



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



Spis treści

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ – opinie zebrane za pomocą formularza opinii	3
Opinie dotyczące rozdziału 1. (Wstęp)	3
Opinie dotyczące rozdziału 2. (Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW)	5
Opinie dotyczące rozdziału 3. (Obszary Interwencji)	12
Opinie dotyczące rozdziału 4. (Scenariusze rozwoju)	12
Opinie dotyczące rozdziału 5. (Wizja i cele)	14
Opinie dotyczące rozdziału 6. (Zasady realizacji Planu)	20
Opinie dotyczące rozdziału 7. (Monitorowanie realizacji SUMP MW)	59
Załącznik nr 1 Przykładowe działania wpisujące się w cele	69
Uwagi redakcyjne	77
Opinie dodatkowe poza zakresem SUMP	78
PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ – opinie zebrane poprzez pisma	85
Opinia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad	125
Opinia Gminy Łomianki	133
Opinia Gminy Wieliszew	151
Opinia Gminy Michałowice	154
Opinie i uwagi na temat komunikacji Warszawa–Łomianki; zebrane wszystkie uwagi	175
Opinia Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. Mobilności	185
Opinia Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego	193
Opinia Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego na temat Prognozy oddziaływania na środowisko	227
Opinia Gminy Jaktorów	231



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ – opinie zebrane za pomocą formularza opinii

Opinie dotyczące rozdziału 1. (Wstęp)

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	Brakuje odniesienia się do firm – na terenie metropolii warszawskiej istnieją liczne zakłady produkcyjne, które są zainteresowane komunikacją zbiorową ze względu na dojeżdżających pracowników. Obecnie wiele firm udostępnia autobusy pracownicze ze względu na brak dostępnej komunikacji publicznej prowadzącej w okolice zakładów.	Opinia częściowo uwzględniona Współpracą z firmami w kontekście dojazdów do/ z pracy to działanie 5.35.
2	W dokumencie występują trzy określenia: osoby ze szczególnymi potrzebami, osoby niepełnosprawne i osoby o obniżonej mobilności, rozważyć możliwość zmniejszenia tej liczby lub w słowniczku (ppkt „Wstęp”) podać definicje, które wyjaśnią różnice pomiędzy określeniami.	Opinia częściowo uwzględniona Trzy formy są uzasadnione kontekstem, w jakich są stosowane.
3	W dokumencie użyta jest duża liczba skrótów i skrótowców, która utrudnia zrozumienie szczególnie tej sekcji dokumentu.	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		Charakter dokumentu wymaga używania specyficznych sformułowań, opisanych w wykazie skrótów na początku dokumentu.
4	<p>str. 11</p> <p>Jest: "Na I etapie konsultacji społecznych uczestnicy wskazywali konieczne i możliwe działania oraz planowane cele horyzontalne i operacyjne."</p> <p>Zdanie to jest nieprawdziwe, cele zostały odgórnie narzucone przez autorów dokumentu. Proponowane inne cele (np. bliskość celów podróży) zostały całkowicie pominięte.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Konieczne i możliwe działania oraz planowane cele horyzontalne i operacyjne były wskazywane przez uczestników konsultacji w sposób opisany w raporcie z konsultacji społecznych dotyczących SUMP MW etap I maj – czerwiec 2022 r., szczególnie w rozdz. 4.</p>



Opinie dotyczące rozdziału 2. (Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW)

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	Jesteśmy przed wprowadzeniem zmian w obszarze transportu indywidualnego, gdzie duże samorządy, jak Warszawa, będą miały obowiązek wprowadzenie stref, do której wjazd będą miały pojazdy spełniające określone normy emisji spalin (jak na zachodzie, np. norma EURO 5).	Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.
2	Na ten moment, żeby przedostać się z punktu A do B po drugiej stronie ulicy/ torów kolejowych, trzeba nadkładać bardzo duży dystans.	Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.
3	"Powstawanie nowych osiedli w Gminach MW bez zapewnienia transportu publicznego i podstawowych usług, skutkujące wysokim wzrostem podróży samochodami" (str. 25).	Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Uważam, że niekontrolowany rozrost osiedli tzw. łanowych jest ogromnym zagrożeniem. Samorząd powinien mieć narzędzia do skutecznego przeciwdziałania takim patologiom i stosować je do skutecznego przeciwdziałania takim patologiom.</p>	
4	<p>"Nierealizowanie oraz obniżenie tempa realizacji dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów (szczególnie likwidowanie luk w ich przebiegach) tworzące dalszą niespójność tych tras, przyczyniającą się zarówno do mniejszego przyrostu ruchu od oczekiwanego, jak i do obniżania się poziomu brd dla rowerzystów." (str. 26)</p> <p>Zgadzam się, że stanowi to duży problem. Brd dla rowerzystów w Polsce jest w opłakanym stanie.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu -- nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
5	<p>"Ryzyko spowolnienia gospodarczego (PKB) i spadku popytu na usługi logistyczne i powierzchnie magazynowe" (str. 26). PKB nie jest najważniejszym czynnikiem, którym należy się kierować przy podejmowaniu decyzji.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Wskazany czynnik jest jednym z wielu. Jednocześnie nie został uznany za jeden</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		z najważniejszych, stąd nie znalazł się w wykazie czynników kluczowych (tab. 2.1).
6	<p>Strona 14. Wskazano że wysoki udział podróży transportem indywidualnym to "efekt niewystarczającej świadomości mieszkańców MW na temat mobilności". Założenie to jest z gruntu fałszywe. Po pierwsze odsetek ten w stosunku do Europy Zachodniej nie jest wysoki. Wyższy mają nawet miasta uznawane za wzorcowe pod tym względem, takie jak Amsterdam czy Paryż (wg badań Deloitte). Wybór samochodu czy innego środka komunikacji indywidualnej nie wynika z nieświadomości mieszkańców, a ze słabości transportu zbiorowego jako takiego, jego nieprzydatności w wielu sytuacjach życiowych oraz braku planowania przestrzennego na terenach zabudowujących się zarówno w mieście, jak i poza.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Przytoczone założenie jest prawdziwe. Występuje wśród wielu czynników wpływających na wybór środka transportu. Potwierdzają to także przeprowadzone badania.</p>
7	Strona 16.	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej jest przeciwnie skuteczny. Infrastruktura ta jest droga i terenochłonna, szczególnie jeśli wykonywana jest z tak bizantyjskim rozmachem, jak najnowsze inwestycje miejskie, tzn. obustronne, poszerzone DDR lokalizowane kosztem chodników lub jezdni. W rezultacie poprawia się jakość podróży 3–5% przemieszczających się osób kosztem pozostałych. Rowerzystów należy edukować nt. jazdy po jezdniach, szczególnie wobec planów uspokajania ruchu. Wydzielona infrastruktura rowerowa powinna być stosowana wyjątkowo tam, gdzie to możliwe. Zwężanie chodników, aby wyznaczyć DDR, dyskryminuje pieszych, stanowiących znacząco większą grupę niż rowerzyści, tak samo jak zwężanie ulic, aby zmieścić pasy rowerowe zwiększa korki, w których stoją zarówno kierowcy, jak i pasażerowie ptz. Dojazdy rowerem są i pozostaną marginesem codziennych podróży w Warszawie.</p>	<p>Wśród wskazanych w opinii działań także poprawa infrastruktury rowerowej jest istotna dla zrównoważonej mobilności w MW.</p>
8	Strona 18.	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Wprowadzanie stref płatnego parkowania nie powinno być wskazywane jako silna strona. To, że miasto musi się uciekać do takich działań ze względu na niewydolny system transportu zbiorowego oraz nieumiejętność budowy parkingów P+R, własnych działań na rzecz rozbudowy parkingów miejskich w tym podziemnych i wymuszenia odpowiednich działań przez deweloperów, stanowi słabość miasta.</p>	<p>Stosowanie SPP jest skutecznym narzędziem do zwiększenia rotacji na miejscach parkingowych, tym samym – zwiększenie do nich dostępu.</p>
9	<p>Wskazywana nadpodaż miejsc parkingowych w Warszawie brzmi jak żart w kontekście wydawania przez ZDM większej liczby abonamentów dla samych mieszkańców strefy niż liczby wykazywanych legalnych miejsc parkingowych.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Czynnik dotyczy nieadekwatności (w stosunku do potrzeb) stosowanej taryfy opłat.</p>
10	<p>Brak wskazania w słabościach bardzo słabej, rozmieszczonej chaotycznie i niewystarczająco, pojemnej sieci parkingów P+R. Brak lokalizowania parkingów P+R przy planowanych inwestycjach i zabezpieczeniu na nie miejsca w MPZP. Brak parkingów P+R na</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wskazany w uwadze czynnik jest uwzględniony w słabych stronach analizy SWOT.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	przecięciu głównych dróg wjazdowych do miasta z ciągami komunikacji zbiorowej, szczególnie szynowej.	
11	Strona 23. Wskazywanie jako szansy uspokajanie ruchu poprzez stosowanie tzw. szykan, a więc zmniejszanie przepustowości układu drogowego, powinno zostać odrzucone jako szkodliwe dla mieszkańców, zwiększające sumę czasów podróży oraz poziom emisji z transportu.	Opinia nieuwzględniona W kontekście BRD należy stosować rozwiązania egzekwujące, np. nieprzekraczanie dopuszczalnych prędkości.
12	Strona 27. W zagrożeniach należy wskazać zaniechanie/ znaczne spowolnienie realizacji przez Warszawę kluczowych inwestycji drogowych, w tym mostowych, co uniemożliwia wykonanie spójnych głównych ciągów komunikacyjnych, wymuszające m.in. podróże tranzytowe przez centrum ze względu na brak wyznaczenia i wykonania funkcjonujących ciągów obwodowych i międz dzielnicowych.	Opinia częściowo uwzględniona Wskazany w uwadze czynnik jest zawarty w analizie SWOT (zagrożenia).



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
13	Stworzenie projektu/ schematu metropolitalnych buspasów, umożliwiających szybsze i większe włączenie się środków transportu zbiorowego w mix transportowy aglomeracji. Obecnie większość miast satelitarnych zmuszona jest podróżować samochodami ze względu na potworne utrudnienia dla transportu zbiorowego.	Opinia częściowo uwzględniona Wskazane schematy są przedstawione na mapach w rozdziale 6.1.
14	Proszę dodać brak środków finansowych gmin na sfinansowanie dobrej komunikacji publicznej do słabych stron, także do kluczowych.	Opinia nieuwzględniona Przyjęto założenie, że kluczowych czynników może być najwyżej 5. Z tego powodu ten czynnik nie zakwalifikował się do tej grupy (podobnie jak kilka innych, także ważnych).



Opinie dotyczące rozdziału 3. (Obszary Interwencji)

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	Cały rozdział nie wnosi nic do opracowania poza identyfikacją obszarów. Nie wskazuje, jakie kierunki interwencji powinny zostać podjęte dla poszczególnych obszarów, ani jakie są przewidywane działania.	Opinia nieuwzględniona Rozdział definiuje Obszary interwencji SUMP MW na potrzeby analiz i działań wskazanych w dalszych rozdziałach SUMP MW.

Opinie dotyczące rozdziału 4. (Scenariusze rozwoju)

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	Czy scenariusz drugi zakładać będzie realizację tego przedsięwzięcia, jak to miało miejsce w angielskim mieście Oxford, gdzie takie zmiany nie zostały dobrze przyjęte, a utrudnienia w ruchu samochodowym udzielają się nawet zespołom karetek? Proszę to dookreślić (s. 34).	Opinia nieuwzględniona Scenariusz 2 nie jest aż tak radykalny w swoich założeniach.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
2	<p>Scenariusze powinny zostać odwrócone. Oprócz wariantu referencyjnego, podstawę powinien stanowić scenariusz z rozwojem ptz. Wariant z rozwojem "mobilności aktywnej" oraz "miastami 15- minutowymi" pozostaje mrzonką wąskiej grupy aktywistów. Brak jest scenariusza, w którym miasta, oprócz rozwoju ptz, współpracuje w kanalizowaniu o sensownym rozprowadzaniu ruchu indywidualnego traktowanego również jako pełnowartościowy, niezbędny w wielu gałęziach biznesu rodzaj transportu. Biorąc pod uwagę problem z suburbanizacją i trudnością wyznaczania korytarzy wydajnego transportu na terenach takiej zabudowy (m.in z powodu protestów społecznych), jest to konieczność. Myślenie życzeniowe prezentowane obecnie w scenariuszach nie rozwiąże realnych problemów.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Scenariusze są wynikiem warsztatów przeprowadzonych z interesariuszami, którzy tak je widzą.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
3	Jestem przeciwko wymuszaniu zachowań na mieszkańcach miast przez niszczenie infrastruktury samochodowej. Nie chcę 15-minutowych gett w swoim otoczeniu.	Opinia nieuwzględniona Większość uczestników konsultacji społecznych założeń do SUMP wskazała takie działania za oczekiwane.
4	str. 35 "W efekcie wskazano, że najbardziej oczekiwanym dla MW jest Scenariusz 3 (Rozwój publicznego transportu zbiorowego)." W pełni się zgadzam, że byłby to najlepszy scenariusz.	Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.

Opinie dotyczące rozdziału 5. (Wizja i cele)

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	Celem jest to, żeby w miejscach, gdzie przebywa wiele osób lub przeważa ruch pieszy, było czystsze powietrze.	Opinia częściowo uwzględniona SUMP MW zawiera dedykowany temu Cel horyzontalny II.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
2	<p>Celem jest zmniejszenie liczby miejsc, gdzie nie ma możliwości kontynuacji podróży rowerem bez znacznego nadkładania drogi.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>SUMP MW zawiera dedykowane temu m.in. Cele Operacyjne 1, 2 i 5.</p>
3	<p>Cel operacyjny 4: Optymalizacja ruchu samochodowego (str. 42). Uważam, że powinny powstawać nie tylko SCT, ale również strefy w ogóle bez ruchu samochodowego. Należy stanowczo ograniczyć ruch samochodowy w Warszawie, zwłaszcza w centrum miasta. Budowanie nowych parkingów towarzyszących "dogęszczaniu" zabudowy jest karygodne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju MW. Należy również uporządkować istniejące miejsca parkingowe, przede wszystkim – pozbyć się "dzikich" parkingów, nielegalnych miejsc postojowych w pobliżu przejść dla pieszych, przystanków itd. Należy wzmocnić uprawnienia straży miejskiej i dofinansować ją, tak, aby mogła skutecznie walczyć z nielegalnym parkowaniem.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wskazane działania są ujęte m.in. w Celach Operacyjnych 4 i 5.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
4	<p>str. 43 - cel operacyjny 8: Akceptacja społeczna zrównoważonej mobilności</p> <p>Należy zwiększać świadomość społeczną wśród szeregowych pracowników instytucji miejskich i podmiejskich, którzy często sabotują proekologiczne działania mieszkańców i aktywistów oraz ulegają zastraszaniu przez kierowców i zwolenników "starego ładu".</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wskazane działania są ujęte w Celu Operacyjnym 8.</p>
5	<p>Tabela 5.1 jest niezrozumiała.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Tabela przedstawia w prosty sposób powiązania danego celu operacyjnego (kolumna) z danym celem horyzontalnym (wiersz).</p>
6	<p>Str. 42</p> <p>Optymalizacja wskazywana jako ograniczanie wykorzystania jest frazesem, z którego należy zrezygnować. Zmniejszenie częstotliwości korzystania z samochodów powinno nastąpić poprzez zmniejszenie liczby podróży jako takich, m.in poprzez</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Cel Operacyjny 4 wyraźnie wskazuje na konieczności rozwoju publicznego transportu zbiorowego i mobilności</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>minimalizację konieczności wizyt w urzędach itd. oraz poprzez podnoszenie jakości ptz. Osiąganie tego celu poprzez szykanowanie użytkowników samochodów i stosowanie wobec nich restrykcji jest działaniem szkodliwym, nie pozwalającym wykorzystać pełnego potencjału rozwojowego miasta.</p>	<p>aktywnej w MW oraz potrzeby zwiększania poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i obniżania emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych jako elementów dla optymalizacji ruchu samochodowego, czego efektem ma być zmniejszenie podróży samochodem po MW.</p>
7	<p>Str. 43 Promowanie przemieszczania się rowerem oraz UTO to działania marnotrawiące finanse samorządów. Są to środki przemieszczania rekreacyjne i tak należy je traktować, analogicznie z minimalizowaniem nakładów na rozwój przeznaczonych dla nich infrastruktury.</p>	<p>Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
8	<p>str. 41 Opis celu operacyjnego 2 zawiera niezrozumiałe zapisy o “tworzeniu obszarów krótkich odległości”. Należy ten niefortunny zapis</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	zamienić na bardziej konkretną budowę pełnej sieci usług podstawowych i terenów wypoczynkowych na obszarach mieszkaniowych oraz kompletnej, wygodnej i bezpiecznej sieci dróg pieszych, prowadzących do obiektów usługowych oraz terenów zieleni i wypoczynku.	Wnoszone zapisy są wpisane w działania Celu Operacyjnego 1, 2, 5 i 8.
9	str. 42 Cel operacyjny 4 nie mówi nic o ograniczaniu przestrzeni dla ruchu samochodowego w centrach miast i dzielnic oraz wokół placówek edukacyjnych. Brakuje też zdania o wprowadzaniu stref uspokojonego ruchu. Jest to niespójne z celami horyzontalnymi.	Opinia częściowo uwzględniona Wnoszone zapisy są wpisane w działania Celu Operacyjnego 4, 5, 8 i są spójne z celami horyzontalnymi.
10	str. 43 Za symbol celu operacyjnego 5, który dotyczy aktywnej mobilności, przyjęto znak drogowy C-13, który pokazuje tylko jeden sposób przemieszczania się. Proponujemy zamianę na znak C-16 C-13, który pokazuje różnorodność aktywnej mobilności.	Opinia nieuwzględniona Różnorodność aktywnej mobilności opisują działania, a nie ikona celu operacyjnego.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
11	<p>str. 43</p> <p>Opis celu operacyjnego 5 zawiera wiele szczegółowych działań, ale brakuje w nim kluczowych zapisów. Nie wspomniano o konieczności zapewnienia spójnej, wygodnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych na terenie całej metropolii. Nie ma nic o tworzeniu bezpiecznych obszarów ruchu pieszego w głównych przestrzeniach publicznych, centrach miast i dzielnic oraz wokół placówek edukacyjnych. Opis należy przeformułować.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Szczegółowe działania dla realizacji Celów Operacyjnych SUMP MW, obejmujące wnioskowane obszary, są wskazane w Pakietach Działań. Dla Celu Operacyjnego 5 są one ujęte m.in. w Pakietach Działań: 2, 3, 6, 8, 12, 14 i 15.</p>
12	<p>str. 44</p> <p>Cel operacyjny 8 traktuje mieszkańców metropolii w sposób przedmiotowy, co jest niezgodne z zasadami tworzenia planów mobilności. W opisie celu należy dodać włączenie mieszkańców we współtworzenie dokumentów, planów konsultacji społecznych i kampanii medialnych.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Cały proces tworzenia SUMP MW jest oparty o partycypację społeczną, zarówno przy tworzeniu kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności, jak i wskazywanych przez mieszkańców MW działań realizujących ich oczekiwania.</p>



Opinie dotyczące rozdziału 6. (Zasady realizacji Planu)

