego poziomu wiedzy na temat zrównoważonej mobilności w MW. Tymczasem można dojść do wniosku, że formułując założenia, opisane przeze mnie w punkcie 1. powyżej, sami zatrzymali się w zakresie oceny realiów komunikacji samochodowej na etapie XX w., w której samochód to kopcący, hałasujący diesel lub pojazd benzynowy. Dlaczego tworząc założenia, zignorowano np. fakt, że w niedalekiej przyszłości wejdą w życie przepisy UE, zakazujące rejestracji nowych samochodów benzynowych? Dokument strategiczny, taki jak SUMP, nie obejmuje horyzontu krótkookresowego, lecz działania mające długofalowe skutki – powinien on więc opisywać rzeczywistość także w realiach, gdy samochody osobowe będą w przeważającej części (jeśli nie wyłącznie) pojazdami zeroemisyjnymi. Jakże jest więc racjonalne uzasadnienie dla ograniczania ich udziału w ruchu na rzecz form „mobilności aktywnej”, skoro nie będą one generować zanieczyszczeń, hałasu, a jednocześnie będą formą komunikacji znacznie efektywniejszą niż np. rowery (jeden samochód może</p>	<p>planowane możliwe rozwiązania – także ich prawdopodobieństwo. Uwzględnia także oczekiwania wyartykułowane przez uczestników konsultacji: mieszkańców i gmin w danych Obszarach Interwencji SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>przewozić kilku pasażerów)? Mając na uwadze powyższe postuluję, aby założenia do Planu zrównoważonej mobilności miejskiej uwzględniały zróżnicowane potrzeby wszystkich mieszkańców MW.</p>	
16	<p>Wyrażam również ubolewanie, że na pierwszym etapie konsultacji społecznych z góry narzucano uczestnikom jedynie wybrane obszary tematyczne, do których mogli się odnieść (np. „ograniczenie ruchu zmotoryzowanego w centrach miast/ przestrzeniach zurbanizowanych”, „wzrost atrakcyjności ruchu pieszego”, „spójność systemu rowerowego”), z góry ukierunkowując ich tok myślenia i zakres problemów poddawanych analizie.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Obszary tematyczne zostały wstępnie zdiagnozowane na początkowym etapie prac nad SUMP MW. Ich prawidłowość została potwierdzona przez zdecydowaną większość uczestników konsultacji. Jednocześnie mieszkańcy mieli możliwość zgłoszenia propozycji własnych zagadnień związanych z mobilnością w MW.</p>
17	<p>Z Regionalnego Planu Transportowego Województwa Maz.: "W perspektywie do 2030 roku planowane jest zapewnienie obsługi połączeń przez Spółkę Koleje Mazowieckie na następujących liniach: (...) • linia nr 12 Skierniewice – Mszczonów - Piaseczno – Warszawa,</p>	<p>Opinia uwzględniona</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>• linia nr 13 Pilawa-Góra Kalwaria...". Czy można by było dodać te odcinki linii kolejowe 12 jako planowany transport szynowy w założeniach?</p>	
18	<p>W rozdziale dotyczącym wniosków z diagnozy, w części "Szanse", w p. 3 wyróżniono "Zwiększanie dostępności do linii PTZ (głównie do połączeń szynowych) poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz w miejscach nieplanowanych do ich realizacji samych parkingów P+R oraz B+R". Proponujemy rozdzielić ten czynnik na 2, o treściach:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zwiększanie dostępności do linii PTZ (głównie do połączeń szynowych) poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych,• Zwiększanie dostępności do linii PTZ (głównie do połączeń szynowych) poprzez budowę samych parkingów P+R oraz B+R w miejscach nieplanowanych do ich realizacji zintegrowanych węzłów	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	przesiadkowych i wyróżnić tylko jeden z tych czynników (wskazany powyżej pogrubioną czcionką).	