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Na chwilę obecną skupiacie się Państwo jedynie na "Wyposażenie odpowiednich służb w narzędzia do pomiaru prędkości pojazdów" jednakże należałoby uwzględnić, że w perspektywie wprowadzania stref czystego transportu będzie potrzeba instalacji narzędzi, które umożliwią automatyzację kontroli (tak jak np automatyczne czytanie tablic rejestracyjnych w Londynie i nakładanie opłat/ kar w zależności od rodzaju samochodu). ma to sens w Warszawie gdzie bardzo dużo samochodów wjeżdża do centrum z obszaru gmin ościennych, ale nie spełnia żadnych norm emisji spalin. Myślę, że warto byłoby rozbudować treść na stronie 54.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Zakres funkcjonowania SCT, wraz z ich wyposażeniem (w tym urządzenia kontrolno-rejestrujące), jest ustanawiany przez JST, które je wdraża. Jest to element działania 4.2.</p>
2	<p>str. 50, niezrozumiałe jest przypisanie działania 1.5 "cykliczne badanie zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców" do pakietu dotyczącego PTZ. Badania mobilności obejmują wszystkie rodzaje ruchu. Należy je wraz z działaniami 1.6 i 1.7 wydzielić w osobny pakiet.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Działanie 1.5 dot. badań zachowań i preferencji mieszkańców MW w zakresie podróży i przemieszczania się po MW tylko w aspekcie publicznego transportu</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		zbiorowego i zrównoważonej mobilności miejskiej w MW. Natomiast działania 1.6 i 1.7 dot. badania całego ruchu drogowego, a nie ruchu związanego z ptz.
3	str. 59 Działania 4.4 i 4.5 dotyczące tworzenia stref ruchu uspokojonego należy połączyć w jedno pod nazwą zgodną z działaniem 4.5. Sama analiza zasadności nie prowadzi do realizacji celów dokumentu.	Opinia nieuwzględniona Działanie 4.4 dot. prac analitycznych oraz stworzenia wytycznych, zasad i standardów dla całej MW, na podstawie którego JST MW będą mogły realizować działanie 4.5 - rozwój istniejących i wprowadzanie nowych stref uspokojonego ruchu.
4	str. 60 Działanie 5.17 należy uzupełnić o wdrożenie programu "szkolnych ulic" i analiz bezpieczeństwa wokół placówek edukacyjnych oraz rozszerzyć o obszar kluczowy MW. Takie działania powinny być	Opinia częściowo uwzględniona Działanie 5.17 dedykowane jest pieszym. Natomiast wnioskowany zakres tematyczny



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>prorowadzone w szerokiej współpracy ze społecznościami szkolnymi, urbanistami i socjologami w oparciu o rzetelne dane.</p>	<p>zawarty jest m.in. w działaniach 8.3, 5.27, 5.35.</p> <p>Pakiety działań zawierają także działania edukacyjne, promocyjne i edukacyjne oraz analityczne, a także wykorzystują partycypację społeczną w realizacji ich działań.</p> <p>Mając na uwadze zróżnicowanie obszarów interwencji w MW, brak X przy danym działaniu oznacza tylko tyle, że nie jest ono obligatoryjne dla JST MW w tym Obszarze Interwencji SUMP MW. Takie JST MW może je realizować dodatkowo.</p>
5	<p>str. 61, rys. 6.2.</p> <p>Obszar planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w MW – dziwny jest brak zamiarów jakichkolwiek</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wnioskowany zakres zawarty jest w dedykowanym działaniu 3.28.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	inwestycji szynowych w kierunku północnym lewobrzeżnej strony Wisły. Przecież budowa linii tramwajowej, a jeszcze lepiej – przedłużenie metra do Łomianek (nawet jako częściowo kolej naziemna) – byłoby bardzo skutecznym rozwiązaniem, ograniczającym w skuteczny sposób ruch samochodowy.	
6	str. 71 Działania 5.4, 5.5 powinny objąć także aktualizację standardów do obecnych przepisów prawa.	Opinia nieuwzględniona Działania 5.4 i 5.5 dot. stosowania przez JST MW standardów odpowiednio do obszarów interwencji w MW, a nie ich tworzenia.
7	str. 71–73 Pakiet 12 należy uzupełnić o aktualizację warszawskich standardów i wytycznych ruchu pieszego do aktualnego stanu prawnego i wiedzy na temat ruchu pieszego. Ponadto należy te standardy wprowadzić na terenie całej metropolii warszawskiej, podobnie jak standardy piesze dla GZM funkcjonują na terenie całej metropolii.	Opinia częściowo uwzględniona Działania dot. stosowania przez JST MW standardów odpowiednio do obszarów interwencji w MW, a nie ich tworzenia. Standardy dla infrastruktury rowerowej są wskazane jako obligatoryjne dla miast



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Potrzebne jest także dodanie działania dotyczącego audytu jakości infrastruktury pieszej w oparciu o wypracowaną własną metodykę takich badań.</p>	<p>i obszarów silnie zurbanizowanych, natomiast standardy wojewódzkie obligatoryjnie dla pozostałych obszarów interwencji w MW. Niemniej obydwie standardy można stosować dodatkowo (fakultatywnie) przez wszystkie JST MW.</p> <p>SUMP MW nie może wchodzić w kompetencje podmiotów tworzących dane standardy. Każde takie praktyki opierają się o aktualne przepisy prawa oraz są także aktualizowane.</p>
8	<p>str. 73</p> <p>Działanie 8.3 powinno objąć zmiany w edukacji rowerowej dzieci, w tym poprzez edukację i egzaminowanie w ruchu drogowym.</p> <p>Takie działania są już prowadzone w Warszawie i perspektywie kilku lat mogą objąć cały teren metropolii.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Opisy działania 8.3 w trzech tiret zawierają odniesienia do wszystkich wnoszonych uwag – opisują działania polegające na</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		edukowaniu, promowaniu i prowadzeniu dedykowanych cyklicznych programów mobilnościowych.
9	str. 97 Do interesariuszy działania 5.21 należy dodać IP-15 i IP-16. Audyty BRD wykonują podmioty prywatne lub uczelnie.	Opinia nieuwzględniona Działanie dotyczy podmiotów odpowiedzialnych za przeprowadzenie takich działań, a nie podmiotów je wykonujących w ramach przetargów.
10	str. 106 Jako ryzyko należy dodać brak woli politycznej do wprowadzenia zmian oraz brak woli współpracy urzędników odpowiedzialnych za wdrażanie dokumentu z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego.	Opinia uwzględniona częściowo Wnoszony zakres ryzyk jest już elementem zapisanych w czterech tiret najistotniejszych zagrożeń wewnętrznych i ryzyk zależnych oraz wskazany jest w kluczowych elementach SWOT (w



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		kluczowych słabych stronach i w kluczowych zagrożeniach).
11	Usuwanie barier dla rowerzystów w postaci pokonania dróg czy linii kolejowych.	Opinia częściowo uwzględniona Usuwanie barier dla rowerzystów obejmują m.in. działania: 5.11, 5.13, 5.22.
12	Zbyt duża liczba miejsc parkingowych – jako mieszkańcy jesteśmy przytłoczeni miejscami parkingowymi i parkującymi samochodami, które są na każdym kroku... na placach, podwórkach i chodnikach. Powinniśmy powoli je likwidować, aby uwolnić tę przestrzeń, gdyż jest ona nasza – wszystkich mieszkańców, a nie uprzywilejowanej grupy.	Opinia częściowo uwzględniona Uporządkowanie parkowania samochodów oraz przywracanie przestrzeni dla pieszych, obejmują m.in. działania: 4.3, 4.7, 5.17, 5.18.
13	Podstawowym błędem w planowaniu poprawy wydajności oraz efektywności transportu osób jest patrzenie na transport miejski przez pryzmat Warszawy, z pominięciem interesu gmin ościennych, zwłaszcza tych przylegających bezpośrednio do Warszawy.	Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Żeby ograniczyć liczbę samochodów, wjeżdżających codziennie do Warszawy, powinno się zachęcić kierowców do korzystania z transportu zbiorowego. Niestety, w przypadku mieszkańców gmin podwarszawskich, nie ma takich działań, gdyż program P+R nie ogranicza wjazdu do Warszawy (choć takie miejsca są lokalizowane na obrzeżach, ale w granicach Warszawy). Tak długo, jak długo mieszkańcy gmin podwarszawskich będą w tzw. II strefie biletowej, nie zmniejszy się liczba aut, które codziennie wjeżdżają do stolicy. A to powoduje nie tylko korki, brak miejsc do parkowania, ale także znaczne pogorszenie jakości powietrza. Jeżeli władze Warszawy nie zdecydują się na podjęcie stosownych działań w tej kwestii i nie włączą gmin przylegających do Warszawy do I strefy biletowej, to mieszkańcy stolicy będą sterczeć w korkach, szukać miejsc do parkowania i dusić się spalinami.</p>	
14	<p>Konieczne jest przyspieszenie budowanie ścieżek rowerowych kosztem pasów dla aut – np. ul. Puławska, uwolnienie chodników</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	od samochodów, likwidacja nielegalnych miejsc, ewentualne przeniesienie parkowania na jezdnię. Wprowadzenie tempa 30, bezpiecznych ulic przy szkołach i przedszkolach. Strefa czystego powietrza w całej Warszawie.	Cały wnoszony zakres działań stanowią dedykowane działania SUMP MW.
15	<p>str 81</p> <p>Uwaga ta dotyczy dostępności komunikacji szynowej. Sugeruje to, aby objąć teren Wawra (kontynuacja planowanej trasy tramwajowej od pętli Gocław przez osiedle Las, Zbytki, Zerzeń oraz Nadwiśle do Południowej Obwodnicy Warszawy). Opcjonalnie można by wydłużyć taką trasę do obszaru MSI Falenica. Trasa miałaby w większości przebiegać przez Trakt Lubelski. Dodatkowo zwracam uwagę na zasadność budowy trasy tramwajowej do osiedla Zawady, od budowanej trasy tramwajowej na al. Rzeczypospolitej przez ciąg ulic: Branickiego oraz Vogla do pl. Vogla. Opcjonalnie trasa mogłaby prowadzić część ul. Zaściankowej. Nie widzę tramwaju na Zieloną Białołąkę, ale wiem, że Państwo planujecie budowę tej trasy.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Mapy wskazują kierunki rozwoju, a ujęte na nich lokalizacje i inwestycje są poglądowe i nie są przedmiotem ustaleń SUMP MW. Niemniej m.in. działania 3.11, 3.23, 3.28, 3.30 oraz 3.29 traktują o rozwoju połączeń autobusowych i tramwajowych, zarówno w samej Warszawie, jak i w pozostałych gminach w obszarze MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Sugeruję rozważenie trasy tramwajowej na al. Polski Walczącej do al. Becka i wprowadzenie trasy tramwajowej na ul. Puławskiej, od pętli Wyścigi do Piaseczna, jeśli z tym miastem uda się porozumieć. Ważną trasą tramwajową jest ciąg ul. Łopuszańskiej oraz al. Wilanowskiej. Te wszystkie osiedla intensywnie się rozwijają, osiedlom na Wawrze brakuje sprawnej komunikacji, a szynowa jeszcze bardziej przyspieszy rozwój tych terenów.</p>	
16	<p>Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat Większe wykorzystanie transportu publicznego – jeśli mam stary samochód, który mocno zanieczyszcza środowisko, raczej wybiorę transport publiczny w dojeździe do miejsca pracy w Warszawie.</p>	<p>Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
17	<p>Wskazanie i likwidacja barier, gdzie nie ma możliwości pokonania drogi / torów kolejowych, żeby nie zsiadać z roweru. Można wskazać możliwe przejazdy położone dalej niż 500 m od siebie.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona Zakres ten jest ujęty m.in. w działaniu 5.11 oraz 5.15.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
18	<p>Poprawa oświetlenia przejść dla pieszych. Wbudowane światła w asfalt, reagujące na wejście pieszego na pasy (jest na ul. Powstańców Śląskich) oraz wyświetlane czerwone i zielone światło na chodniku przed przejściem dla osób zapatrzonych w telefony (jest na KEN). Wyraźnie oświetlenie górne przejść.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
19	<p>Brak pomysłu na rozbudowę/ przebudowę przez Warszawę tzw. "wąskich gardeł" na wlotach/ wylotach z Warszawy. Szczególnym przykładem może tutaj być wjazd ze strony Gminy Łomianki, czyli trasa S7 w kierunku Gdańska. Wiecznie zakorkowana w obu kierunkach ul. Pułkowa to prawdziwe utrapienie dla mieszkańców północnych dzielnic Warszawy (Białołęka, Bielany, Bemowo). Podobnie jest w kierunku Marek, Piaseczna czy Wołomina.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
20	<p>Można budować przejazdy / kładki rowerowe.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
21	<p>Stworzenie projektu każdego wlotu/ wylotu z/ do Warszawy, obejmującego metropolitalny projekt "buspasa" łączony przedmieścia aglomeracji z miastem (obecnie brak takich planów, a strategia miasta to blokowanie wjeżdżających samochodów, co dodatkowo potęguje problemy i uderza również w nas, mieszkańców Warszawy, korzystających z tych tras).</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Działania Pakietu 1 (np. 3.4, 3.29) oraz Pakietu 2 (np. 2.3, 3.30) dotyczą m.in. kształtowania wlotów do Warszawy w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej – w tym usprawnienia linii ptz.</p>
22	<p>5.2.3. Cel operacyjny 1: Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny, nr działania: 3.19, str. 59 zmienić treść tire: Jest: "obligatoryjne wpisywanie w dokumentach strategicznych i planistycznych konieczności likwidowania barier architektonicznych i komunikacyjnych dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną mobilnością i percepcją". Powinno być: "obligatoryjne wpisywanie w dokumentach strategicznych i planistycznych konieczności likwidowania istniejących i nietworzenie nowych barier architektonicznych i komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Działanie traktuje o likwidowaniu istniejących barier. Natomiast kwestie związane z proponowanym "nietworzeniem nowych barier architektonicznych i komunikacyjnych" obejmują m.in. działania: 3.8, 3.13, 3.17, 3.19, 3.27, 3.31, które oparte są na wymogu uwzględniania zasad projektowania uniwersalnego.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>potrzebami (w tym w szczególności osób z niepełnosprawnościami), z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną mobilnością i percepcją”.</p> <p>Ponadto także jest: “uwzględnianie w stosownych projektach likwidacji barier architektonicznych i barier w ruchu komunikacyjnym dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną mobilnością i percepcją”. Należy: doprecyzować sformułowanie „stosowne projekty”.</p>	<p>Stosowny zapis lub projekt oznacza, zgodnie z przyjętą definicją, że jest to zapis/projekt określający we właściwy sposób daną tematykę, najlepiej się nadający, pasujący, odpowiedni.</p>
23	<p>Odn. 5.2.3. Cel operacyjny 1: Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny, nr działania: 3.31, str. 64 – zmienić treść tire: Jest: “wprowadzanie bezpłatnego transportu typu door-to-door (linie specjalne bez obowiązującego przebiegu i bez rozkładu jazdy), przeznaczonego dla osób: z niepełnosprawnościami, o ograniczonej mobilności i percepcji, wykluczonych społecznie oraz z obszarów wykluczonych komunikacyjnie; pozwalającego na dojazd na dowolnej trasie do wybranego celu podróży w gminie”.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Charakter tego rodzaju transportu skierowany jest do osób niemających, ze szczególnymi potrzebami oraz wykluczonych społecznie i dlatego organizowany jest przez gminy w całej Polsce jako transport bez opłat za przejazd.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Powinno być: “wprowadzanie bezpłatnego (lub częściowo odpłatnego) transportu typu door-to-door (linie specjalne bez obowiązującego przebiegu i bez rozkładu jazdy), przeznaczonego dla osób: z niepełnosprawnościami, o ograniczonej mobilności i percepcji, wykluczonych społecznie oraz z obszarów wykluczonych komunikacyjnie; pozwalającego na dojazd na dowolnej trasie do wybranego celu podróży w gminie”.</p>	<p>Niemniej działanie to nie uniemożliwia wprowadzania takiej formy transportu z odpłatnością za przewóz.</p>
24	<p>str. 81</p> <p>Na rysunku 6.2. Planowane działania z zakresu rozwoju publicznego transportu zbiorowego w MW nie uwzględniono miejscowości Arciechów (gm. Radzymin). Jest to miejscowość turystyczna, która na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat zanotowała najwyższy wzrost mieszkańców (blisko 170% więcej niż 2011 r.) w gminie. Obecnie istnieje ogromne zapotrzebowanie na rozwój komunikacji zbiorowej w tej miejscowości, ze względu na zwiększającą się jej popularność turystyczną, pojawianie się nowych osiedli oraz</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Obszar planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (idea TOD) nie objął terenów leśnych i obszarów chronionych, a także obszarów gleb o wysokich klasach bonitacyjnych.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	planowanego utworzenia ośrodka wypoczynkowego nad Jeziorem Zegrzyńskim. Mieszkańcy oczekują, że w przyszłości linia strefowa 705 zawita kiedyś do Arciechowa.	
25	str. 82 Na rysunku 6.3 Planowane działania z zakresu rozwoju mobilności aktywnej w MW nie został ujęty Arciechów. Gmina Radzymin planuje wybudować ścieżkę rowerową na zaporze bocznej Jeziora Zegrzyńskiego. Obecnie zapora boczna w tej miejscowości, pomimo słabej nawierzchni, jest atrakcją turystyczną i z przyjemnością korzystają z niej piesi i rowerzyści. Ścieżka prowadzi nad przystań katamaranów, które w okresie letnim kursują z Arciechowa właśnie do Serocka i z powrotem.	Opinia nieuwzględniona SUMP MW w ramach mobilności aktywnej wskazuje na trasy rowerowe w aspekcie podróży obligatoryjnych (drogi dla rowerów), a nie aktywność turystyczną. Turystyczne trasy rowerowe nie są związane z dojazdami obligatoryjnymi,
26	Można w przetargach na sprzęt do monitoringu prędkości/ ulic umieszczać wymagania dotyczące weryfikowania marki i modelu samochodu. Można też zintegrować te informacje z CEPiK, gdzie istnieje ewidencja wszystkich samochodów.	Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
27	<p>Dodałbym poprawę bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej.</p> <p>Zostałem napadnięty w autobusie już 2 razy i dobrze wiem, że póki co nie mam co liczyć ani na policję, ani na kierowcę. Przydałoby się więcej patroli policji i jakiś system reagowania na tego typu napaści.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa w pojazdach ptz zostanie dopisana jako opis działania 3.11, a poprawa bezpieczeństwa na przystankach komunikacyjnych – w ramach opisu działania 3.9 i 3.10.</p>
28	<p>Zachowanie rezerw terenowych w mpzp pod infrastrukturę transportu publicznego oraz rowerowego i pieszego (str. 56)</p> <p>Obecnie mpzp często są fikcją, które mają służyć jedynie konserwowaniu istniejącego stanu zagospodarowania.</p> <p>Ich uchwalanie trwa lata i niepotrzebnie się przeciąga, a tereny, które są nimi objęte, w międzyczasie zostają przekształcone na mocy warunków zabudowy i/lub innych aktów prawnych.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
29	str 73	Opinia częściowo uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Promowanie wykonywania krótkich podróży bez używania samochodu</p> <p>Promowane powinno być wykonywane nie tylko krótkich podróży bez samochodu, ale też tych długich.</p>	<p>O promowaniu przemieszczania się po MW, także poza realizowaniem krótkich podróży, traktuje m.in. działania 8.3 i 8.9 oraz działanie fakultatywne 8.2.</p>
30	<p>Pakiet 15: Wspólna polityka parkingowa w MW</p> <p>Ceny parkowania w MW, a zwłaszcza w Warszawie, powinny być podniesione. Wjazd samochodem do miasta nie powinien się opłacać w zestawieniu z podróżą transportem publicznym na tym samym odcinku.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>O tym szczególnie traktują działania Pakietu 15 (np. działanie 4.6, 4.8, 7.5).</p>
31	<p>Na rys 6.7 brakuje opisu osi y, przez co staje się on nieczytelny.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Rysunek nie przedstawia wartości, tylko trendy i uwarunkowania ich wzrostu w okresie do 2040 r.</p>
32	<p>Brak rozważenia pomysłu pobierania opłat za wjazd do obszaru bazowego.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		Interesariusze wskazali tylko na możliwość wdrożenia opłat za wjazd do centrum Warszawy w granicach Obszaru centralnego MW – działanie 5.18. Niemniej każda Gmina MW może wdrożyć takie opłaty za wjazd na określony obszar miasta.
33	Brak uwzględnienia prowadzenia strefy czystego transportu, która również wpłynie na mobilność w metropolii warszawskiej i na obniżenie natężenia ruchu.	Opinia częściowo uwzględniona Działanie 4.2 jest dedykowane tworzeniu stref czystego transportu w miastach i w miejscowościach w MW.
34	Brakuje uwzględnienia ośrodków przemysłowych na terenie metropolii warszawskiej, do których powinna prowadzić komunikacja zbiorowa.	Opinia częściowo uwzględniona Ośrodki przemysłowe w aspekcie ptz są ujęte w ramach m.in. działań: 2.1, 2.6, 2.7.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
35	Brakuje odniesienia do możliwości ustanowienia transportu zbiorowego współorganizowanego z firmami lub przez nie współfinansowanego (przykłady to Pilawa, gdzie znajduje się zakład AkzoNobel, Duchnice – Polpharma, Nowy Dwór Mazowiecki – Reckitt Benckiser, Otwock – NCBJ).	Opinia nieuwzględniona Przewozy pracownicze (jako przewozy zamknięte) nie są przedmiotem ustaleń SUMP MW.
36	Str. 49. Wskazywane w celach 3.4 i 3.29 realizowanie pasów wydzielanych z istniejących dróg jest działaniem szkodliwym. Podnoszenie konkurencyjności transportu zbiorowego powinno następować poprzez podnoszenie jego jakości, a nie – pogarszanie konkurencyjnych gałęzi transportu. Osiąganie tego celu poprzez szykanowanie użytkowników samochodów i stosowanie wobec nich restrykcji to działanie szkodliwe, nie pozwalające wykorzystać pełnego potencjału rozwojowego miast.	Opinia nieuwzględniona Działanie 3.4 wyraźnie wskazuje na analizę możliwości i zasadności wydzielania pasów ruchu dla pojazdów ptz z istniejących pasów ruchu, a działanie 3.29 wskazuje na zasady ich tworzenia. Obydwa działania w żaden sposób nie szykanują użytkowników dróg.
37	str. 52.	Opinia częściowo uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>W punkcie 3.27 należy wskazać konieczność ścisłej współpracy samorządów z zarządcami infrastruktury w celu realizacji modernizacji istniejących i budowy nowych linii, w tym w szczególności współpracę w zwalczaniu syndromu NIMBY, torpedującego inwestycje.</p>	<p>Współpraca pomiędzy JST a zarządcami infrastruktury ujęta jest w działaniu 1.10.</p>
38	<p>str. 53.</p> <p>W pakiecie 3 brak jest działań edukacyjnych dla pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO w zakresie BRD. Są oni użytkownikami dróg o potencjalnie wyższym poziomie narażenia, którzy jednocześnie nie muszą posiadać nawet elementarnej znajomości przepisów aby znaleźć się na drogach. Działania szkoleniowe powinny być ukierunkowane na zachowanie bezpieczeństwa na drogach i w ich otoczeniu, wskazywać konieczność dbania o własne bezpieczeństwo. Należy wskazać, że wielu użytkowników ze wskazanej grupy podejmuje działania ryzykowne lub wręcz niebezpieczne ze względu na nieznamość</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Edukacja dla pieszych, rowerzystów, użytkowników UTO itd. zawarta jest w zakresie działań Pakietu 12 Rozwój mobilności aktywnej: 8.3, 8.5, 8.13, działania Pakietu 6 Uspokajanie ruchu w MW: 8.14 oraz działania fakultatywnego: 8.2.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>przepisów lub nieświadomość zagrożenia np. brak sygnalizacji manewrów, przejazd na czerwonym świetle, przejazd przez pasy dla pieszych, wchodzenie/ wbieganie bezpośrednio przed jadące pojazdy, w szczególności autobusy, tramwaje, ciężarówki.</p> <p>Przebywanie w strefie przejść dla pieszych bez zamiaru przejścia, nadmierne korzystanie z telefonów komórkowych i innych urządzeń utrudniających skupienie uwagi.</p>	
39	<p>Pakiet 4 jako całość.</p> <p>Podnoszenie konkurencyjności transportu zbiorowego powinno następować poprzez podnoszenie jego jakości, a nie – pogarszanie konkurencyjnych gałęzi transportu. Osiąganie tego celu poprzez szykanowanie użytkowników samochodów i stosowanie wobec nich restrykcji jest działaniem szkodliwym, nie pozwalającym wykorzystać pełnego potencjału rozwojowego miasta.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>SUMP MW poprzez swoje działania w żaden sposób nie szykanuje jakiegokolwiek rodzaju środka transportu w MW, lecz równoważy je w ramach rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MW. W ramach Pakietu 4 żadne z działań nie pogarsza konkurencyjnych gałęzi transportu.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
40	<p>Pakiet 12 w zakresie rowerowym należy zlikwidować lub znacząco ograniczyć. Promowanie przemieszczania się rowerem oraz UTO jest działaniem marnotrawiącym środki finansowe samorządów. Są to środki przemieszczania rekreacyjne i tak należy je traktować, analogicznie z minimalizowaniem nakładów na rozwój przeznaczonej dla nich infrastruktury.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zrównoważona mobilność miejska polega na rozwijaniu wszystkich form przemieszczania się w ramach podróży obligatoryjnych, w tym zarówno samochodami, jak i pojazdami ptz i rowerami.</p>
41	<p>Pakiet 9 powinien obejmować działania pozwalające na zwiększenie udziału elektromobilności również mieszkańców. Zapewnienie dodatkowych przydziałów mocy dla budynków, zapewnienie w mpzp miejsca na stacje ładowania i tankowania biopaliw, zapewnienie publicznych miejsc do ładowania elektrycznych UTO.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Zwiększenie udziału elektromobilności wśród mieszkańców w aspekcie infrastruktury ładowania obejmuje zakres działania 2.4 oraz działania fakultatywnego 4.27.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		Wnoszony zakres działań dot. przydziału mocy nie leży w kompetencjach działań SUMP MW.
42	<p>Pakiet 13.</p> <p>Usuwanie barier dla PRM i innych osób o szczególnych potrzebach nie może powodować pogorszenia przemieszczania się dla osób pełnosprawnych stanowiących większość społeczeństwa. Należy szczególnie brać to pod uwagę przy projektowaniu węzłów przesiadkowych .</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Działania SUMP MW dot. osób ze szczególnymi potrzebami uwzględniają zasady projektowania uniwersalnego, które w żaden sposób nie pogarszają jakości przemieszczania się dla pozostałych użytkowników dróg oraz przestrzeni publicznych.</p>
43	<p>Pakiet 14 należy zlikwidować lub znacząco ograniczyć. Promowanie przemieszczania się rowerem oraz UTO jest działaniem marnotrawiącym finanse samorządów. Są to środki przemieszczania rekreacyjne i tak należy je traktować, analogicznie</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zrównoważona mobilność miejska polega na rozwijaniu wszystkich form przemieszczania się w ramach podróży</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	z minimalizowaniem nakładów na rozwój przeznaczonych dla nich infrastruktury.	obligatoryjnych, w tym zarówno samochodami, jak i rowerami, wraz z zapewnieniem im miejsc parkingowych.
44	Pakiet 15, działania 4.3, 4.8, 4.7, 4.14, Podnoszenie konkurencyjności transportu zbiorowego powinno następować poprzez podnoszenie jego jakości a nie pogarszanie konkurencyjnych gałęzi transportu. Osiąganie tego celu poprzez szykanowanie użytkowników samochodów i stosowanie wobec nich restrykcji jest działaniem szkodliwym.	Opinia nieuwzględniona SUMP MW poprzez swoje działania w żaden sposób nie szykanuje jakiegokolwiek rodzaju środka transportu w MW, lecz równoważy je w ramach rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MW. W ramach Pakietu 15 żadne z działań nie pogarsza konkurencyjnych gałęzi transportu.
45	str. 105 Wskazywanie jako ryzyk braku działań utrudniających ruch samochodów jest błędne. Podnoszenie konkurencyjności	Opinia nieuwzględniona SUMP MW poprzez swoje działania w żaden sposób nie szykanuje jakiegokolwiek