19	<p>W podrozdziale 7.3 “Założenia do kluczowych działań planistycznych i infrastrukturalnych SUMP MW” przewidziano “zaplanowanie lokalizacji parkingów P+R przy każdej istniejącej i planowanej stacji i przystanku kolejowym poza obszarem centralnym MW za wyjątkiem wybranych lokalizacji na jego terenie”. Proponujemy zmienić założenie na zgodne z wynikami konsultacji, diagnozami i wnioskami z analizy SWOT, tj. założyć lokalizowanie P+R tylko przy wybranych stacjach i przystankach kolejowych poza obszarem centralnym MW bez żadnych wyjątków dla lokalizacji na tym obszarze. Realizacja szczególnie potrzebnych obiektów P+R w wybranych lokalizacjach na obszarze centralnym MW może być realizowana poza założeniami SUMP, bez powiązania z celem, jakim jest umożliwienie sprawnej przesiadki z samochodu na</p>	Opinia częściowo uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	transport publiczny w szczególności dowożący do Warszawy. Obiekty P+R w Warszawie umożliwiają przesiadkę na transport publiczny co najwyżej rozwodzący ludzi po Warszawie, sprzyjają dojeżdżaniu samochodami do Warszawy (tj. do parkingów w Warszawie).	
20	Kompletnie nieczytelne mapki ze s. 50 i kolejnych “Założeń” rozdzielić na co najmniej 3 różne mapki każda – np. osobno dla P+R, stacji kolejowych oraz stacji metra dla Rys. 7.4 Planowane działania z zakresu rozwoju publicznego transportu zbiorowego w MW – i poddać szczegółowym konsultacjom warsztatowym oraz rozesłać do odrębnego zaopiniowania organizacjom społecznym działającym w zakresie transportu publicznego i aktywnej mobilności.	Opinia uwzględniona
21	W opisach wszelkich działań odnoszących się do “hulajnóg” doprecyzować, że chodzi o hulajnogi elektryczne, a w działaniach dotyczących hulajnóg jako jednych z wielu	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	urządzeń służących do mobilności aktywnej zastępować słowo "hulajnoga" określeniem "urządzenie wspomagające ruch".	
22	W pakietach działań związanych z przyspieszaniem czasu przejazdu linii komunikacyjnych, w szczególności tramwajów i autobusów, zwrócić uwagę na ograniczenia wynikające z przepisów prawa o ruchu drogowym (np. rozważyć nałożenie na przewoźników obowiązku ciągłego monitorowania przestrzegania dopuszczalnych prędkości przez osoby kierujące pojazdami) oraz uwzględniać potrzeby związane z komfortem jazdy dla pasażerów (w szczególności nie wprowadzać rozwiązań mających ułatwić zwiększanie przyspieszeń i opóźnień autobusów oraz przeciążeń na zakrętach w centrach miast) i dostępnością przystanków dla potencjalnych pasażerów (np. dla tramwajów kursujących po wydzielonych z jezdni	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	torowiskach realizować priorytety w programach sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem przyspieszania faz zezwalających na przejściach dla pieszych prowadzących na przystanki, na które tramwaj wjeżdża).	
23	<p>Uwagi do dokumentu pn.: „Założenia do Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej”:</p> <ul style="list-style-type: none">● Odn. p. 3.2. Słabe strony – dodać tire o następujących treściach:<ul style="list-style-type: none">● Niska jakość wykonywanej infrastruktury tymczasowej (zastępczej) wykonywanej na czas prowadzenia robót inwestycyjnych, dotyczy to w szczególności chodników (występowanie progów, nieutwardzone nawierzchnie), przystanków komunikacji zbiorowej – dojść do peronów (występowanie progów, nieutwardzone nawierzchnie) i peronów (wysokość poniżej 16 cm), miejsc postojowych	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zbyt szczegółowy opisy, które są już zawarte także w innych tiret</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>dla osób z niepełnosprawnością (brak wyznaczenia miejsc zamiennych), brak informacji o utrudnieniach w obecnie funkcjonujących elektronicznych aplikacjach nawigacyjnych (np. aplikacja „jak dojadę”);</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="421 635 1182 1203">• Brak stosowania na obszarze MW jednolitych standardów dostępności dla osób o szczególnych potrzebach, które opisywałyby w sposób szczegółowy zasady projektowania infrastruktury przestrzeni publicznych, transportu publicznego oraz budynków użyteczności publicznej (wskazany jest przyjęcie dla całości obszaru MW np. standardu obowiązującego w m.st. Warszawie – Zarządzenia Prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017).<li data-bbox="331 1228 1182 1369">• Odn. p. 3.3 Szanse – dodać tire o następującej treści: Zwiększenie poziomu dostępności infrastruktury dla osób ze szczególnymi potrzebami obszarze całości MW	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>poprzez zastosowanie jednolitych standardów dostępności podwyższających poziom dostosowania (ponad minimum wymagane przepisami ogólnokrajowymi).</p> <ul style="list-style-type: none">• Odn. p. 3.4 Zagrożenia – dodać tire o następującej treści: Nierównomierny poziom dostępności infrastruktury dla osób ze szczególnymi potrzebami na obszarze MW (podwyższony tylko na terenie m.st. Warszawy, pozostały obszar tylko na poziomie minimalnym wynikającym z wymagań przepisów ogólnokrajowych).	
24	<p>Zabudowa wielorodzinna w Jabłonie i Mińsku Mazowieckim występuje na większym obszarze niż rys. 3.6 „Rozkład przestrzenny zabudowy mieszkaniowej w MW (stan na czerwiec 2022)” w diagnozie SUMP dla metropolii warszawskiej. W Jabłonie zabudowa wielorodzinna występuje również w części środkowo-zachodnie i przy drodze wojewódzkiej nr 630. W Mińsku Mazowieckim</p>	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>występuje również na północ od drogi krajowej numer 92. Proszę o uzupełnienie rozkładu przestrzennego zabudowy mieszkaniowej w Jabłonie i Mińsku Mazowieckim. Proszę uzupełnić rysunek 3.9 Lasy i rzeki w MW o rezerwat przyrody „Jabłonna”.</p>	
25	<p>Częstotliwości pociągów pasażerskich na rysunku 5.3 "Podaż publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez JST MW w dzień roboczy szkolny" są zbyt duże. Proszę jeszcze raz przeanalizować częstotliwości na liniach kolejowych dla całego dnia powszedniego. Pociągi w jednym kierunku zatrzymują się na przystankach kolejowych Chotomów i Legionowo Przystanek w jednym kierunku mniej więcej co pół godziny. Proszę też o analizę braku postoju pociągów na przystankach kolejowych. Pociągi na przystanku kolejowym Janówek zatrzymują się co 30–60 min. w jednym kierunku. Dla części przystanków kolejowych takich jak Janówek mogłoby być dodatkowe punktowe oznaczenie na mapie z właściwą częstotliwością połączeń z postojem na tych</p>	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>przystankach. Przerwy pomiędzy kursującymi pociągami pod Warszawą są bardzo różne w ciągu dnia. Na przystanku kolejowym Chotomów występują przerwy odjazdami pociągów zarówno krótsze niż 10 min. jak i dłuższe niż 40 min. Zbyt duża obliczona częstotliwość może uniemożliwiać właściwą diagnozę. Proszę o umieszczenie na rysunku 5.3 linii autobusowej 9P, która została uruchomiona na zlecenie Starostwa Powiatu Legionowskiego, z kursowaniem co 240 min. bez częstotliwości na drogach pokrywających się z tą linią.</p>	
26	<p>Na mapie „Podaż publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez JST MW w dzień roboczy szkolny” mogłyby być też zaznaczone obszary, z których można dojść 4 km legalną drogą inną niż przez las do linii zbiorowej komunikacji publicznej o określonej częstotliwości. Obszary mogły by być zaznaczone kolorami różnymi dla różnych częstotliwości linii. W przypadku pokrywania się obszarów powinna być brana pod uwagę częstotliwość wszystkich linii,</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Obszar jest zdefiniowany odgórnie dla realizacji SUMP-ów</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	do który można dojść 4 km. W ten sposób można by było przeanalizować obszary, gdzie połączeń jest zbyt mało.	