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>transportu zbiorowego powinno następować poprzez podnoszenie jego jakości a nie pogarszanie konkurencyjnych gałęzi transportu. Osiągnięcie tego celu poprzez szykanowanie użytkowników samochodów i stosowanie wobec nich restrykcji jest działaniem szkodliwym.</p>	<p>rodzaju środka transportu w MW, lecz równoważy je w ramach rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MW.</p> <p>W ramach ryzyk zewnętrznych tiret drugie w żaden sposób nie wskazuje na utrudnianie ruchu samochodów, lecz na zagrożenie w postaci dalszego wzrostu natężenia ruchu samochodów w przypadku braku realizowania opisanych w nich działań.</p>
46	<p>Proszę o dodanie obszaru bazowego bez Warszawy do "opracowania standardu obsługi ptz" i dodanie wyszczególnienia dojazdów do przystanków i stacji kolejowych dla "zwiększenia poziomu skomunikowania linii ptz" w działaniu "Opracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP MW" numer 3.11</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Pakiet 2 obejmuje poprzez swoje działania wnoszone zakresy i Obszary Interwencji SUMP MW, szczególnie w ramach działań 3.11, 3.30 i 5.12.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>(strona 51). W części wiejskiej obszaru bazowego występują miejsca, gdzie należy poprawić komunikację publiczną. Obszarem, gdzie należy poprawić częstotliwość połączeń autobusowych, są np. wsie Suchocin, Skierdy i Łajski w Gminie Jabłonna. Te wsie są odległe od przystanków i stacji kolejowych. Przez te wsie przebiega linia ZTM Warszawa L41 z częstotliwością co godzinę lub dwie godziny i linia 9P Starostwa Powiatu Legionowskiego z parą pięciu połączeń, która w dodatku nie jest zbyt dobrze skomunikowana z połączeniami kolejowymi.</p> <p>Poziom skomunikowania można rozumieć szeroko jako korelacje rozkładów jazdy, budowę przystanków na przecięciach linii komunikacyjnych, zmiany tras linii, aby przebiegały w pobliżu przystanków i stacji kolejowych, lub zwiększenie częstotliwości. Dla linii autobusowych dowożących z obszarów, gdzie są przystanki lub stacje kolejowe, do innych przystanków i stacji kolejowych, ważne jest ich skomunikowanie z pociągami, które nie zatrzymują się na obszarach, z których autobusy dowożą, na docelowych</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	przystankach lub stacjach kolejowych. Połączenia linii autobusowej ZTM Warszawa L34 nie są skomunikowane z pociągami na stacji kolejowej Legionowo niezatrzymującymi się w Chotomowie (SKM i relacji RE90 Kolei Mazowieckich).	
47	Proponuję kontrolę wspólnej częstotliwości co około 30 min. linii w dni powszednie zbiorowej komunikacji publicznej dla każdego miejsca oddalonego pieszą czterokilometrową legalną nieleśną drogą w obszarze bazowym metropolii i ewentualnie w Gminie Wieliszew. Na obszarze kluczowym i ewentualnie rozwojowym taka częstotliwość powinna być co godzinę, a na obszarze rozwojowym i pozostałym – co dwie. Wspólna częstotliwość w weekendy i święta mogłaby być dwa razy mniejsza.	Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.
48	Proszę o dodanie podpunktu "analiza możliwości i wdrożenie geolokalizacji pozostałych pojazdów komunikacji zbiorowej w MW w aplikacji mobilnej" lub "analiza możliwości i wdrożenie geolokalizacji w aplikacji mobilnej pojazdów komunikacji zbiorowej	Opinia częściowo uwzględniona Wnoszony zakres ujęty jest w tiret drugie działania 7.6.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>w MW, które obecnie nie mają takiej możliwości" w działaniu "Planowanie podróży po całym MW za pomocą jednej aplikacji mobilnej (realizacja idei MaaS)" numer 7.6 (str. 70). Obecnie jest możliwa geolokalizacja tylko autobusów i tramwajów ZTM Warszawa w aplikacjach mobilnych. Przydatna byłaby geolokalizacja pociągów regionalnych i SKM oraz autobusów innych operatorów.</p>	
49	<p>Proszę o dodanie podpunktu "Analiza potrzeby i możliwości zlecenia przewoźnikom obsługi linii autobusowych taborem zeroemisyjnym w drodze zamówień publicznych" w działaniu "Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych przez JST MW" numer 4.26 ze zmianą tego działania na "Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych na liniach komunikacyjnych uruchamianych przez JST MW" lub w działaniu "Rozwój elektromobilności poprzez obniżanie emisyjności taboru ptz" numer 3.34 (strona 65). Ewentualnie można dodać alternatywę</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Działanie 4.26 nie dotyczy pojazdów ptz. Działanie 3.34 dot. wyłącznie zakupu nowego taboru zero- i niskoemisyjnego. Natomiast kwestie związane z udziałem taboru zero- i niskoemisyjnego w obsłudze linii ptz jest wymagana przez zapisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a procedury zlecenia</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>"zlecenie obsługi linii komunikacyjnych autobusami zeroemisyjnymi" dla "wynajmu pojazdów zeroemisyjnych" w zmienionym działaniu numer 4.26. Koszt połączeń autobusowych uruchamianych w drodze zamówień jest niższy niż koszt połączeń obsługiwanych przez JST, zarządy transportu lub przedsiębiorstwa JST. Powinna zostać przeprowadzona analiza sposobu zlecenia obsługi autobusami zeroemisyjnymi na wypadek wejścia w życie regulacji prawnych nakazujących obsługę publicznej komunikacji autobusowej takim taborem.</p>	<p>przewozów na liniach ptz określa ustawa o zamówieniach publicznych, co nie stanowi zakresu kompetencji SUMP MW.</p>
50	<p>Proszę o zastąpienie działania "Stworzenie aplikacji oferującej bilety na komunikację lokalną i wszystkie pociągi w relacjach metropolitalnych" numer 7.4 (strona 58) działaniem "Umożliwienie zakupu biletów na komunikację lokalną i wszystkie pociągi w relacjach metropolitalnych" i dodanie podpunktu "Analiza i umożliwienie montażu automatów biletowych w pobliżu lub na przystankach autobusowych, przystankach lub stacjach</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania są zawarte w zakresie działań 7.3, 7.4 i 7.6. Natomiast kwestie związane z lokalizowaniem automatów biletowych są częścią działań związanych z wyposażeniem w infrastrukturę</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>kolejowych oferujących bilety na zbiorową komunikację lokalną i pociągi regionalne". W ramach realizacji SUMP można by było przeanalizować finansowe i techniczne możliwości instalacji nowych automatów biletowych i wymiany automatów na oferujące większy asortyment biletów, a także doprowadzić zasilanie elektryczne do nowych automatów. Automaty biletowe powinny znaleźć się na wszystkich przystankach i stacjach kolejowych lub w ich okolicy oraz przy ważnych przystankach i stacjach innych środków transportu. Automaty biletowe powinny oferować lokalne bilety, których sprzedaż jest powszechnie dostępna, a także bilety kolei regionalnych, jeśli są zlokalizowane na przystankach i stacjach kolei regionalnych lub w ich okolicy.</p>	<p>przystankową węzłów przesiadkowymi i punktów przesiadkowych.</p>
51	<p>Należy przeprowadzić koordynację i skorelowanie rozkładów jazdy na węzłach przesiadkowych i w punktach przesiadkowych takich linii w obszarze bazowym jak L34 (na stacji Legionowo z pociągami niezatrzymującymi się na przystanku kolejowym Chotomów).</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania są ujęte w działaniu 3.25.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Można by było utworzyć linię autobusową w obszarze bazowym łączącą Suchocin lub Bożą Wolę najkrótszą trasą ze stacją kolejową Legionowo, która uzupełniałaby linię autobusową L41. Nowe linie autobusowe dowożące do przystanków i stacji kolejowych można by było utworzyć również w miastach, także na warszawskiej Białołęce. Działanie "Skoordynowanie lokalnych podsystemów ptz z liniami metropolitalnymi" mogłoby mieć zastosowanie również dla autobusowej komunikacji poprzecznej, której utworzenie zakłada Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego do 2030 r., do przystanków i stacji kolejowych zlokalizowanych w obszarze bazowym i w ośrodkach lokalnych.</p> <p>"Skoordynowanie lokalnych podsystemów ptz z liniami metropolitalnymi" jest działaniem wykonawczym dla analitycznego działania "Opracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP MW".</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
52	<p>Proszę o rozszerzenie działania "Skoordynowanie lokalnych podsystemów ptz z liniami metropolitalnymi" numer 3.25 (str. 58) o obszar bazowy i ośrodki lokalne MW. Proszę o rozważenie przeniesienie tego działania do pakietu 2 "Zwiększenie dostępności do ptz w MW". Podpunkty tego działania pasują zarówno dla obszaru podwarszawskiego jak i dla przedmieść Warszawy.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Działanie 3.25 prawidłowo realizuje zakres Pakietu 5. Dotyczy on skoordynowania rozkładów jazdy, a nie dostępności do ptz.</p>
53	<p>Proszę o zastąpienie podpunktu "Tworzenie wysokiej jakości, bezpiecznych przejazdów rowerowych w drugim poziomie przez drogi i linie kolejowe w MW" w działaniu "Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu rowerowym" numer 5.13 (strona 54) nowym podpunktem "Tworzenie wysokiej jakości, bezpiecznych kładek pieszo-rowerowych nad drogami i liniami kolejowymi w MW" w działaniu "Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu pieszym" numer 5.14 (strona 53). Alternatywnie można zostawić podpunkt "Tworzenie wysokiej jakości, bezpiecznych przejazdów rowerowych w drugim poziomie przez drogi i linie kolejowe w MW"</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Dedykowane działania Pakietu 3 w prawidłowy sposób odnoszą się do wnioskowanych zakresów i je realizują.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>dodając nowy podpunkt "tworzenie wysokiej jakości kładek pieszo-rowerowych nad liniami kolejowymi w MW głównie poza obszarem centralnym MW" w działaniu "Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu pieszym". Wypadki pieszych na torach zdarzają się głównie w miejscach, gdzie jest gęsta zabudowa przy torach kolejowych, oddalonych od legalnych przejść nad drugą stronę torowiska. Wypadki powodują często kilkugodzinne opóźnienia pociągów. W takich miejscach utworzenie przejść przez tory zazwyczaj nie jest możliwe. Kładki pieszo-rowerowe są zazwyczaj prostsze w budowie niż tunele. Przejazdy rowerowe w drugim poziomie przez drogi i linie kolejowe warto uzupełnić o możliwość komunikacji pieszej.</p>	
54	<p>Proszę o zmianę działania "Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń kolejowych w MW" numer 3.23 (strona 51) na "Poprawę cykliczności i zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń kolejowych w MW" oraz dodanie podpunktów "analiza możliwości</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wnoszony zakres realizują działania Pakietu 2, w szczególności działanie: 3.11, 3.27 i 3.30.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>poprawy cykliczności rozkładu jazdy pociągów regionalnych na obszarze MW" i "analiza możliwości i zwiększenie przepustowości linii kolejowych z minimalizacją wyburzeń w celu poprawy cykliczności rozkładu jazdy pociągów regionalnych na obszarze MW" do tego działania. Na wielu odcinkach linii kolejowy problemem nie jest liczba połączeń, a ich nierównomierne rozłożenie w rozkładzie. W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego do 2030 r. brak cykliczności kursowania pociągów jest wspomniany we wnioskach z diagnozy systemu transportowego, poprawa cykliczności jest podana wśród najważniejszych obszarów wymagających dalszych działań, cykliczność rozkładów jazdy jest podane jako ważne działanie wpływające na poprawę oferty przewozowej, a brak tej cykliczności – wspomniany jako jedna z przyczyn niezaspokojenia w pełni potrzeb przewozowych i oczekiwań podróżnych. Brak rozważenia cykliczności rozkładu jazdy pociągów może wynikać z zawyżenia bieżącej częstotliwości pociągów w diagnozie stanu mobilności</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>w metropolii warszawskiej. Proszę uwzględnić poprawę cykliczności połączeń kolejowych w SUMP jako alternatywy dla zwiększenia częstotliwości. Poprawa cykliczności połączeń kolejowych może wymagać separacji kolejowego ruchu lokalnego od dalekobieżnego, ale rozbudowana linia kolejowych powinna przeprowadzona w akceptowany społecznie sposób. <u>Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy i Koleje Mazowieckie</u> proponują separację ruchu lokalnego od dalekobieżnego w obszarze bazowym metropolii.</p>	
55	<p>Dodatkowo do wskaźnika 4.4. Liczba parkingów B+R. Czy aby na pewno sama liczba parkingów P+R o czymś ma świadczyć? Pochodną takiego wskaźnika może być (parcie) chęć budowy P+R bez właściwego uzasadnienia aby jedynie osiągnąć założone wartości. Takie podejście jest niewłaściwe. Należy doprecyzować wskaźnik lub zrezygnować z niego.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Lokalizowanie parkingów P+R jest powiązane z transportem publicznym (vide np. opis definicji P+R, opis Celu Operacyjnego 4, opis dedykowanych działań, opis wskaźnika 4.4).</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
56	<p>Linia autobusowa 9P uruchomiona na zlecenie Starostwa Powiatu Legionowskiego przebiega obok przystanków kolejowych Chotomów i Legionowo Przystanek bez zatrzymania. Przydałby się przystanki autobusowe na trasie tej linii obok tych przystanków kolejowych. Wskazane było skierowanie tej linii do stacji kolejowych Legionowo Piaski i Legionowo, gdzie zatrzymują się pociągi SKM. Zwiększenie wspólnej częstotliwości linii autobusowych dowożących do pociągów lub częściej kursujących autobusów potrzebne jest na obszarach wiejskich odległych od przystanków i stacji kolejowych o ponad 4 km pieszą drogą.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania zawarte są w działaniach Pakietu 2: Zwiększenie dostępności do ptz w MW.</p>
57	<p>Dzięki większej dostępności infrastruktury rowerowej więcej osób korzystałoby z roweru.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania zawarte są w działaniach Pakietu 12: Rozwój mobilności aktywnej.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
58	str. 83 projektu – mapa jest nieczytelna.	Opinia uwzględniona Grafika map będzie zmieniona.
59	str. 83 Rys. 6.4 jest całkowicie nieczytelny i błędnie zatytułowany. Dotyczy on wyłącznie transportu rowerowego, a nie całej mobilności aktywnej. Należy ten rysunek wykonać jeszcze raz z zastosowaniem bardziej odróżniających się kolorów, bez linii o różnej grubości i bez linii przerywanych. Szczegółowe mapy zawarte w załącznikach nie pokazują planów budowy kompletnej sieci ruchu rowerowego, co stoi w sprzeczności z zapisami działań. Ten brak na mapach należy uzupełnić.	Opinia uwzględniona Grafika map będzie zmieniona.
60	Proponuję przedłużenie metra, które mogłoby się przekształcać w pociąg naziemny, jak to się dzieje w wielu europejskich krajach.	Opinia częściowo uwzględniona Rozbudowę sieci metra w Warszawie oraz w gminach ościennych zakłada działanie 3.28.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
61	<p>Rys. 6.3 – planowane działania z zakresu rozwoju ptz w MW</p> <p>Należy uwzględnić budowę przystanku PKP w Woli Rasztowskiej przy ul. Pamięci. Zapewni to mieszkańcom naszej miejscowości i sąsiednich możliwości korzystania z transportu kolejowego, którego jesteśmy teraz pozbawieni.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Wnioskowany w ramach konsultacji dot. modernizacji LK10 przez gminę nowy przystanek kolejowy w Woli Rasztowskiej zostanie pokazany na dedykowanej mapie SUMP MW.</p>
62	<p>Rys. 6.4 – planowanie działania z zakresu rozwoju mobilności aktywnej w MW, nie zaplanowano ani jednej ścieżki rowerowej na terenie gminy Klembów. Celowym jest budowa ścieżek rowerowych w ciągach istniejących dróg powiatowych i krajowych z Woli Rasztowskiej do: Radzymina, Wołomina i Tłuszcza.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Na mapach zaznaczono wszystkie wnioskowane przez JST MW planowane trasy rowerowe oraz planowane trasy rowerowe w masterplanie rowerowym i PZPWM.</p> <p>Na mapie 6.4 na obszarze gminy Klembów są zaznaczone wszystkie wnioskowane planowane inwestycje rowerowe.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
63	<p>3. Rys. 6.6 obszar inwestycji dedykowanych ptz wewnątrz ringu OAW</p> <p>Nie wyrażam zgody na prowadzenie planowanych dróg krajowych przez obszary zabudowane. Drogi należy prowadzić przez obszary niezabudowane, w celu uniknięcia wysiedleń i wyburzeń domów.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>SUMP MW poprzez działania wyraźnie wskazuje na konieczność usuwania przebiegu planowanych dróg krajowych z miast i miejscowości. Ponadto wszystkie projekty budowy nowych odcinków dróg krajowych oraz obwodnic, planowane przez GDDKiA polegają na trasowaniu ich przebiegów poza obszarami zabudowy.</p>

Opinie dotyczące rozdziału 7. (Monitorowanie realizacji SUMP MW)

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Wykonywanie corocznych badań umożliwiających śledzenie przepływów natężenia ruchu kołowego, szynowego i alternatywnego (czystego i przyjaznego środowisku np. rower miejski, hulajnogi itp.).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Wskaźnik korzysta z danych ze <u>Zintegrowanego Modelu Ruchu</u>, w</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		którym dane dla całego obszaru MW nie obejmują ruchu niezmotoryzowanego.
2	<p>str. 109</p> <p>Pierwszą kolumnę tabeli należy określić jako “nazwa wskaźnika/ opisywany cel strategiczny”. Należy podać konkretne wartości wskaźników na lata 2030 i 2040. Liczba ofiar śmiertelnych powinna spaść do zera w 2050 r., więc wartości w tabeli powinny wynosić 2,5 oraz 1,2. Emisja gazów cieplarnianych i pyłów z transportu ma spaść o 90% do 2050 r., więc w tabeli powinny być wartości 9 i 5 ton CO₂ / 100 tys. mieszk. oraz 1,0 i 0,6 mln kg. Nad tymi wskaźnikami należy umieścić strukturę rodzajową podróży (modal split), która odnosi się do wszystkich celów. Komisja podtrzymuje rekomendacje zmian, które zaproponowała (Komisja Dialogu Społecznego ds. transportu w 2016 r.)</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wartości wskaźników dla 2030 r. i dla perspektywy 2040 r. zostaną uzupełnione.</p>
3	str. 109 i 110	Wyjaśnienie



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	Wskaźnik "liczba ofiar śmiertelnych" należy oznaczyć bardziej odpowiednim symbolem znaku drogowego A-34 "wypadek drogowy".	Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.
4	str. 110 Należy zrezygnować ze wskaźnika relacji podróży samochodem osobowym do PTZ, gdyż nie obejmuje on wszystkich podróży. Podane wartości bazowe dla Warszawy są mało wiarygodne, gdyż dalece odbiegają od wyników badań mobilności z 2015 r.	Opinia nieuwzględniona Wskaźnik korzysta z danych ze Zintegrowanego Modelu Ruchu (CUPT), w którym dane dla całego obszaru MW nie obejmują ruchu niezmotoryzowanego.
5	str. 112 Metodyka wskaźników grupy G jest błędna. Zakłada ona, że piesi pokonują średnio 583 m (417 m w linii prostej * 1,4 wydłużenia trasy) w ciągu 5 minut, czyli chodzą średnio z prędkością 7 km/h. Należy przyjąć średnią prędkość pieszych 4 km/h, co oznacza pięciominutowy promień dojścia 240 m. Na tej podstawie należy określić wartości wskaźnika. Jako dobry dostęp dla obszaru	Opinia nieuwzględniona Jest to wartość obligatoryjnego wskaźnika nr 6 – <i>dostęp do usług w zakresie mobilności</i> , opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	pozostałego rozumiane jest “średnio poniżej 4 połączeń na dobę”. Nie wiadomo od jakiego minimum jest ten dobry dostęp, dlatego należy poprawić zastosowane sformułowanie.	
6	str. 113 Nie jest zrozumiałe, dlaczego wskaźnik 1.2 (liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych) nie obejmuje Warszawy. Wyzwaniem jest również połączenie tras rowerowych na granicach stolicy.	Opinia częściowo uwzględniona Zasady realizacji działań są opisane w rozdz. 6.1. Ze względu na zróżnicowanie obszarów w MW, nie w każdym Obszarze Interwencji SUMP MW dane działanie jest obligatoryjne (oznaczone symbolem X), ale może być działaniem dodatkowym (fakultatywnym).
7	str. 113 Wskaźniki 2.2 i 2.3 dot. standardów pieszych i rowerowych powinny obejmować także obszar rozwojowy, gdzie brak stosowania takich standardów stanowi rzeczywisty problem. Wskaźnikiem powinny	Opinia częściowo uwzględniona Zasady realizacji działań są opisane w rozdz. 6.1. Ze względu na zróżnicowanie obszarów w MW, nie w każdym Obszarze Interwencji SUMP MW dane działanie jest obligatoryjne



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	być objęte wyłącznie jst, w których obowiązują standardy zgodne z aktualnym stanem prawnym.	(oznaczone symbolem X). Brak oznaczenia X dla danego Obszaru Interwencji SUMP MW oznacza tylko tyle, że dane działanie jest fakultatywne, które może zostać zrealizowane przez JST MW na przykład w przypadku zaistnienia potrzeby własnej (lokalnej) lub nadającej się sposobności oraz dostępności finansowej, szczególnie jako uzupełnienie do realizowanych działań obligatoryjnych.
8	str. 113 i 125 Nazwa wskaźnika 2.4 jest niezrozumiała i nie wiadomo, do czego się odnosi. Konieczne jest przeformułowanie nazwy wskaźnika i jego opisu.	Opinia częściowo uwzględniona Wskaźnik ten opiera się na idei TOD, co zostanie doprecyzowane w opisie.
9	str. 113	Opinia częściowo uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	W nazwie wskaźnika 3.3 brakuje słowa “wydzielonych”.	Opis dot. rodzajów pasów ruchu dla pojazdów ptz jest w części opisowej wskaźnika.
10	str. 113 Wskaźnik 4.3 powinien odnosić się nie do liczby miast, ale do odsetka liczby mieszkańców miast objętych SCT.	Opinia nieuwzględniona SCT odnoszą się do obszarów, a nie do liczby mieszkańców nimi objętych. Liczba ludności nie może stanowić wartości dla określania SCT ze względu na zmieniające się wartości demograficzne: liczbę ludności w gminie, na osiedlu czy też na danej ulicy. Natomiast obszar stanowi stałą wartość.
11	str. 113 Wśród wskaźników celu operacyjnego 5 nie ma żadnego odnoszącego się do ruchu pieszego. Proponujemy dodanie “odsetek dzielnic Warszawy i miast poza Warszawą z centrum	Opinia częściowo uwzględniona O ruchu pieszym w MW traktują wskaźniki: grupy G oraz 2.2, 2.3 i 4.1.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	dostosowanym do potrzeb ruchu pieszego”, “długość dróg objętych audytem jakości infrastruktury pieszej” oraz “liczby szkolnych ulic”.	
12	str. 114 Proponujemy dodanie wskaźnika 8.3 “liczba szkół podstawowych uczestniczących w programie nowoczesnej edukacji rowerowej”.	Opinia częściowo uwzględniona Wnioskowane działania są realizowane w ramach wskaźnika 5.1 oraz 8.1.
13	str. 115-123 Kolumny z ocenami od niedostatecznej do celującej są zbędne i mylące. Sugerują, że władze zasługują na dobrą ocenę, jeśli zrealizują cel tylko w połowie. Ocenę skuteczności realizacji powinni przeprowadzić ewaluatorzy w trakcie i na koniec realizacji dokumentu. Nie powinny być one narzucane ex-ante.	Opinia nieuwzględniona Ocena postępów w zakresie realizacji Celów Operacyjnych SUMP MW, żeby móc ustalić poziom realizacji poszczególnych celów operacyjnych (w oparciu o osiągniętą rzeczywistą wartość wskaźników monitorowania względem założonych wartości docelowych), jest prawidłowo oparta o powszechną skalę od 1 do 6.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		Osiągnięcie poziomu oceny dobrej wymaga z założenia zrealizowania więcej niż połowy określonej wartości dla danego wskaźnika.
14	str. 116 i 118 Zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej długość infrastruktury rowerowej do 2030 r. ma się podwoić. Dlatego proponujemy określić wartość wskaźnika 5.3 dla 2030 r. na 1400 km dla Warszawy, 1100 km dla obszaru bazowego poza Warszawą.	Opinia częściowo uwzględniona Oczekiwane wartości wskaźników w żaden sposób nie ograniczają ich realizacji powyżej wskazanego oczekiwanego poziomu, lecz wskazują, że wartości w 2030 r. i w perspektywie 2040 r. nie powinny być niższe, niż obecnie wskazywane przez JST MW.
15	str. 130 Wskaźnik 8.1 jest niejasny. Nie wiadomo, jakie działania promocyjne i edukacyjne zaliczane są do wartości wskaźnika. Należy je wszystkie wymienić.	Opinia częściowo uwzględniona Przykłady działań promocyjnych i edukacyjnych są opisane w działaniach Celu Operacyjnego 8.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
16	Można mierzyć liczbę zainstalowanych tego typu urządzeń, kamer odczytujących tablice.	Wyjaśnienie Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia
17	Proponuję do monitorowania dodać ewidencję podróży służbowych urzędników, którzy niejednokrotnie mogliby jeździć koleją, a latają samolotami.	Opinia nieuwzględniona Proponowany wskaźnik nie wpisuje się w cele horyzontalne oraz operacyjne SUMP MW.
18	Brak założonych ilościowych efektów wprowadzenia działań na terenie metropolii warszawskiej w (tabela 7.1.) uniemożliwi ocenę, czy program jest realizowany w sposób efektywny, czy opisane obecnie w projekcie efekty (spadek/ wzrost) wynikają z innych czynników.	Opinia uwzględniona Wartości docelowe w 2030 r. i dla perspektywy 2040 r. zostaną uzupełnione.
19	Wiele wskaźników zostało zaproponowanych jako wyłącznie ilościowe, co wymaga m.in budowania buspasów czy rozszerzania	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>SPPN, nawet jeśli nie będzie to miało uzasadnienia, wyłącznie w celu realizacji celów. Podejście takie jest co do zasady wątpliwe i stanowi swoiste "pójście na łatwiznę". Wskaźnik F jest niemiarodajny. Nie zależy od realizacji celów projektu, a jest w znacznej mierze konsekwencją wymiany pokoleniowej pieców ogrzewczych i pojazdów.</p>	<p>Jest to prawidłowe prezentowanie wartości dla ujętych w SUMP MW wskaźników monitorowania stopnia realizacji Celów Operacyjnych SUMP MW. W żaden sposób nie wymuszają one realizacji ich elementów. Wskaźnik F jest obligatoryjny dla SUMP-ów, opracowanym przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).</p>
20	<p>str. 122</p> <p>Wskaźniki 8.1 i 8.2 są wyłącznie ilościowe, a nie jakościowe, i jako takie nie powinny zostać dopuszczone, pozwalają bowiem na realizację znacznej liczby niskiej jakości kampanii o znikomym wpływie, ale znacznym koszcie.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Jest to prawidłowe prezentowanie wartości dla tego wskaźnika i w żaden sposób nie oznacza on niskiej jakości jego realizacji przez JST MW.</p>
21	<p>str. 126</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	Wskaźnik 3.3 jest wyłącznie ilościowy i wymusza budowę pasów, nawet jeśli nie ma to uzasadnienia, co nie jest podejściem prawidłowym.	Jest to prawidłowe prezentowanie wartości dla tego wskaźnika i w żaden sposób nie wymusza to realizacji jego elementów.
22	str. 126 Wskaźnik 4.1 jest wyłącznie ilościowy i wymusza obejmowanie ulic strefami uspokojonymi nawet jeśli nie ma to uzasadnienia.	Opinia nieuwzględniona Jest to prawidłowe prezentowanie wartości dla tego wskaźnika i w żaden sposób nie wymusza to realizacji jego elementów.
23	Dlaczego tylko dla Warszawy wskaźnik D?	Opinia nieuwzględniona Na obszarze MW wartości dla tego wskaźnika prowadzone są tylko w Warszawie w ramach programów ochrony środowiska.



Załącznik nr 1 Przykładowe działania wpisujące się w cele



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Brakuje informacji o współpracy z firmami w kontekście dojazdów do i z pracy oraz uwzględnienia efektów wprowadzenia strefy czystego transportu. Brakuje pomysłu wprowadzenia opłat za wjazd do ścisłego Metropolii Warszawskiej.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Współpracą z firmami w kontekście dojazdów do/ z pracy zajmuje się działanie 5.35.</p> <p>Uwzględnieniem efektów wprowadzania SCT zajmuje się działanie 4.2.</p> <p>Wprowadzeniem opłat za wjazd do centrum Warszawy zajmuje się działanie 5.18 (ostatnie tiret opisu działania).</p>



2	<p>Działania PTZ:</p> <p>Proszę o zwrócenie uwagi na planowany przebieg Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (ring) na kierunku wschodnim, w szczególności w powiecie wołomińskim. Prezentowany wariant w materiałach Planu SUMP nie jest zatwierdzonym wariantem. Aktualnie nie ma decyzji o procedowaniu wariantu "czerwonego" na północnej i wschodniej części odcinka przyszłej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (czyli tego przebiegającego przez teren Gminy Klembów). GDDKiA zamierza przeanalizować ponownie istniejące korytarze i uwarunkowania sieciowe, uzupełnić o aktualne dane, szukając racjonalnych rozwiązań akceptowalnych zarówno pod kątem ruchowym, komunikacyjnym, społecznym jak i środowiskowym. Oznacza to, że będą poszukiwane nowe korytarze drogowe, które na tym wstępnym etapie budowy nowej obwodnicy w tej części aglomeracji warszawskiej będą akceptowalne społecznie oraz zasadne ruchowo i ekonomicznie.</p> <p><u>Link do pisma z GDDKIA jest tutaj.</u></p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>GDDKiA w kwietniowym stanowisku wskazała jako wariant preferowany przebiegu OAW (A50-S50) wariant zielony, który zostanie naniesiony na mapy SUMP MW.</p>
---	--	--



3	<p>Dot. str. 30 załącznika. Powinno się przenosić parkowanie z chodników na jezdnię nie tylko w przypadku, gdy jest mało miejsca na chodniku. W ogóle powinno się zlikwidować parkowanie na chodnikach np. poprzez przeniesienie parkowania na jezdnię, bo chodnik jest miejscem dla pieszych a nie samochodów.</p> <p>Ponadto jednym z działań – to jest uwaga ogólna do Planu – powinno być sprawdzenie, jak urzędy dzielnic odpowiadają na wnioski mieszkańców w sprawach związanych z organizacją ruchu.</p> <p>Z mojego doświadczenia wynika, że np. Urząd Dzielnicy Wola z automatu odrzuca wnioski, wpisując w odpowiedzi jakąś formułkę na zasadzie „kopiuj – wklej”. Urząd Dzielnicy Wola nie bierze pod uwagę opinii i w ogóle nie pyta mieszkańców o zdanie przy projektowaniu i zmianach w organizacji ruchu na ulicach, które są w jej zarządzie. A powinien.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu - nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
4	<p>W projekcie nie przewidziano rozbudowy DK 634 Tłuszcz – Warszawa. Przedmiotową drogę należy rozbudować do standardu drogi dwupasmowej – dwujezdniowej. Zapewni to odciążenie DK 636 oraz podwyższy bezpieczeństwo w ruchu drogowym.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>SUMP MW nie określa parametrów technicznych dróg.</p>