27	<p>Proszę też analizę skomunikowania linii autobusowych z pociągami w kierunku Warszawy. Na mapie mogłyby być zaznaczone linie, których rozkład nie jest dopasowany do właściwych połączeń kolejowych, np. linii L34 do połączeń kolejowych na stacji Legionowo bez zatrzymywania się na stacji kolejowej Chotomów. Na mapie mogłyby być zaznaczone linii takiej jak wspomniana 9P, których przebieg znajduje się w pobliżu przystanków i stacji kolejowych bez przystanków przy tych przystankach i stacjach kolejowych. Proszę o analizę brakujących przystanków przy przystankach kolejowych, np. przy przystanku kolejowym Warszawa Targówek.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>To jest element działania oraz organizowania linii PTZ.</p>
27	<p>Proszę o analizę w diagnozie niewłaściwego zakończenia ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych i braku połączenia pomiędzy ścieżkami rowerowymi. Przykładowo</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>SUMP MW nie wskazuje każdego przypadku z osobna, uwaga jest opisana ogólnie dla całego obszaru MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	ciąg pieszo-rowerowy w ciągu ul. Partyzantów kończy się na chodniku bez dogodnego wjazdu na jezdnię. Brakuje też połączenia ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Sołeckiej w Skierdach ze ścieżką rowerową ul. Modlińskiej w Suchocinie.	
28	Proszę o zmianę ostatniego wniosku w rozdziale 5.5 "System taryfowo-biletowy". Proszę o zastąpienie wyszczególnienia dla obszarów, na których nie można dopuścić do wykluczenia komunikacyjnego, na konieczność spełnienia określonych wymagań w identyfikacji wizualnej i przystosowania do szybkiej wymiany pasażerów. Autobusy obsługujące komercyjne linie zazwyczaj mają zbyt wąskie drzwi, czasami nieautomatyczne, i zbyt wąskie przejścia pomiędzy rzędami siedzeń. Z powodu nieprzystosowania do szybkiej wymiany pasażerów kursują często niezgodnie z rozkładem jazdy.	Opinia uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
28	Proszę o wykreślenie określenia „transport do serca metropolii, nie tylko do rogatek” z zagadnień, które powinny być ujęte w wizji SUMP. Połączenie podmiejskie do ścisłego	Opinia nieuwzględniona Brak takiego zapisu.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>centrum Warszawy oznaczałoby nieoptymalne wykorzystanie wozokilometrów lub taboru autobusowego. Można rozważyć wydłużenie części podmiejskich linii autobusowych, np. linii 723 i 731, do stacji metra lub przystanków lub stacji kolejowych, jeśli krótka trasa na obszarze Warszawy nie jest spowodowana istotnymi względami ekonomicznymi tak jak w przypadku linii L49.</p>	
29	<p>Proszę o wprowadzenie w SUMP zaleceń dotyczących sformalizowania współpracy organizatorów publicznego transportu zbiorowego, integracji biletowej na obszarach gmin, częstotliwości połączeń, funkcjonowania nocnych połączeń zbiorowej komunikacji publicznej, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, sprzedaży biletów w biletomatach, możliwości wyszukiwania połączeń publicznej komunikacji zbiorowej, obowiązków prywatnych przewoźników oferujących połączenia autobusowe zintegrowane biletowo z publiczną komunikacją zbiorową, geolokalizacji pojazdów, minimalnej identyfikacji wizualnej,</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	wymagań jakościowych pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej i kładek nad liniami kolejowymi o dużej prędkości maksymalnej. Proponuję o wprowadzenie zalecenia wspólnej częstotliwości co około 30 min. linii w dni powszednie zbiorowej komunikacji publicznej dla każdego miejsca oddalonego pieszą czterokilometrową legalną drogą w obszarze bazowym metropolii.	
30	Proszę o wprowadzenie zalecenia obowiązywania wspólnych biletów okresowych na obszarach gmin i możliwości wyszukiwania połączeń na obszarach gmin za pomocą jednego serwisu internetowego i jednej aplikacji mobilnej.	Opinia uwzględniona
31	Proszę o dodanie do listy słabych stron (w załączeniach do SUMP, we wnioskach z diagnozy stanu mobilności w metropolii warszawskiej) zbyt małych środków finansowych gmin, szczególnie wiejskich, do zapewnienia zbiorowej komunikacji publicznej na odpowiednim poziomie oraz brak integracji biletowej na obszarach części gmin.	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
32	Proszę o zmianę zagrożenia „Nieobjęcie obecnymi systemami planowania podróży wszystkich organizatorów ptz w MW" na "Nieobjęcie obecnymi systemami planowania podróży i kontroli punktualności pojazdów wszystkich organizatorów ptz w MW" lub na „Nieobjęcie obecnymi systemami planowania podróży i geolokalizacji pojazdów wszystkich organizatorów PTZ w MW.	Opinia częściowo uwzględniona .