5	<p>Ogólna sugestia: inwestowanie w infrastrukturę komunikacji publicznej, przede wszystkim kolej (SKM, metro łączące pobliskie miejscowości z Warszawą). Kolej do Łomianek rozwiązałaby problem korków i nie byłoby konieczności rozbudowy istniejących dróg. Budowa obwodnic dla ruchu samochodowego na obrzeżach metropolii, a w niej w jej środku, jak planowana przez Puszcę Kampinoską trasa S7. Planowanie zrównoważonego rozwoju z dbaniem o istniejące tereny zielony i ciekami wodne. Planowana budowa trasy S7 na obrzeżach Puszczy Kampinoskiej zagraża wodom gruntów, nawodnieniu puszczy, i może spowodować jego usychanie.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Wnoszony zakres ujęty jest m.in. w działaniu 3.28.</p>
---	--	---



6	<p>POWIAT PIASECZYŃSKI MW TOD:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dlaczego istniejące linie kolejowe (linia wąskotorowa oraz część linii Skierniewice – Łuków) są zaznaczone jako planowany transport szynowy? <p>INNE:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dlaczego planowane linie kolejowe w obrębie Warszawy są zaznaczone w inny sposób niż planowane poza Warszawą? Wprowadza to chaos,• Brak trasy NS – realizacja tej drogi jest mniej prawdopodobna od innych/linii kolejowych?• Brak planowanych stacji metra pl. Konstytucji i Muranów.	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Zakres treści graficznych na mapach zostanie zmieniony.</p>
---	---	--



7	<p>Dlaczego na al. Polski Walczącej (Warszawa) oczekiwana minimalna częstotliwość kursowania linii komunikacyjnych wynosi 15–30 min, skoro obecnie kursują tam dwie linie (w międzyszczytce jedna co 15 min., druga co 20 min.)? Dodatkowo okolice ulicy bardzo szybko się zabudowują.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Minimalna częstotliwość kursowania linii ptz oznacza najniższą możliwą w SUMP MW częstotliwość na danym odcinku i w żaden sposób nie ogranicza jej zwiększania. SUMP MW wskazuje tylko na brak możliwości zmniejszenia przyjętej minimalnej wartości dla danego odcinka.</p>
8	<p>Planowany jest parking P+R w przy przystankach kolejowych (LK 9) Studzianki i Brody Warszawskie. Przy pierwszym przystanku miejsca parkingowe istnieją. Czy planowana jest rozbudowa parkingu? Przy Brodach Warszawskich jest kilka miejsc parkingowych, natomiast nie istnieje droga o nawierzchni utwardzonej, prowadząca do „parkingu”. W okolicy znajduje się niewiele domów. Po co tam budować parking P+R?</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Mapy wskazują kierunki rozwoju, a ujęte na nich lokalizacje i inwestycje są poglądowe i nie są przedmiotem ustaleń SUMP MW.</p>



9	<p>Co oznaczają przerywane kolorowe linie? Planowaną minimalną częstotliwość kursów w miejscach, gdzie nie ma obecnie połączeń? Dlaczego brakuje takich w Warszawie?</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Zgodnie z opisem w legendzie, linie przerywane pokazują planowane linie komunikacyjne.</p>
10	<p>Czy analizowano wprowadzenie większej liczby linii autobusowych przyspieszonych na pewnych odcinkach w ramach przyspieszania linii ptz?</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Wdrożenie autobusowych linii przyspieszonych oraz ekspresowych jest elementem działania 3.11. SUMP MW nie wskazuje takich relacji. Tego typu połączenia powstają w wyniku analiz Organizatorów ptz.</p>



Uwagi redakcyjne

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Tekst na stronie nie powinien być podzielony na trzy ani na cztery szpalty, ale najwyżej na dwie. W tekście występuje wiele długich słów, co powoduje, że tekst rozbijają długie przerwy między słowami. Przez to dokument staje się mniej czytelny.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Zastosowana szata graficzna jest lepiej czytelna na poziomych monitorach (w tym panoramicznych).</p> <p>Jest także wersja dostępna SUMP MW i jego załączników.</p>
2	<p>Dokument dotyczy wspierania mobilności innej niż samochodowa. Natomiast na grafikach (rys. 3.3 na str. 32, rys. 6.2 na str. 81) to drogi dla samochodów są najbardziej widocznym elementem rysunków. Są one bardziej kontrastowe i szersze niż linie transportu zbiorowego. Powoduje to dysonans między celami dokumentu a jego grafiką. Należy zmienić rysunki tak, aby sieci transportu szynowego były lepiej widoczne niż sieć drogowa.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Grafika map będzie zmieniona.</p>



Opinie dodatkowe poza zakresem SUMP



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Parkowanie Veturilo w strefach zwrotu powinno być bezpłatne. Im więcej lokalizacji, gdzie rower można wypożyczyć i oddać, tym system elastyczniejszy, tym bliżej z miejsca startu i docelowego i tym więcej będzie wypożyczeń.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu - nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
2	<p>Bardzo dobrym rozwiązaniem byłoby przedłużenie metra, ale naziemnego lub na słupach, powiedzmy do Dziekanowa lub dalej sukcesywnie aż do Modlina poprzez zagospodarowanie pasa zieleni na S7. Popieram pomysł ścieżki rowerowej do Palmir.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>O możliwościach rozbudowy sieci metra oraz sieci tramwajowej także w gminach graniczących z Warszawą mówi działanie 3.28.</p>



3	<p>W nawiązaniu do naszej piątkowej rozmowy telefonicznej chciałabym przekazać moje spostrzeżenia nt rewitalizacji toru po kolejce wąskotorowej z Piaseczna do Grójca (może Nowego Miasta nad Pilicą ?) do funkcji użytkowej w dojazdach w naszym regionie. Chciałbym wyrazić moje najgłębsze uznanie dla pomysłodawców tego projektu i złożyć moje podziękowanie za jego przedstawienie w koncepcji rozwoju aglomeracji warszawskiej.</p> <p>Jest to fantastyczna myśl wynosząca dojazdy na naszym terenie na inny poziom cywilizacji i mająca wielowymiarowy pozytywny wpływ na okolice Piaseczna, Tarczyna i Grójca z powodów które teraz chciałabym wymienić:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Zapewni dojazd pociągiem w rejonie <i>quasi</i> wykluczenia komunikacyjnego (często jeden autobus na godzinę lub kilka autobusów na dzień).2. Dojazd szynowy możliwy do różnych miast bez konieczności przejazdu przez stolicę, co uwolni Warszawę od osób przejezdnych i zmniejszy obciążenie warszawskiej komunikacji miejskiej.	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
---	--	---



3. Wiele możliwości przesiadek, co jest korzystne dla komfortu pasażerów i środowiska naturalnego.
4. Ożywienie gospodarcze wzdłuż linii kolejowej w tym posadowienie nowej działalności.
5. Egalitaryzm w dostępie do transportu publicznego: seniorom, niepełnosprawnym, dojeżdżającym do pracy, studentom, rodzinom z dziećmi. Również możliwość, której nie mieli seniorzy, do dostępu do zasobów kultury stolicy oraz podjęcia studiów i dojazdu do Warszawy, młodym ludziom z okolic Tarczyna i Grojca.
6. Dojazd do Tarczyna i Grójca, czyli „Owocowego Zagłębia”, które tym sposobem pozyska ręce do pracy, a np. studenci sezonową pracę. Teraz często owoce nie są zbierane z powodu braku pracowników.
7. Jeśli powstanie CPK to specjaliści, pracownicy obsługi oraz oczywiście podróżni zyskają wygodny dojazd szynowy.



8. Gminy: Piaseczno, Grójec, Tarczyn wejdą na najwyższy poziom w ochronie środowiska, co obniży liczbę chorych osób z powodu zatrucia powietrza.
9. Łatwość codziennej komunikacji bez samochodu przełoży się na wzrost zadowolenia mieszkańców i przyciągnie nowych.
10. Rozwinie się turystyka na linii Piaseczno – Nowe Miasto nad Pilicą, co docenią mieszkańcy, dla których ważny jest „balance work and life”, i zaczną korzystać z uroków Jeziorki, Pilicy oraz bogatych zasobów leśnych. Z pewnością warszawiacy dołączą do aktywności rekreacyjnej co będzie korzystne na mieszkańców i włodarzy, gdyż rozwinie się turystyka i gastronomia.

Jeszcze raz podkreślam, że pomysł wart jest najwyższego uznania i bardzo zależy mi, aby został wprowadzony w życie, gdyż chciałbym porzucić przymus poruszania się autem i mieć swój mały udział w ochronie środowiska. Bardzo proszę w miarę możliwości, o informację, czy ta linia ma szansę przywrócenia w komunikacji zbiorczej i jakie są na to szanse.



4	<p>Powszechna jest opinia, że obecna technologia akumulatorów jonowo-litowych nie nadaje się do masowej elektryfikacji ze względu na drogie materiały, czyli lit i inne.</p> <p>Jest stan przejściowy. Także firmy powinny być rozwijane stopniowo nie da się przeskoczyć pewnych etapów.</p> <p>Propozycja, aby zacząć od małego pojazdu elektrycznego superkondensatorowo-akumulatorowego na wynajem (wypożyczalnie) o zasięgu na kilkadziesiąt kilometrów. I zacząć od Górnego Śląska elektryfikację komunikacji.</p> <p>Superkondensatory są na bazie węgla, czyli bez porównania bardziej ekologiczne od akum. lit-jon.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
---	--	---



5	<p>Przepelniony mową nienawiści do kierowców samochodów. Dokument do kosza! Nie chcę Waszych interwencji na żadnych obszarach! Wasze plany realizujecie w taki sposób, że macie gdzieś głos mieszkańców. Wasze opinie są i tak z góry ustalone. Miejcie jaką wizję chcecie, jednak dajcie mieszkańcom żyć! Nie chcę Waszych interwencji na żadnych obszarach! Nie potrzeba wydawania publicznych pieniędzy na realizację waszej utopii. Mieszkańcy nie chcą Waszych celów, tylko referendum.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
6	<p>Policzenie takich miejsc i ich sukcesywne zmniejszanie.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>



7	<p>Można już na wcześniejszym etapie zakupu urządzeń do pomiaru prędkości wybierać takie, które mogą też odczytać tablicę rejestracyjną, markę, model samochodu i wysłać powiadomienie do odpowiednich służb w przypadku naruszenia. Można w przetargach na sprzęt do monitoringu prędkości/ ulic umieszczać wymagania dotyczące weryfikowania marki i modelu samochodu. Można też zintegrować te informacje z CEPiK, gdzie istnieje ewidencja wszystkich samochodów.</p> <p>Można mierzyć liczbę zainstalowanych tego typu urządzeń/ kamer odczytujących tablice. Można rozszerzyć funkcjonalność urządzeń mierzących nie tylko prędkości, ale też spełniania emisji spalin EURO.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
---	--	---



8	<p>Droga 721 – przystanki:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bydgoska i Pułaskiego niedostępne dla osób z niepełnosprawnościami,• nie ma ścieżki i chodnika Piaseczno-Jeziorna,• Kołobrzaska i Chylicka nie ma świateł,• drgania, hałas, smród; były robione badania, które wykazały hałas,• zapylenie w Skolimowie, <p>Chylicka – hulajnogi porzucone na poboczach lub na chodnikach w miejscach słabo widocznych nocą.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
9	<p>Ustawę metropolitalną już uchwalają 15 lat.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>
10	<p>Droga 724 - droga rowerowa przy przystanku “Warszawska” skręca nad rowem około 1,5 m głębokości i w nocy jadąc w kierunku Konstancina można wpaść do rowu.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Stwierdzenie nie jest uwagą do dokumentu – nie wymaga rozstrzygnięcia.</p>



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ – opinie zebrane poprzez pisma

Opinia Ministerstwa Infrastruktury

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Uwaga ogólna</p> <p>Zwracamy uwagę na brak odniesienia do faktu, że metropolia warszawska jest węzłem miejskim sieci TEN-T i z tego tytułu konieczne jest uwzględnienie różnych funkcji serwisowych również dla ruchu powyżej 3,5 tony.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Stosowna informacja zostanie dopisana w tekście SUMP MW</p>
2	<p>Uwaga ogólna</p> <p>Niewystarczające wydaje się rozwinięcie kwestii infrastruktury dla elektromobilności oraz jej promocji</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Kwestie związane z elektromobilnością zostaną doprecyzowane w tekście SUMP MW</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
3	<p>Uwaga ogólna</p> <p>Brak jest informacji o planach względem integracji / współpracy pojedynczych systemów ITS funkcjonujących na terenie Metropolii (niezależnie od faktu, kto jest jego zarządcą).</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zostanie to dopisane w tekście SUMP MW</p>
4	<p>Uwaga ogólna</p> <p>W odniesieniu do celu operacyjnego „5 – Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich” warto zwrócić uwagę na pominięta kwestię utrzymania funkcjonalnego, w szczególności zimowego dróg rowerowych, szczególnie w sytuacji preferowanego ich rozdzielenia od dróg pieszych.</p> <p>Proponujemy stosowne uzupełnienie</p> <p>O ile w odniesieniu do chodników i jezdni istnieje obowiązek utrzymania ich funkcjonalności, na drogach rowerowych dość powszechnie obserwuje się zaśnieżenie, oblodzenie czy rozrośniętą zieleń, które przeszkadzają i zniechęcają do korzystania z nich.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zostanie to dopisane w tekście SUMP MW</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
5	<p>Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+; 2.4 Szanse, str. 24</p> <p>Rozwój transportu kombinowanego (z pojazdów ciężarowych na małe pojazdy dostawcze lub pojazdy alternatywne, np. rowery cargo, w centrach logistycznych lub przeładunkowych na obrzeżach miast).</p> <p>Definicja transportu kombinowanego zastosowana np. w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) wskazuje na nieco inny rodzaj przewozów.</p> <p>Wobec tego należałoby nieznacznie zmodyfikować tę szansę określając ją np. logistyka ostatniej mili, lub dostosowując opis do obecnego brzmienia przepisów ustawy:</p> <p>-> transport kombinowany – przewóz rzeczy, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener 20-stopowy lub większy korzysta z drogi w początkowym lub</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usługi kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek morski przekracza 100 km w linii prostej; odcinek przewozu początkowego lub końcowego oznacza przewóz: a) pomiędzy punktem, gdzie rzeczy są załadowane, i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią kolejową stacją wyładunkową a punktem, gdzie rzeczy są wyładowane, dla końcowego odcinka lub b) wewnątrz promienia nieprzekraczającego 150 km w linii prostej ze śródlądowego lub morskiego portu załadunku lub wyładunku.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
6	<p>Str. 27 – 3.34</p> <p>W ramach działania 3.34 Rozwój elektromobilności poprzez obniżanie emisyjności taboru ptz – proponuje się usunięcie zapisu: „wymiana obecnego taboru do obsługi linii komunikacyjnych na autobusy spalinowe spełniające aktualnie obowiązujące normy emisji spalin”.</p> <p>Sugerujemy usunięcie wskazanego zapisu</p> <p>Wymiana obecnego taboru do obsługi linii komunikacyjnych na autobusy spalinowe spełniające aktualnie obowiązujące normy emisji spalin nie wpisuje się w działania dot. rozwoju elektromobilności.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zapis jest prawidłowy, ponieważ nadal istnieje możliwość zakupu ze środków własnych autobusów spalinowych oraz (nielicznego) dofinansowania zewnętrznego do nich. Jest to jeden z elementów umożliwiających bardzo szybkie odmłodzenie floty autobusów ptz.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
7	<p>Str. 36 – 4.26</p> <p>Proponujemy dodać nowe działanie dot. zwiększenia udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w udzielonych zamówieniach publicznych.</p> <p>Propozycja nowego działania:</p> <p>„Zwiększenie udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych kat. M i kat. N w udzielonych zamówieniach publicznych w:</p> <ul style="list-style-type: none">Ø dostawach (zakup, leasing, najem lub dzierżawa z opcją zakupu);Ø usługach drogowego publicznego transportu zbiorowego;Ø wybranych usługach o charakterze transportowym; <p>co najmniej w liczbie spełniającej wymogi ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”</p> <p>Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych zamawiający zostali zobowiązani do zapewnienia minimalnych poziomów docelowych udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów kat. M i kat. N w całkowitej liczbie pojazdów samochodowych</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>To jest działanie obligatoryjne wynikające wprost z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wymiana floty pojazdów ptz jest opisana wystarczająco</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>objętych udzielonymi przez nich ponadprogowymi zamówieniami publicznymi (art. 68a).</p> <p>Obowiązek zapewnienia minimalnych udziałów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych odnosi się, zgodnie z art. 68b ustawy, do zamówień publicznych:</p> <ul style="list-style-type: none">• o wartości równej lub przekraczającej progi unijne dot. zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych;• w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<ul style="list-style-type: none">o wartości równej lub przekraczającej progi unijne dot. świadczenia usług zgodnie z poniższymi kodami CPV: CPV 60112000-6 w zakresie publicznego transportu drogowego, CPV 60130000-8 w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób, CPV 60140000-1 nieregularny transport osób, CPV 90511000-2 wywóz odpadów, CPV 60160000-7 drogowy transport przesyłek pocztowych, CPV 60161000-4 w zakresie transportu paczek, CPV 64121100-1 dostarczanie poczty, CPV 64121200-2 dostarczanie paczek. <p>Obowiązki zamawiających odnośnie zapewnienia minimalnych udziałów stosuje się do udzielonych zamówień publicznych, których postępowania wszczęto po dniu wejścia w życie ustawy, tj. po 24 grudnia 2021 r.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Zamawiający mają zapewnić minimalny udział pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w dwóch okresach rozliczeniowych: do 31 grudnia 2025 r. oraz do 31 grudnia 2030 r.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
8	<p>Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+; rozdz. 6.1 Pakiet działań przyjętych do realizacji, Str. 59 oraz rozdz. 6.5 Zagrożenia i ryzyka realizacji SUMP MW, str. 103 i kolejne (np. 104, Przykładowe działania wpisujące się w cele ..., str. 33, działanie 4.14)</p> <p>Jest: zakończenie realizacji docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych w ramach sieci TEN-T w MW, w tym OAW, pozwalających</p> <p>Mając na uwadze inwestycje drogowe realizowane przez GDDKiA w ramach budowy sieci transportowej TEN-T, należy wykorzystać fakt, że po wybudowaniu całej OAW – A50/S50,</p> <p>Ma być: zakończenie realizacji docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych w ramach sieci TEN-T w MW, w tym OAW, pozwalających</p>	<p>Opinia uwzględniona częściowo</p> <p>Zapisy zostaną przeredagowane. Opisy sieci TEN-T pozostaną.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Mając na uwadze inwestycje drogowe realizowane przez GDDKiA w ramach budowy sieci transportowej TEN-T, należy wykorzystać fakt, że po wybudowaniu całej OAW – A50/S50,</p> <p>OAW nie stanowi elementu sieci TEN-T, zaś zastosowane sformułowania mogłoby sugerować coś odmiennego.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
9	<p>Str. 65 – 3.35</p> <p>Proponuje się uwzględnienie możliwości obniżenia kosztów ptz poprzez produkcję czystej energii elektrycznej również na własne potrzeby z wykorzystaniem dostępnej infrastruktury i terenów wykorzystywanych przez usługi transportu – po odpowiednich analizach i opracowaniu wytycznych</p> <p>Dodanie tiretu:</p> <p>Wyposażenie lub doposażenie, w uzasadnionych przypadkach, infrastruktury jezdniowej, terenowej oraz miejsc przesiadkowych w infrastrukturę mikroinstalacji farm fotowoltaicznych wraz z magazynami energii</p> <p>Realizacja tego zadania będzie służyła zwiększeniu/zapewnieniu wykorzystania przez transport zielonej energii i ograniczaniu emisji z transportu.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zapis zostanie uzupełniony.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
10	<p>Str. 70 – 7.6</p> <p>Proponuje się uwzględnianie potrzeb pasażerów przyjeżdżających spoza MW</p> <p>Dodanie tiretów:</p> <ul style="list-style-type: none">• udostępnianie danych do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych na potrzeby uwzględniania w powstających planerach podróży i systemach informacji pasażerskiej w UE usług transportu w MW;• współpraca z projektem Wspólny Bilet PKP S.A. <p>Udostępnianie danych poprzez Krajowy Punkt Dostępu będzie zgodne z rozporządzeniem delegowanym 2017/1926 wydanym w związku z Dyrektywą 2010/40/UE</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zostanie dopisane w tekście SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
11	<p>Str. 75 - 3.31</p> <p>Udostępnianie danych o dostępności infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych do Multimodalnego KPD umożliwi świadczenie usług informacji dot. podróży dla wszystkich korzystających z usług pzt</p> <p>Dodanie tiretu: "w uzasadnionych przypadkach udostępnianie danych dotyczących informacji o dostępności przystanków/miejsc przesiadkowych do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych".</p> <p>Udostępnianie danych poprzez Krajowy Punkt Dostępu do danych będzie zgodne z rozporządzeniem delegowanym 2017/1926 wydanym w związku z Dyrektywą 2010/40/UE</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zostanie dopisane w tekście tiret w SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
12	<p>Str. 76 – 5.26</p> <p>Udostępnianie danych dot. informacji dostępności rowerów, UTO i UWR umożliwi zapewnienie uwzględniania w systemach informacji i planerów podróży dla pasażerów informacji o możliwości i zasadach korzystania z rowerów miejskich, UTO czy UWR.</p> <p>Dodanie tiretu: “udostępnianie danych dotyczących informacji o dostępności rowerów, UTO i UWR do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych”.</p> <p>Udostępnianie danych poprzez Krajowy Punkt Dostępu do danych o podróżach multimodalnych do danych będzie zgodne z rozporządzeniem delegowanym 2017/1926 wydanym w związku z Dyrektywą 2010/40/UE</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zostanie dopisane w tekście tiret w SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
13	<p>Str. 78 – 7.5</p> <p>Udostępnianie danych dot. informacji o dostępności parkingów i miejsc parkingowych umożliwi zapewnienie uwzględnienia w systemach informacji i planerów podróży dla pasażerów informacji o możliwości i zasadach pozostawienia samochodu i kontynuacji podróży pzt.</p> <p>Dodanie tiretu: “udostępnianie danych dotyczących informacji o dostępności parkingów i miejsc parkingowych do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych”.</p> <p>Udostępnianie danych poprzez Krajowy Punkt Dostępu do danych o podróżach multimodalnych będzie zgodne z rozporządzeniem delegowanym 2017/1926 wydanym w związku z Dyrektywą 2010/40/UE.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zostanie dopisane w tekście tiret w SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
14	<p>Str. 29-30 Obszary interwencji</p> <p>Dokument nie przewiduje wykorzystania możliwości oferowanych przez automatyzację transportu</p> <p>Wskazane jest rozważenie wykorzystania rozwiązań związanych z automatyzacją, w tym zadanego prowadzenia pojazdów, w ramach MaaS (transport ostatniej mili) w celu zmniejszenia kongestii i zmniejszenia zapotrzebowania na parkingi oraz usług komunalnych.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>To jest uwzględnione w opisie dedykowanych działań.</p>
15	<p>Pakiet 16: Integracja informacji pasażerskiej</p> <p>W odniesieniu do planu opracowania standardów informacji pasażerskiej na portalach internetowych oraz w aplikacjach mobilnych wskazać należy, że standardy dot. sposobu zapisu m.in. informacji dla pasażerów zawarte są w europejskim schemacie Transmodel, określonym w standardach PKN/CEN.</p> <p>Wskazane jest wykorzystanie istniejących standardów europejskich do tworzenia informacji pasażerskiej.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>SUMP MW wskazuje kierunki rozwoju, a nie konkretne rozwiązania techniczne i technologiczne, które w tym standardzie zostaną zastosowane.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
16	<p>Pakiet 16: Integracja informacji pasażerskiej</p> <p>W odniesieniu do planów wdrożenia standardów informacji pasażerskiej wskazać należy, że w dokumencie brakuje informacji o tym, jakie elementy (dane) będzie ona zawierać. Nie określono które rodzaje danych będą udostępniane na przystankach, w pojazdach czy też w portalach internetowych oraz w aplikacjach mobilnych.</p> <p>Proponuje się rozszerzenie opisu informacji pasażerskiej o wskazanie elementów informacji w odniesieniu do rozporządzenia delegowanego KE 2017/1926 oraz w oparciu o standardy CEN/PKN.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>SUMP MW wskazuje kierunki rozwoju, a nie konkretne rozwiązania techniczne i technologiczne.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
17	<p>Pakiet 16: Integracja informacji pasażerskiej</p> <p>Niejasny opis odnoszących się do danych dynamicznych; określenie „e-informacja” utożsamiony z „dynamiczną informacją pasażerską”.</p> <p>Proponuje się doprecyzowanie opisu oraz podanie definicji e-informacji i dynamicznej informacji pasażerskiej, np. poprzez wskazanie które kategorie danych dynamicznych stanowić będą elementy informacji pasażerskiej.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Dodano do słownika definicje e-informacji i dynamicznej informacji pasażerskiej</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
18	<p>Uwaga ogólna</p> <p>Brak propozycji włączenia do systemu mobilności miejskiej transportu wodnego śródlądowego.</p> <p>Proponujemy rozważyć możliwość uruchomienia regularnej linii promowej w ramach usług transportowych świadczonych przez Warszawski Transport Publiczny.</p> <p>Obecnie, okresowo, w ramach Warszawskich Linii Turystycznych działają przeprawy promowe cieszące się dużą popularnością wśród mieszkańców i turystów.</p> <p>Rozwiązanie powoli promować zrównoważony transport pasażerski oparty na elektromobilności (dofinansowanie zakupu zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych statków pasażerskich do obsługi linii tramwajów wodnych możliwe jest m.in. ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>SUMP MW nie traktuje o ruchu turystycznym. WLT to obsługa turystów, a nie element ptz.</p> <p>Dodatkowo było to analizowane podczas warsztatów i nie uzyskało wystarczającej aprobaty interesariuszy.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
19	<p>Załącznik Nr 1 do SUMP-przykładowe działania, Str. 15, działanie 2.13 realizowanie nowych inwestycji drogowych oraz przebudowę i rozbudowę istniejących ulic i dróg zamiejskich w sposób wykluczający ich negatywne oddziaływanie na obszary chronione Usunięcie zapisu (od słów “w sposób”):</p> <p>-> realizowanie nowych inwestycji drogowych oraz przebudowę i rozbudowę istniejących ulic i dróg zamiejskich w sposób wykluczający ich negatywne oddziaływanie na obszary chronione -> lub zastąpienie zapisem: w sposób ograniczający do minimum i/lub kompensujący ich negatywne oddziaływanie na obszary chronione.</p> <p>Obecny zapis może uniemożliwić realizację takich zadań jak wschodnia obwodnica warszawy w ciągu S17, ponadto zachodzą wątpliwości co do zgodności z Dyrektywą PE i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r.</p> <p>w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
20	<p>działanie 3.4</p> <p>Załącznik Nr 1 do SUMP - przykładowe działania, Str. 17, SUMP str. 49. W tym fragmencie zastąpienie słów: <i>przede wszystkim jako element inwestycji infrastrukturalnych w ramach realizacji OAW</i> określeniem <i>po realizacji OAW</i>:</p> <p>-> analizę możliwości tworzenia i wprowadzanie w obszarze zamkniętym przebiegiem OAW korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego oraz pasów ruchu dla autobusów ptz w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, przede wszystkim jako element inwestycji infrastrukturalnych w ramach realizacji OAW.</p> <p>analizę możliwości tworzenia i wprowadzanie w obszarze zamkniętym przebiegiem OAW korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego oraz pasów ruchu dla autobusów ptz w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, przede wszystkim jako element inwestycji infrastrukturalnych w ramach realizacji OAW po realizacji OAW.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Inwestycja OAW ma już określony zakres podlegający finansowaniu i przyszłościowo dofinansowaniu unijnemu. Brak podstaw (w tym prawnych) finansowania tych odrębnych inwestycji.</p> <p>Jednym z rozwiązań dodatkowych byłoby zastosowanie ITS sterującego dopływem ruchu miejskiego do dróg klasy A i S, z preferencją dla ptz i pojazdów dostawczych oraz ciężarowych.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
21	<p>działanie 3.30 Zał. Nr 1 do SUMP-przykładowe działania, Str. 25, SUMP str. 51 Dodanie określenia <i>obszaru ograniczonego przebiegiem, jak poniżej</i>, oraz skasowanie fragmentu od słów: przede wszystkim. Cytat: uzupełnienie wewnątrz OAW brakującej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej na sieci dróg krajowych i dróg wojewódzkich, przede wszystkim jako część zamierzeń inwestycyjnych w ramach realizacji OAW uzupełnienie wewnątrz obszaru ograniczonego przebiegiem OAW brakującej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej na sieci dróg krajowych i dróg wojewódzkich, przede wszystkim jako część zamierzeń inwestycyjnych w ramach realizacji OAW. Inwestycja OAW ma już określony zakres podlegający finansowaniu i przyszłościowo dofinansowaniu unijnemu. Brak podstaw (w tym</p>	<p>Opinia uwzględniona Zapis zostanie przeredagowany.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>prawnych) finansowania tych odrębnych inwestycji. Co do zasady, sieć TEN-T zgodnie z rozporządzeniem TEN-T jest tworzona jako infrastruktura bezkolizyjna (drogi klasy A i S) do przenoszenia ruchu tranzytowego, dlatego też ewentualna infrastruktura musi być realizowana zgodnie z zasadami minimalizacji ryzyka powstania negatywnych skutków dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	



22

Załącznik Nr 1 do SUMP-przykładowe działania, Str. 43, działanie 5.21
przeprowadzanie cyklicznego audytu brd ze szczególnym
uwzględnieniem miejsc niebezpiecznych dla pieszych (nie rzadziej
niż co 5 lat w terminach przeprowadzania GPR dla dróg krajowych
i wojewódzkich),
-> wykreślić: w terminach przeprowadzania GPR dla dróg
krajowych i wojewódzkich).
Audyty BRD wykonuje się na podstawie dyrektywy Parlamentu
Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r.
W sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,
której wymogi zostały wprowadzone do polskich przepisów ustawą
o drogach publicznych.
Działania BRD ustawa dzieli na:
1. ocenę wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu
drogowego,
2. audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego,
3. ocenę ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków,
zwanej dalej „oceną ryzyka”;

Opinia uwzględniona

Zapis zostanie przeredagowany



Wszystkie te działania są dokładnie określone przez ww. ustawę.
Z kontekstu oraz informacji o cykliczności, wynika, że audyt brd należy zastąpić sformułowaniem ocena ryzyka.

Z uwagi na fakt, że GPR coraz częściej mierzy się automatycznie, i nie jest powiązany z audytem BRD funkcjonalnie łączenie tych dwóch działań w czasie nie jest konieczne.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
23	<p>Zał. Nr 1 do SUMP - przykładowe działania, str. 48 działanie 6.2</p> <p>Jest -> promowanie oraz zachęcanie do dostaw towarów w MW niskoemisyjnymi pojazdami ciężarowymi i dostawczymi (CNG, LNG i napędzanymi biometanem), na rzecz zmniejszania udziału w dostawach towarów pojazdów ciężarowych i dostawczych o napędzie spalinowym.</p> <p>Ma być -> promowanie oraz zachęcanie do dostaw towarów w MW zeroemisyjnymi (BEV, FCEV) lub niskoemisyjnymi pojazdami ciężarowymi i dostawczymi (CNG, LNG i napędzanymi biometanem), na rzecz zmniejszania udziału w dostawach towarów pojazdów ciężarowych i dostawczych o napędzie spalinowym.</p> <p>Obszerne informacje nt. zeroemisyjnych pojazdów (również dostawczych i ciężarowych) są dostępne na stronie <u>Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych</u>.</p> <p>BEV – Battery Electric Vehicle,</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>To działanie mówi o tym, że lepsza jest wymiana obecnych pojazdów spalinowych (często jeszcze z normami poniżej EURO-4) na pojazdy niskoemisyjne, ponieważ ich zakup i utrzymanie jest tańsze niż pojazdów zeroemisyjnych, a chodzi przecież o powszechne ograniczenie pojazdów spalinowych.</p> <p>Promowanie i zachęcanie do stosowania pojazdów zeroemisyjnych ujęte jest w działaniu następnym 6.3.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	FCEV – Fuel Cell Electric Vehicle	



24

Załącznik Nr 1 do SUMP-przykładowe działania, Str. 50, działanie 6.7
Lokalizacja nowych centrów logistycznych przy węzłach dróg szybkiego ruchu lub przy liniach kolejowych (trasy sieci TEN-T), uzupełnionych dostępem do dróg krajowych i wojewódzkich, poprzez:

- podłączanie multimodalnych terminali przeładunkowych do węzłów drogowych sieci TEN-T, celem obsługi węzłów miejskich (np. Warszawa) oraz stref przemysłowych i stref aktywności gospodarczych w MW,
- wyprowadzanie ciężkich pojazdów ciężarowych z miast i miejscowości w MW poprzez podłączanie centrów logistycznych do węzłów drogowych sieci TEN-T.

Lokalizacja nowych centrów logistycznych przy węzłach dróg szybkiego ruchu i/ lub przy liniach kolejowych (trasy sieci TEN-T), uzupełnionych dostępem do dróg krajowych i wojewódzkich, poprzez:

- podłączanie multimodalnych terminali przeładunkowych do węzłów drogowych sieci TEN-T, celem obsługi węzłów

Opinia uwzględniona

Zostanie dopisane w tekście SUMP MW.



miejskich (np. Warszawa) oraz stref przemysłowych i stref aktywności gospodarczych w MW,

- wyprowadzanie ciężkich pojazdów ciężarowych z miast i miejscowości w MW poprzez ~~podłączanie~~ lokalizację nowych centrów logistycznych w miejscach z bezpośrednim dostępem dedykowaną lokalną drogą dojazdową do węzłów drogowych sieci TEN-T
- budowę brakujących odcinków dróg lokalnych pozwalających na bezpośrednie połączenie multimodalnych terminali przeładunkowych lub centrów logistycznych z najbliższym węzłem drogowym na sieci TEN-T, z ominięciem terenów mieszkalnych.

Ustawa o drogach publicznych określa minimalne możliwe odległości pomiędzy węzłami, co wynika również z przesłanek BRD. Węzły drogowe w obszarze dużych aglomeracji miejskich są budowane gęściej, właśnie z uwzględnieniem tych odległości. WW. przepisy w większości przypadków nie pozwolą na lokalizację dodatkowych węzłów / bezpośrednich połączeń do sieci TEN-T



pomiędzy już istniejącymi węzłami. Konieczne jest bardziej staranne planowanie zagospodarowania przestrzeni miejskiej i MW, aby uniknąć mieszania ruchu ciężkiego obsługującego centra logistyczne i multimodalne terminale przeładunkowe z ruchem lekkim lokalnym, obsługującym tereny o przeznaczeniu również mieszkalnym.