33	Proszę o zmianę zapisu "nie wjeżdżających do miast" na „bez integracji biletowej" w określeniu słabej strony związanej z dofinansowaniem z FRPA. Głównym problemem linii powstających z tym dofinansowaniem jest niehonorowanie biletów okresowych, a nie brak wjazdu do miasta.	Opinia częściowo uwzględniona Przeredagowano zapis..
34	Proszę o analizę w SUMP możliwości zakupu biletów w biletomatach na połączenia w pobliżu tych biletomatów.	Opinia częściowo uwzględniona W działaniu dot. integracji biletowej w MW.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
35	Proszę też o analizę kwestii braku kładek nad liniami kolejowymi o dużej prędkości maksymalnej, w szczególności w kontekście dojścia do przystanków autobusowych.	Opinia częściowo uwzględniona W ramach opisu poszczególnych działań, które realizują pakiet działań.
36	Plan zrównoważonej mobilności miejskiej powinien powstawać w oparciu o panel obywatelski, a nie jedynie konsultacje społeczne.	Opinia nieuwzględniona Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, plany te realizuje się w oparciu o (rozbudowane) konsultacje społeczne.
37	Wyjaśnić bardzo dobrze w Założeniach i finalnym dokumencie/ działaniach, jaka jest definicja metra. Czy chodzi tylko o prowadzenia szyny pod ziemią, czy też chodzi po prostu o szybką, bezkolizyjną szynę?	Opinia nieuwzględniona Definicja metra jest wyraźnie określona.
38	Proszę o szczegółowe wyjaśnienie, dlaczego dokonano podziału na obszar centralny i bazowy? Czemu ma służyć ten podział? Dlaczego to nie może być jeden obszar (centralny + bazowy).	Opinia częściowo uwzględniona W tekście SUMP MW jest już opisany podział na poszczególne Obszary Interwencji SUMP MW.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
39	UWAGA DO ZAŁOŻEŃ: Analiza SWOT jest zbyt obszerna i przez to bardzo mało czytelna. Zawiera ona zarówno rzeczy kluczowe, jak i marginalne. Należy ją ograniczyć do najwyżej kilku punktów w każdej części analizy.	Opinia nieuwzględniona Analiza SWOT została opracowana w sposób prawidłowy, także w kontekście analizy krzyżowej SWOT/TOWS.
40	UWAGA DO ZAŁOŻEŃ: Do listy dobrych praktyk proponuję dołączyć Brukselę i jej SUMP pn. "Good move", który jest z dużym powodzeniem wdrażany od 2,5 roku.	Opinia częściowo uwzględniona SUMP MW ma specyfikę dokumentu dla całego obszaru funkcjonalnego, nie pojedynczego miasta.
41	UWAGA DO ZAŁOŻEŃ: W scenariuszach rozwoju brakuje wnioskowanej na I etapie konsultacji "wygodnej lokalności", czyli skupienia się na działaniach planistycznych, aby nie trzeba było dalej rozbudowywać sieci transportowych. Proszę o uzupełnienie tego braku.	Opinia uwzględniona Uwaga zostanie wykorzystana przy opracowaniu właściwego SUMP MW (na kolejnym etapie prac).
42	UWAGA DO ZAŁOŻEŃ: Analiza scenariuszy budzi wątpliwości. Wybranie jako jednego z kryterium oceny "bardzo dobrego dostępu do PTZ" powoduje oczywistą przewagę scenariusza 3. Wątpliwe jest także uznanie wszystkich kryteriów za równoważne. Wydaje się, że w obliczu kryzysu finansowego	Opinia częściowo uwzględniona Scenariusze pokazują warianty zrównoważenia mobilności w MW. Uczestnicy konsultacji wskazali, który scenariusz uważają za oczekiwany i realistyczny do wdrożenia.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	samorządów, to budżet będzie determinował rozwiązania. Ocena uczestników konsultacji niekoniecznie pokrywa się także z wynikami badań naukowych. Zdziwienie budzi uznanie scenariusza 3. za bardziej neutralny klimatycznie niż scenariusz 2., oparty o rozwój bezemisyjnych sposobów podróżowania.	Opisy scenariuszy zostaną doprecyzowane.