Obecnie Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg wspiera finansowo realizację przez jst zadań intermodalnych polegających na budowie, przebudowie lub remoncie dróg publicznych lub ich odcinków przebiegający od terminala intermodalnego do najbliższej drogi krajowej lub wojewódzkiej, co stanowi znaczący bodziec do rozwoju sieci odcinków dróg lokalnych, pozwalających na bezpośrednie połączenie multimodalnych terminali przeładunkowych lub centrów logistycznych.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
25	<p>Zał. Nr 1 do SUMP-przykładowe działania, Str. 53, działanie 7.6</p> <p>Jest -> Planowanie podróży po całym MW za pomocą jednej aplikacji mobilnej (realizacja idei MaaS)</p> <p>poprzez:</p> <p>wdrożenie w ramach jednej aplikacji mobilnej lub poprzez integrację już istniejących, planera podróży umożliwiającego zaplanowanie podróży różnymi rodzajami transportu w MW (publiczny transport zbiorowy, transport kolejowy, systemy transportu współdzielonego, systemy rowerów publicznych, zbiorowy transport prywatny), pozwalającej na przygotowanie całej trasy podróży z podziałem na rodzaje środków transportu i określeniem cen cząstkowych danego połączenia oraz ceny za całą podróż,</p> <p>Ma być -> Planowanie podróży po całym MW za pomocą jednej aplikacji mobilnej (realizacja idei MaaS)</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Idea MaaS to odejście od prywatnych środków transportu w kierunku mobilności oferowanej jako usługa.</p> <p>Zachęcanie do przesiadania się z aut prywatnych to osobne działania w postaci np. budowy parkingów P+R, co zostało opisane m.in. w działaniu 3.15, 3.16, 5.25.</p> <p>Ideę MaaS SUMP MW proponuje tylko publiczny transport zbiorowy, systemy transportu współdzielonego, systemy rowerów publicznych, zbiorowy transport prywatny</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>poprzez: wdrożenie w ramach jednej aplikacji mobilnej lub poprzez integrację już istniejących, planera podróży umożliwiającego zaplanowanie podróży różnymi rodzajami transportu w MW (publiczny transport zbiorowy, transport kolejowy, systemy transportu współdzielonego, systemy rowerów publicznych, zbiorowy transport prywatny, indywidualny transport prywatny), pozwalającej na przygotowanie całej trasy podróży z podziałem na rodzaje środków transportu i określeniem cen częściowych danego połączenia oraz ceny za całą podróż,</p> <p>Usługa ta powinna zachęcać również do pozostawiania aut prywatnych w P+R oraz przesiadki na rodzaj transportu publicznego. Nadal będą miejsca na mapie MW, z których dojazd nie będzie zapewniony transportem publicznym a indywidualny transport prywatny będzie nieodzowny szczególnie do najbliższego miejsca możliwej przesiadki do transportu publicznego.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
26	<p>Załącznik Nr 1 do SUMP-przykładowe działania, str. 54</p> <p>działanie 7.8. W poniższym fragmencie wykreślić <i>audytów innych</i> opracowanie i wdrożenie wspólnego dla wszystkich JST MW systemu monitoringu stanu brd, pozwalającego na dokonywanie monitorowania brd z podziałem na wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz wykorzystywanie jego wyników do audytów i innych działań związanych ze wzrostem poziomu brd w MW, opracowanie i wdrożenie wspólnego dla wszystkich JST MW systemu monitoringu stanu brd, pozwalającego na dokonywanie monitorowania brd z podziałem na wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz wykorzystywanie jego wyników do audytów i innych działań związanych ze wzrostem poziomu brd w MW,</p> <p>Ustawa o drogach publicznych wyróżnia trzy działania zarządzania BRD dróg publicznych:</p> <ol style="list-style-type: none">1. ocenę wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego,	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przereferowano dodając trzy działania zarządzania brd dla dróg publicznych</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>2. audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego,</p> <p>3. ocenę ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, zwanej dalej „oceną ryzyka”;</p> <p>Z kontekstu wynika, że chodzi o wszystkie te działania, ale przede wszystkim o ocenę ryzyka, wykonywaną cyklicznie na istniejących drogach.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
27	<p>SUMP, s. 94</p> <p>W poniższym fragmencie wykreślić: <i>tj. GDDKiA oraz MZDW</i>, Inwestycje związane z drogami krajowymi i wojewódzkimi na obszarze MW mogą być finansowane zarówno w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców dróg, tj. GDDKiA oraz MZDW, jak też z budżetu państwa, budżetu Województwa Mazowieckiego i źródeł zewnętrznych czy z budżetów własnych JST MW, ale w formie pomocy rzeczowej lub dotacji celowej.</p> <p>MW obejmuje również np. miasto st. Warszawa, które jest miastem na prawach powiatu i zgodnie z ustawą o drogach publicznych (art. 19 pkt. 5) zarządcą dróg krajowych (z wyłączeniem tych o klasie A lub S) na terenie miast na prawach powiatów, jest prezydent miasta.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Doprecyzowano, że chodzi o obszar MW z wyłączeniem m.st. Warszawy.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
28	<p>SUMP, s. 103</p> <p>We fragmencie: Istotna będzie komplementarność inwestycji mobilnościowych SUMP MW z inwestycjami GDDKiA poprzez tworzenie na sieci DK korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego, pasów ruchu dla autobusów oraz infrastruktury ptz wewnątrz ringu OAW (Rys. 6.6), w ramach inwestycji na sieci TEN-T, szczególnie w zakresie planowanej do roku 2030 realizacji całej OA</p> <p>W wykreślić tworzenie na sieci DK korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego, pasów ruchu dla autobusów oraz infrastruktury ptz wewnątrz ringu OAW (Rys. 6.6), w ramach inwestycji na sieci TEN-T, szczególnie w zakresie planowanej do roku 2030 realizacji całej OAW.</p> <p>Nadać brzmienie:</p> <p>Istotna będzie komplementarność inwestycji mobilnościowych SUMP MW z inwestycjami GDDKiA poprzez działania na rzecz zwiększenia przeniesienia ruchu ciężkiego (pow. 3,5 ton)</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przereferowano zapis.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>aglomeracyjnego oraz tranzytowego na sieć TEN-T a zarazem na rzecz wzrostu dostępności pozostałych dróg krajowych dla PTZ wewnątrz ringu OAW.</p> <p>Sieć TEN-T zgodnie z rozporządzeniem TEN-T jest tworzona jako infrastruktura bezkolizyjna do przenoszenia ruchu tranzytowego.</p> <p>Jednym z rozwiązań dodatkowych byłoby zastosowanie ITS sterującego dopływem ruchu miejskiego do dróg klasy A i S, z preferencją dla ptz i pojazdów dostawczych oraz ciężarowych.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
29	<p>SUMP, s. 103</p> <p>W opisie ilustracji usunąć frazę <i>będących elementem realizacji</i> OAW: Rys. 6.6 Obszar inwestycji dedykowanych ptz wewnątrz ringu OAW, będących elementem realizacji OAW.</p> <p>Inwestycja OAW ma już określony zakres podlegający finansowaniu i przyszłościowo dofinansowaniu unijnemu. Brak podstaw (w tym prawnych) finansowania tych odrębnych inwestycji.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przereferowano.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
30	<p>SUMP s.105</p> <p><i>W części: (...) niewykorzystanie po przejęciu ruchu tranzytowego przez OAW wzrostu przepustowości na DK wewnątrz ringu OAW na rzecz nadania priorytetu w ruchu dla pojazdów ptz (np. korytarze wysokowydajnego transportu zbiorowego, rewizja przekrojów drogowych planowanych inwestycji, dobudowa brakującej infrastruktury obsługi pasażerów – obsługa terenów przyległych) usunąć np. korytarze wysokowydajnego transportu zbiorowego, rewizja przekrojów drogowych planowanych inwestycji, dobudowa brakującej infrastruktury obsługi pasażerów – obsługa terenów przyległych).</i></p> <p>Istnieje możliwość wprowadzenia innych rozwiązań (również przez samo miasto), które ograniczą dopływ pojazdów indywidualnych do sieci TEN-T. Te działania w opinii MI wystarczają do tego, aby sieć TEN-T nie stała się generatorem nadmiernego ruchu samochodowego indywidualnego wewnątrz aglomeracji.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przereferowano.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
31	<p>SUMP, s. 106</p> <p>We fragmencie: Wśród ww. głównych zagrożeń i ryzyk przeważają te, które nie będąc w pełni zależne od JST MW, mają bardzo istotny wpływ na poziom oraz możliwości realizacji celów strategicznych SUMP MW oraz poszczególnych działań usunąć wyrażenie przyimkowe <i>w pełni</i></p> <p>We frazie: <i>Najważniejsze zagrożenie wynikać może z braku współpracy i nieprowadzenia co najmniej zbieżnej z SUMP MW polityki przez GDDKiA, co skutkować może utrzymaniem, a nawet wzrostem SDRR na DK i DW wewnątrz ringu OAW, a tym samym dalszym wzrostem (nawet wyższym niż zakładany) emisji komunikacyjnej usunąć: nieprowadzenia co najmniej zbieżnej z SUMP MW polityki przez GDDKiA.</i></p> <p>Nadać brzmienie: <i>Najważniejsze zagrożenie wynikać może z utrudnionej współpracy z interesariuszami, co skutkować może utrzymaniem, a nawet wzrostem SDRR na DK i DW wewnątrz ringu</i></p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zagrożenie to jest wprost dedykowane inwestycjom nie będącym zależnymi od JST MW, ze szczególnym wskazaniem na inwestycje GDDKiA.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p><i>OAW, a tym samym dalszym wzrostem (nawet wyższym niż zakładany) emisji komunikacyjnej.</i></p> <p>GDDKiA jest organem realizującym działania na sieci dróg krajowych zlecone przez Ministra Infrastruktury (w zakresie polityki transportowej działa w oparciu o politykę krajową, m.in. Strategię zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku).</p>	

Opinia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	W Planie zrównoważonej mobilności miejskiej (PZMM) należy zwrócić uwagę na większą podaż miejsc parkingowych w ramach	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	parkingów P+R przy stacjach i przystankach kolejowych. Zwiększy to atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego, co przyczyni się do zmniejszenia obciążenia układu drogowego.	Między innymi działania 3.5, 3.15 oraz 3.18 są dedykowane m.in. podaży miejsc parkingowych na parkingach P+R w MW.
2	Zapisy w PZMM przewidują, że główne drogi dla rowerów zlokalizowane są „tylko” w pasach drogowych dróg krajowych. W naszej opinii, z uwagi na tranzytowe przeznaczenie dróg krajowych, zapewnienie na nich komunikacji zbiorowej, sieć dróg dla rowerów powinna być zasadniczo lokalizowana w pasach dróg niższych klas. Pozwoli to na wyeliminowanie z jezdni dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych niechronionych uczestników ruchu i radykalną poprawę na nich bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Opinia uwzględniona W tekście SUMP MW wskazania realizacji dróg dla rowerów nie dotyczą tylko DK - vide np. działanie 5.3, 5.8, 5.12, rys. 6.4.
3	Dodatkowo z uwagi na przenoszenie dominującej części ruchu samochodowego nie będzie powodować pobytu użytkowników dróg rowerowych w obszarach, na którym występuje zwiększona ilość zanieczyszczeń i hałasu. Lokalizowanie dróg dla rowerów w	Opinia uwzględniona SUMP wskazuje planowane przebiegi w tzw. Masterplanie oraz planowane



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>pasach dróg krajowych mogłaby następować w obszarach atrakcyjnych turystycznie lub jako uzupełnienie brakującego połączenia zaprojektowanej sieci dróg rowerowych w danej gminie.</p>	<p>uzupełnienia lokalne. Przebiegi mogą być realizowane także w pasach drogowych wszystkich kategorii dróg publicznych - DK, DW, DP, DG, z pominięciem autostrad i dróg ekspresowych.</p>
4	<p>Ponadto w przedstawionym PZMM, plan budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy (w ciągu drogi ekspresowej S17) zawiera przebieg trasy w wariancie „czerwonym”, który jest niezgodny z planami jakie posiada GDDKiA. Określony w studium wariant „czerwony” był wskazany wyłącznie, jako alternatywny, natomiast wariantem podstawowym i preferowanym jest wariant „zielony”. Wyjaśniam, że ww. wariant przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy został ustalony przez GDDKiA w wyniku analizy wielokryterialnej i dla tego wariantu uzyskaliśmy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Toczące się postępowanie w sprawie uniemożliwia nam prowadzenie dalszych prac</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W SUMP MW zostanie uwzględniony wskazany preferowany wariant zielony obwodnicy.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>przygotowawczych związanych z realizacją WOW (S17), co nastąpi po prawomocnym zakończeniu postępowań dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przed sądem administracyjnym. Wyraźnie wskazujemy natomiast, że przedmiotowe postępowania nie wpłynęły na zmianę planowanego przebiegu trasy drogi ekspresowej S17 w wariantcie preferowanym przez GDDKiA. Wobec tego istotne jest, aby w dokumentach planistycznych przedmiotowego studium wskazać oraz zabezpieczyć rzeczywisty teren planowanej inwestycji, spójny z aktualną dokumentacją GDDKiA. Pozwoli to na właściwe ukierunkowanie rozwoju przestrzennego m.st. Warszawa, a także przedstawi rzetelną informację dla mieszkańców aglomeracji.</p>	
5	<p>(02_SUMP_MW_wersja_dostępna_cyfrowo.pl), tabela, nr działania 3.4, str. 49</p> <p>Zapis w tabeli:</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przereferowano zapis.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>„ analizę możliwości tworzenia i wprowadzanie w obszarze zamkniętym przebiegiem OAW korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego oraz pasów ruchu dla autobusów ptz w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, przede wszystkim jako element inwestycji infrastrukturalnych w ramach realizacji OAW.”</p> <p>Propozycja zapisu:</p> <p>„ analizę możliwości tworzenia i wprowadzanie w obszarze zamkniętym przebiegiem OAW korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego oraz pasów ruchu dla autobusów ptz w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich.</p> <p>Uzasadnienie: Inwestycja OAW ma już określony zakres podlegający finansowaniu i przyszłościowo dofinansowaniu unijnemu. Brak podstaw (w tym prawnych) finansowania tych odrębnych inwestycji.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
6	<p>02_SUMP_MW_wersja_dostepna_cyfrowo.pdf, Tabela, nr działania 3.4, str. 82</p> <p>Zapis w tabeli: „analizę możliwości tworzenia i wprowadzanie w obszarze zamkniętym przebiegiem OAW korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego oraz pasów ruchu dla autobusów ptz w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, przede wszystkim jako element inwestycji infrastrukturalnych w ramach realizacji OAW”</p> <p>Propozycja zapisu „ analizę możliwości tworzenia i wprowadzanie w obszarze zamkniętym przebiegiem OAW korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego oraz pasów ruchu dla autobusów ptz w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich”.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przereformowano zapis.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Uzasadnienie: Inwestycja OAW ma już określony zakres podlegający finansowaniu i przyszłościowo dofinansowaniu unijnemu. Brak podstaw (w tym prawnych) finansowania tych odrębnych inwestycji.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
7	<p>02_SUMP_MW_wersja_dostępna_cyfrowo.pdf, tabela, nr działania 3.30, str. 94, 95</p> <p>Jest: "uzupełnienie wewnątrz OAW brakującej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej na sieci dróg krajowych i dróg wojewódzkich, przede wszystkim jako część zamierzeń inwestycyjnych w ramach realizacji OAW".</p> <p>Propozycja zapisu:" uzupełnienie wewnątrz OAW brakującej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej na sieci dróg krajowych i dróg wojewódzkich".</p> <p>Uzasadnienie: Inwestycja OAW ma już określony zakres podlegający finansowaniu i przyszłościowo dofinansowaniu unijnemu. Brak podstaw (w tym prawnych) finansowania tych odrębnych inwestycji.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przeredagowano zapis.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
8	<p>02_SUMP_MW_wersja_dostępna_cyfrowo.pdf, pkt. 6.5, str. 279</p> <p>Jest: "Istotna będzie komplementarność inwestycji mobilnościowych SUMP MW z inwestycjami GDDKiA poprzez tworzenie na sieci DK korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego, pasów ruchu dla autobusów oraz infrastruktury ptz wewnątrz ringu OAW w ramach inwestycji na sieci TEN-T, szczególnie w zakresie planowanej do roku 2030 realizacji całej OAW".</p> <p>Propozycja zapisu: "Istotna będzie komplementarność inwestycji mobilnościowych SUMP MW z inwestycjami GDDKiA".</p> <p>Uzasadnienie: Treść ogólnie niezrozumiała. Ponadto nakładanie na GDDKiA wymienionych obowiązków nie jest zasadne. Należy usunąć.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przereformowano zapis.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
9	<p>02_SUMP_MW_wersja_dostępna_cyfrowo.pdf, rys. 6.6, str. 280</p> <p>Jest: "Rys. 6.6 Obszar inwestycji dedykowanych ptz wewnątrz ringu OAW, będących elementem realizacji OAW".</p> <p>Propozycja zapisu: "Rys. 6.6 Obszar inwestycji dedykowanych ptz wewnątrz ringu OAW"</p> <p>Uzasadnienie: Inwestycja OAW ma już określony zakres podlegający finansowaniu i przyszłościowo dofinansowaniu unijnemu.</p> <p>Brak podstaw (w tym prawnych) finansowania tych odrębnych inwestycji.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przereferowano zapis.</p>