43	UWAGA DO ZAŁOŻEŃ: Wizja jest napisana zbyt trudnym językiem, a przez to niezrozumiała dla odbiorców. Należy ją zdecydowanie uprościć.	Opinia uwzględniona
44	UWAGA DO ZAŁOŻEŃ: Pakiety działań są opisane zbyt lakonicznie, przez co ich ocena nie ma rzetelnych podstaw. Każdy pakiet działań powinien być opisany przez następujące zmienne: koszt realizacji, uzyskany efekt rzeczowy, wpływ na zmianę struktury podróży, wpływ na wielkość emisji gazów cieplarnianych, wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.	Opinia uwzględniona
45	UWAGA DO DIAGNOZY: W wynikach badania ankietowego brakuje podstawowej informacji, czyli sumarycznej struktury	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>podróży według środków transportu. Są podane dane wyłącznie w podziale na cel podróży. Tylko że na ulicy nikt nie ma informacji, czy jedzie do pracy, parku czy sklepu. Każda z tych osób zajmuje tyle samo miejsca, jeśli korzysta z tego samego środka transportu. Dlatego należy dokument uzupełnić o te brakujące podstawowe informacje, zarówno dla całej aglomeracji, jak i w stosowanych w dokumencie podziałach terytorialnych.</p>	<p>W Diagnozie pokazane zostały najważniejsze wyniki badań ankietowych. Ich komplet zawiera tzw. "Raport z badania mobilności mieszkańców na potrzeby „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Warszawskiej” z kompleksowych badań wykonanych na potrzeby SUMP MW.</p>
46	<p>UWAGA DO DIAGNOZY: Określenie "podróży do pracy i szkoły jako obligatoryjnych" jest niestosowne. Dla wielu osób wyjście do parku w celach rekreacyjnych jest równie ważne dla ich stanu zdrowia, co jeżdżenie do pracy w celach zarobkowych. Proponuję zrezygnować z tego nietrafnego określenia.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Określenia jest prawidłowe.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
47	UWAGA DO DIAGNOZY: Zastosowana na rys. 5.2., 5.3. skala kolorystyczna jest nieprawidłowa. Polecam skorzystać z wiedzy zawartej w podręczniku do kartografii w celu prawidłowego opracowania mapy, którą można znaleźć na stronie internetowej .	Opinia częściowo uwzględniona Dokument Diagnoza został już zakończony, niemniej postulat zostanie wykorzystany przy pracach nad dokumentem SUMP MW.
48	UWAGA DO DIAGNOZY: rys. 5.7. jest nieczytelny. Proponuję zastosowanie kartodiagramu kołowego do przedstawienia informacji zawartych na rysunku.	Opinia częściowo uwzględniona Dokument Diagnoza został już zakończony, niemniej postulat zostanie wykorzystany przy pracach nad dokumentem SUMP MW.
49	UWAGA DO DIAGNOZY: rys. 5.16., 5.18., 5.23., 5.25. są nieczytelne. Proszę o ich poprawienie.	Opinia częściowo uwzględniona Dokument Diagnoza został już zakończony, niemniej postulat zostanie wykorzystany przy pracach nad dokumentem SUMP MW.
50	UWAGA DO DIAGNOZY: tab. 5.5., 5.6., 5.7., 5.8., 5.9. ze względu na występowania pojedynczych wartości podawanie danych w podziale na gminy jest bezcelowe. Proponuję podanie	Opinia częściowo uwzględniona Dokument Diagnoza został już zakończony, niemniej postulat zostanie wykorzystany przy pracach nad dokumentem SUMP MW.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	danych w podziale na powiaty w agregacji dwuletniej. Sprawito, że z tablic będzie można wyciągnąć wnioski.	