Opinia Gminy Łomianki

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>str. 7 – 10</p> <p>Brak jest opisowego odniesienia do korytarzy transportowych przecinających gminy położone w powiatach położonych dalej niż graniczące z m. st. Warszawą oraz w dzielnicach Warszawy</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Zapisy dot. korytarzy autobusowych, wraz z częścią graficzną zostaną przereferowane. Ze względu na to, że</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>położonych poza obszarem centralnym Metropolii Warszawskiej (MW). Wskazane jest oznaczenie korytarzy symbolami.</p> <p>W celu osiągnięcia spójności programów transportowych należy operować jednoznacznymi pojęciami dlatego należy rozbudować części opisową i enumeratywnie wymienić gminy oraz dzielnice tworzące korytarze transportowe. Należy nadać identyfikację korytarzom transportowym i następnie pogrupować gminy i dzielnice w sposób umożliwiający odniesienie do konkretnych ustaleń.</p>	<p>SUMP MW wskazuje kierunki rozwoju, a nie konkretne rozwiązania i pojedyncze projekty, numeracja korytarzy jest niezasadna.</p>
2	<p>str. 7.</p> <p>Działanie 1.2</p> <p>Należy uzupełnić o zagrożenie polegające na wywoływaniu sytuacji kryzysowych poprzez blokowanie przepustowości dróg krajowych i wojewódzkich, w tym blokowanie transportu publicznego.</p> <p>Należy jasno wskazać cel polegający na udroźnieniu dróg wjazdowych dla transportu publicznego.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Działanie 1.2 dot. wyłącznie dostaw paliw i energii dla funkcjonowania ptz.</p> <p>Szeroko pojętemu udrażnianiu dróg dla pojazdów ptz dedykowane są m.in. działania celu operacyjnego nr 3.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
3	<p>str. 13.</p> <p>Brak dosłownego wskazania kiedy i kto (przedstawiciele których JST) brali udział w pierwszym i drugim etapie prac.</p> <p>Brak jasnej odpowiedzi na pytanie postawione w tytule. Dokładne wskazanie przeprowadzonej procedury pomoże wszystkim organom uchwałodawczym w podjęciu decyzji, ponieważ dokument SUMP dla MW musi zostać przyjęty uchwałami wszystkich 70 gmin z obszaru MW.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Przebieg konsultacji społecznych jest opisany szczegółowo w raportach z konsultacji, dlatego nie ma potrzeby powtórnego dokładnego ich opisywania w SUMP MW.</p>
4	<p>str. 31.</p> <p><i>Rys.3.2. Obszary Interwencji SUMP MW w podziale na JST MW - brak na mapie zaznaczonych Ośrodków lokalnych MW w Dzielnicach Warszawy zaklasyfikowanych tak samo jak gminy z nimi graniczące do Obszaru Bazowego MW. Także w niektórych gminach tego Obszaru nie oznaczono Ośrodków lokalnych, co nie jest zrozumiałe.</i></p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W rozdz. 3 opisane jest dokładnie co oznacza dany Obszar Interwencji SUMP MW i jakie JST wchodzi w jego skład. Ośrodki lokalne MW to 23 miasta w MW z wyłączeniem Warszawy, która stanowi rdzeń MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Ośrodki lokalne wiążą się z korytarzami transportowymi, co powinno być jasno wskazane w oznaczeniach. Należało by potraktować cały obszar bazowy Warszawy jako JEST, analogicznie jak każdą gminę w okolicy i oznaczyć Ośrodki lokalne.</p>	
5	<p>str. 32.</p> <p><i>Rys. 3.3 Obszary Interwencji SUMP MW na tle istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej oraz ruchu do/z MW. Należy uzupełnić mapę o wskazanie ilości pojazdów na dobę na granicy Obszaru bazowego MW i na granicy Obszaru centralnego MW.</i></p> <p>Mapa ukazuje liczbę pojazdów na dobę - w odniesieniu do granicy zewnętrznej wszystkich gmin objętych MW, przez co w istotny sposób pomija znaczący ruch generowany właśnie z tych gmin do Obszaru bazowego i centralnego. W ten sposób znika sedno problemu, jakiemu ma zaradzić działanie na podstawie SUMP, czyli zmniejszenie ilości pojazdów indywidualnych codziennie wjeżdżających do Obszaru bazowego i centralnego. Pomniejsza</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Rys. 3.3 wskazuje ruch do i z MW, a nie ruch pomiędzy JST MW, ponieważ jego celem jest pokazanie ruchu zewnętrznego ciężącego do rdzenia MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>to znaczenie transportu publicznego w dążeniu do osiągnięcia efektu ekologicznego dla każdego korytarza transportowego.</p> <p>Pomijany jest najważniejszy dla MW oraz dla Miasta stołecznego Warszawy, w tym dla dzielnic stanowiących Obszar centralny, zasadniczego wskaźnika podziału modalnego na granicy administracyjnej Warszawy, stanowiącego odwrotność wskaźnika podróży wewnątrz miejskich. Jeżeli za cel SUMP należy przyjąć doprowadzenie do zasadniczej zmiany polegającej na zmniejszeniu emisji, to natychmiast należy doprowadzić do zmiany na granicy Warszawy, zdecydowanie nie będzie to zawężanie i utrudnianie wjazdu, tylko poprawa jakości transportu publicznego.</p> <p>Dla przykładu podział modalny na wjeździe z północnego korytarza transportowego, źródło opracowanie Transeko dla Gminy Łomianki:</p>	
6	str. 32.	Opinia częściowo uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p><i>Rys. 3.3 Obszary Interwencji SUMP MW na tle istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej oraz ruchu do/z MW. Rysunek pomija zachodnią i północno- zachodnią Aglomeracyjną Obwodnicę Warszawy (AOW), będącą w przygotowaniu (droga na 50, Płock, Wyszogród, Sochaczew), natomiast pokazuje pozostałą część AOW, niebędącą nawet w przygotowaniu przez GDDKiA. Całość obszaru widzimy poniżej (Źródło: GDDKiA).</i></p> <p><i>Rys. 3.3 Obszary Interwencji SUMP MW na tle istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej oraz ruchu do/z MW nie oddaje prawidłowego obrazu planowanej infrastruktury, zdecydowanie wpływającej na cały Obszaru Interwencji SUMP MW. Wytwarza się u niezorientowanego odbiorcy wrażenie, iż wschodnia i południowo-wschodnia AOW jest planowana, podczas gdy GDDKiA nawet nie umieściła jej w legendzie jako droga w przygotowaniu.</i></p>	<p>Zgodnie ze stanowiskiem GDDKiA z marca br. AOW zostanie wskazana poglądowo na mapach SUMP MW w preferowanym przez nią wariantcie zielonym.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
7	<p>str. 35. Wskazane zredagowanie w sposób bardziej przystępny dla samorządowców, którzy mają głosować za lub przeciw przyjęciu dokumentu.</p> <p>„Tym samym oczekiwana zmiana wyboru środka transportu wykorzystywanego do podróży po MW (publiczny transport zbiorowy zamiast samochodu) powinna nastąpić w wyniku zniwelowania zdiagnozowanych słabych stron systemu ptz w MW oraz w związku z budowaniem jego konkurencyjnej siły (poprzez maksymalne wykorzystanie szans rozwojowych).” Tekst może być odebrany jako zapowiedź ograniczenia korzystania z samochodów.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Scenariusz 3 został wybrany przez interesariuszy w drodze konsultacji społecznych i w żaden sposób nie wskazuje na ograniczanie korzystania z samochodów, tylko pokazuje na oczekiwaną zmianę sposobu przemieszczania się po MW.</p>
8	<p>Wizja i cele, str. 42. <i>Cel operacyjny 4: Optymalizacja ruchu samochodowego</i> powinien zostać uzupełniony o jasne wskazanie o konieczności budowy dróg dla autobusów komunikacji publicznej.</p> <p>Postulowane „.... dążenie do zmniejszenia udziału aut w podróżach OBLIGATORYJNYCH po Metropolii Warszawskiej” bez znaczącego</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Cel operacyjny 4 dot. ruchu samochodów osobowych i użytkowych. Pasy ruchu dla autobusów oraz inne elementy usprawniające przejazd pojazdów ptz są</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	poprawienia infrastruktury dedykowanej transportowi publicznemu, pozostanie puste i nie przyspieszy osiągnięcia celu proekologicznego i prospołecznego.	elementem działań realizujących cel operacyjny 3 (w tym np. działanie 3.4).
9	<p>str.43 i 44 <i>Cel operacyjny 8: Akceptacja społeczna zrównoważonej mobilności</i></p> <p>Opis celu nr 8 sugeruje odniesienie jedynie do konieczności działań psychologicznych, bez możliwości wskazania na faktyczne zmiany w transporcie publicznym podnoszące jego atrakcyjność. Apele o właściwe zachowania może być zrozumiane jako zaniechanie podróży lub realizacja np. rowerem, hulajnogą. Cyt.: „ kształtowanie świadomości oraz budowanie prawidłowych nawyków mobilnościowych, szczególnie wśród przedstawicieli młodszego pokolenia mieszkańców MW”.</p>	Opinia do SUMP MW.
10	str. 44. Stwierdzenie odnoszące się do Tab.5.1.: „Powiązania celów operacyjnych z celami horyzontalnymi wskazano w poniższej Tab. 5.1.	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Natomiast w kolejnym rozdziale przedstawiono szczegółowe zamierzenia SUMP MW - pakiety działań realizujące poszczególne cele, harmonogram ich realizacji, źródła finansowania oraz podmioty odpowiedzialne za ich realizację, a także zagrożenia i ryzyka realizacji SUMP MW. Stopień osiągnięcia celów SUMP MW mierzony będzie odpowiednimi wskaźnikami rezultatu i produktu (vide rozdział 7) - potwierdza Uwagę 1 powyżej.</p> <p>str. 45. - Widzimy brak powiązania Celu horyzontalnego III z Celem operacyjnym 4 „Optymalizacja ruchu samochodowego” i Celem operacyjnym 5 „Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich”, co prowadzi do wniosku, że osiągnięcie celu ekologicznego staje się dyskusyjne, ponieważ brak mocnych przesłanek co do znaczącego pomniejszenia ilości aut w podróżach do Obszaru centralnego MW.</p>	
11	str. 49. <i>Pakiet 1: Przyspieszenie linii ptz w MW</i> ; - Działania pakietu 1: Przyspieszenie linii ptz w MW; - Nr Działania 3.4 oraz 3.29 - należy	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>powiększyć zakres działań o „Obszar rozwojowy MW”. Powiększenie obszaru objętego znaczącymi usprawnieniami transportu publicznego zwiększy jego atrakcyjność, przez co wpłynie na motywację rezygnacji z podróżowania samochodami, zwłaszcza jednej lub 2 osób. Wpłynie to na zmniejszenie aut codziennie jadących do Obszaru centralnego MW.</p>	<p>Oznaczenie X przy danym obszarze interwencji oznacza obligatoryjność realizacji danego działania przez JST MW położone w tym obszarze. Natomiast brak oznaczenia X oznacza fakultatywność takiego działania - JST MW może wówczas je dodatkowo zrealizować (np. w przypadku potrzeby, możliwości, zasadności).</p>
12	<p>Str. 67. <i>Działania pakietu 10: Obniżanie emisji z transportu</i>. Numer działania: 6.10 „<i>Zazielenianie istniejących inwestycji infrastruktury drogowej i kolejowej</i>” - należy dodać „planowanych i istniejących inwestycji...”. Oczywiście jest poprawa warunków ekologicznych wzdłuż istniejących dróg, ale nie można zapominać o aktywności w kierunku planowanych inwestycji. Należy iść drogą wskazaną przez Gminą Łomianki, która zawarła z GDDKiA porozumienie</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Inwestycjom planowanym dedykowane są osobne działania (np. 2.13, 2.14, 6.9). Działanie 6.10 jest dedykowane jest już istniejącej infrastrukturze transportowej.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	o zastosowaniu dodatkowych zabezpieczeń ekologicznych planowanej S7.	
13	<p>str. 81</p> <p><i>Rys. 6.2 Obszar planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w MW;</i> - należy wydłużyć zasięg Korytarzy wysokowydajnego transportu publicznego - w DK7 znacznie dalej, aż do Gminy Czosnów ; w drodze nr 79 za Piasecznem w kierunku Góry Kalwarii, Konstancina; w drodze nr 629 za Marki w kierunku Radzymina; w drodze 92 do Błonia; w drodze 580 do Leszna. Należy utworzyć spójny program budowy buspasów AGLOMERACYJNYCH, zwłaszcza w obszarze północnego i zachodniego korytarza transportowego - gdzie następuje znacząca urbanizacja, a perspektywy budowy połączeń torowych są nieokreślone, albo nieopłacalne.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>SUMP MW pokazuje kierunki rozwoju, a nie konkretne inwestycje.</p> <p>Wnioskowany program budowy buspasów metropolitalnych zawarty jest w działaniach pakietu 1.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
14	<p>str. 82. - <i>Rys. 6.3 Planowane działania z zakresu rozwoju publicznego transportu zbiorowego w MW</i>; Należy zdecydowanie zwiększyć zasięg oczekiwanej minimalnej częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w każdym korytarzu transportowym sięgającym do Obszaru bazowego, poprzez Obszar kluczowy. Należy zwiększyć atrakcyjność i sens wyboru transportu zbiorowego, a to stanie się możliwe dzięki przyspieszeniu dojazdu do Obszaru centralnego, a po drodze utworzy się możliwość dojazdu do miejscowości położonych bliżej, przez co realnie można zmniejszyć liczbę samochodów codziennie podróżujących po MW. Zbliży to cały SUMP do osiągnięcia efektu ekologicznego. Należy zwrócić uwagę na wykonalność i koszt w czasie, co wskazuje na budowanie najtańszych rozwiązań - buspasów aglomeracyjnych.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Minimalna częstotliwość kursowania pokazuje częstotliwość na danym odcinku, która może być zwiększana, ale w żadnym przypadku nie może być zmniejszana poniżej wskazanej minimalnej wartości.</p>
15	<p>Monitorowanie realizacji SUMP MW</p> <p>str. 104. - <i>Rys. 6.7 „Schemat wpływu współdziałania inwestycji SUMP MW z inwestycjami GDDKiA na sieci TEN-T na poziom SDRR OAW”</i>. -</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Jest to schemat pokazujący</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Należy uwzględnić wyżej wniesione uwagi oraz uzupełnić je o aktualne dane dotyczące przygotowań do budowy AOW, w efekcie daty wskazane na Rys 6.7 stają się hipotetyczne.</p> <p>W celu uzyskania efektów zbliżonych do założenia, należy rozpocząć realne prace w kierunku zwiększenia atrakcyjności i efektywności transportu zbiorowego, w szczególności autobusowego. Wobec niekończącego się oczekiwania na realizacją OAW i innych inwestycji, nie należy uzasadniać braku działań oczekiwaniem (eschatologia), tylko uruchomić program budowy buspasów aglomeracyjnych.</p> <p>Realnie patrząc w tym należy upatrywać szansę osiągnięcia efektu proekologicznego i prospołecznego w MW.</p>	<p>komplementarność inwestycji mobilnościowych SUMP MW z inwestycjami GDDKiA, uwzględniający potencjalne ryzyka związane z realizacją SUMP MW, a nie wykres realizacyjny inwestycji GDDKiA.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
16	<p>Załącznik nr 1</p> <p>Działania celu operacyjnego nr 3 - „<i>Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny</i>”; Nr działania: 3.4 - „<i>Analiza zasadności wprowadzania wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów ptz</i>”.</p> <p>- w opisie brak jest jasnego wskazania o ewentualnej budowie wydzielonych pasów dla transportu zbiorowego, zwłaszcza w korytarzach transportowych gdzie brak jest transportu szynowego i jego budowa nie jest opłacalna, choćby z uwagi na rozproszoną zabudowę.</p>	<p>Uwzględniono częściowo</p> <p>Działanie 3.4 wyraźnie wskazuje na dokonywanie przed realizacją wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów ptz analiz możliwości i zasadności ich tworzenia.</p>

Opinia Zarządu Osiedla Łomianki Górne

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1.	<p>(...) chciałabym poinformować, że mimo iż kilkakrotnie nagłośniliśmy Państwa prośbę o jak największy udział w III etapie konsultacji w kilku okolicznych gminach, udział w ankiecie (co wydawało się najprostszym rozwiązaniem) - dla większości mieszkańców okazał się</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Konsultacje społeczne SUMP MW odbyły się zgodnie zamówionym zakresem oraz zgodnie z zarządzeniem Prezydenta</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>niemożliwy. Otrzymaliśmy w tej sprawie kilkaset informacji zwrotnych rozżalonych i zawiedzionych mieszkańców, którzy uznali Państwa zaproszenie za niesmaczny żart prima-aprilisowy, a ankietę za fikcję.</p> <p>Ankieta, do której link podano w e-mailu poniżej, została stworzona w taki sposób, że aby móc wypowiedzieć się w jakiegokolwiek kwestii - należałoby przeczytać prawie 350 stron szczegółowego opracowania, a do tego jeszcze 249 stron prognozy oddziaływania na środowisko, ponieważ w odpowiedziach w ankiecie wymagane jest podanie odniesienia do konkretnego podpunktu w treści powyższych opracowań. Trudno zatem taki format konsultacji uznać za skuteczny, ponieważ nie jest to w żadnym stopniu ankieta "dla mieszkańców", ale wyłącznie dla specjalistów od komunikacji, pasjonatów transportu, lub znudzonych emerytów mających do dyspozycji czas w nadmiarze.</p>	<p>Warszawy dot. konsultacji społecznych.</p> <p>Ankieta dawała możliwość wypowiedzenia się w każdym aspekcie opisywanym w SUMP MW.</p> <p>Przyspieszeniu linii ptz, w tym min. realizacji wydzielonych pasów ruchu lub korytarzy dla pojazdów ptz, dedykowane są mi.n. działania pakietu 1.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Z ogromnym rozczarowaniem i daleko idącą ostrożnością zatem nasi Mieszkańcy potraktowali Państwa deklaracje o chęci stworzenia efektywnej komunikacji transportu publicznego na obszarze Metropolii Warszawskiej, tym bardziej, że od kilku lat Łomianki przy wsparciu gmin na północ od Warszawy walczą z blokowaniem udrożnienia jej północnego wylotu, który chyba jako jedyny w obwarunku warszawskim nie posiada ani bezpiecznego transportu szynowego, ani nawet buspasa, którym sprawnie mogliby dojeżdżać komunikacją miejską do hubu transportowego na Młocinach ludzie mieszkający w Metropolii, ale pracujący w Warszawie.</p> <p>W efekcie tej blokady budowy dodatkowego buspasa czas podróży transportem publicznym z północy Warszawy jest znacznie dłuższy (z powodu postojów na przystankach), niż dojazd do Warszawy indywidualnym transportem. Większość mieszkańców jednakże zdecydowanie deklaruje, że gdyby powstał dodatkowy buspas</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>i skróciłby się czas przejazdu do portu przesiadkowego na Młocinach - z całą pewnością wybraliby komunikację publiczną. Na dzień dzisiejszy jednak są zmuszeni podróżować swoimi samochodami, co z pewnością nie służy środowisku i nie wpisuje się w obecne ekologiczne trendy.</p> <p>Łomianki zakupiły i posiadają nowy, ekologiczny tabor autobusowy, zaplecze remontowe oraz zajezdnię. Mają wspólny bilet miejski z Warszawą.</p> <p>Nasi przedstawiciele deklarowali dodatkowo możliwość stworzenia parkingu P&R w granicach Łomianek oraz dofinansowanie budowy buspasa. Jak na małą gminę, wydaje nam się, że to naprawdę szczodra propozycja.</p> <p>Mieszkańcy zgodnie twierdzą, że nie bardzo wiemy co jeszcze moglibyśmy zaproponować, aby udrożnić północny wylot Warszawy, służący przecież nie tylko wjeżdżającym do stolicy z obszaru</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Metropolii, ale także dziesiątkom tysięcy warszawiaków, którzy w weekendy, wakacje i święta wyjeżdżają na północ trasą S7, blokując Łomianki pojazdami stojącymi godzinami w kilometrowych korkach i rozjeżdżając nasze gminne ulice - nieprzygotowane na przyjęcie tak ogromnego obciążenia samochodów usiłujących objechać zatory na ulicy Kolejowej. W takiej sytuacji wydawałoby się naturalne stworzenie możliwości efektywnego przejazdu przez Łomianki do Warszawy sprawnym transportem publicznym – i nienaturalne to, że mieszkańcy Metropolii zmuszeni są o to WALCZYĆ.</p> <p>Dodatkowym czynnikiem przemawiającym za dobudowaniem buspasa i udrożnieniem przejazdu przez tzw. Kielbasianą Górkę, czyli ulicami Kolejową i Pułkową jest wojna w Ukrainie i związane z nią ewentualne prawdopodobieństwo konieczności ewakuacji północnych dzielnic Warszawy w sytuacji zagrożenia - gdzie? - na północ. Sprawna ewakuacja ludności nie będzie możliwa po dwóch</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>pasach ruchu, gdy wyjazd po S7 zablokuje się 30-ma tysiącami mieszkańców z Łomianek i okolic, a dalej kilkudziesięcioma tysiącami mieszkańców gminy Czosnów, w której w najbliższym czasie rozpocznie się zapowiadana rozbudowa inwestycji bloków wielorodzinnych. Tak więc jak najszybsze udrożnienie północnego wylotu Warszawy, jest również sprawą bezpieczeństwa obywateli tego kraju.</p>	

Opinia Gmina Wieliszew

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Proszę o wykreślenie z przedstawionego dokumentu wrysowanego przez Biuro Projektowe korytarza komunikacyjnego transportu szynowego na odcinku od Legionowa przez Gminę Wieliszew, Gminę Nasielsk i Gminę Pomiechówek.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>SUMP MW wskazuje kierunki rozwoju, w tym inwestycji infrastrukturalnych zarządców infrastruktury drogowej i kolejowej (np. warianty preferowane), a nie</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Aktualnie trwają prace analityczne projektu „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk (Kątne/Świercze)” prowadzone na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Z uwagi na trwające konsultacje nad wyborem proponowanych korytarzy kolejowych na terenie tych gmin, a także szereg protestów i sprzeciwów mieszkańców, czego odzwierciedleniem jest min. stanowisko Radnych Gminy Wieliszew z dnia nr 11/2022 z 29.11.2022r. Jako Rady Gminy Wieliszew uważamy wprowadzenie niezatwierdzonego rozwiązania za nieuzasadnione.</p> <p>Stanowisko mieszkańców i Radnych poparte jest wykonanymi na zlecenie Gminy Wieliszew analizami technicznymi i środowiskowymi, które jednoznacznie wskazują, że zaproponowane korytarze przechodzą w części przez cenne przyrodniczo obszary, w części obszary silnie zurbanizowane i jednocześnie całkowicie rujnują istniejące układy drogowe, wykluczają z możliwości obsługi komunikacyjnej część obszaru gminy i zaburzają planowane</p>	<p>konkretne przebiegi i inwestycje (które powstaną dopiero w wyniku końcowego projektu), niemniej treść map SUMP MW została zmieniona.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>zagospodarowanie terenu przewidziane w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego.</p> <p>Proponowane przebiegi zostały poprowadzone przez obszar Gminy Wieliszew, który obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach oraz pełni funkcję korytarza ekologicznego łączącego Puszcę Kampinoską z Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków - Dolina Bugu.</p> <p>W przedstawionej przez PKP PLK propozycji nie zostały uwzględnione skutki związane z wysiedleniem ogromnej liczby rodzin mieszkających w miejscowościach Łajski, Michałów Reginów, Kałuszyn, Krubin i Skrzyszew, gdzie inwestycja ma przebiegać.</p> <p>Gmina Wieliszew po przanalizowaniu Planu Zrównoważonej mobilności miejskiej dla Metropolii stwierdza, że dopiero po zakończonych konsultacjach wyboru budowy nowego korytarza kolejowego i podjęciu decyzji co do wybranego wariantu, można</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>odzwierciedlić stosowny przebieg w przygotowywanym przez Państwa dokumencie.</p> <p>Ponadto zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie udziału i planowanych działań realizowanych przez interesariuszy projektu SUMP Metropolii Warszawa tj. PKP Polskie Linie Kolejowe oraz PKP Intercity S.A.</p>	

Opinia Gminy Michałowice

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 13</p> <p>"optymalizacja ruchu kołowego na terenie całej metropolii (w tym również uspokajanie ruchu, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast i miejscowości);"</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Zakres działań uwzględnia także przeprowadzanie analiz, w tym dot. zasadności i możliwości ich realizacji.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Co do zasady słuszny postulat jednak powinien być obwarowany komentarzem, że jeżeli realizacja tego celu miałyby polegać na budowie nowej drogi to zarówno potrzeba zbudowania takiej drogi powinna być analitycznie uzasadniona na podstawie wiarygodnego badania ruchu i prognozy ruchu jak również skutki finansowe i środowiskowe budowy takiej drogi powinny być rzetelnie zbadane. Powinna zostać przeprowadzona analiza wielowariantowa przy czym wariantowość należy rozumieć jako alternatywne rozwiązania a nie alternatywne przebiegi danej drogi np. wprowadzenie dostępnej komunikacji zbiorowej na danym odcinku, realizacja drogi w innym miejscu np. poprzez poszerzenie innej już istniejącej drogi w zależności od tego który z wariantów przyniesie mniejsze szkody dla środowiska i dla ludzi.</p> <p>Obecnie budowa dróg wojewódzkich, krajowych odbywa się na podstawie nierzetelnego Planu transportowego z 2022 r. Należy zrewidować założenia istniejące w tym planie ponieważ założenia</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>do niego były opracowywane w oparciu o często stare nieaktualne plany rozwoju dróg bez przeprowadzenia rzetelnej analizy. Dodatkowo należy mieć na względzie przeciwdziałanie zmianom klimatu, gdzie budowa nowej drogi jest ekstremalnie szkodliwa.</p> <p>Powinien być obwarowany komentarzem, że jeżeli realizacja tego celu miałaby polegać na budowie nowej drogi to zarówno potrzeba zbudowania takiej drogi powinna być analitycznie uzasadniona na podstawie wiarygodnego badania ruchu i prognozy ruchu jak również skutki finansowe i środowiskowe budowy takiej drogi powinny być rzetelnie zbadane. Powinna zostać przeprowadzona analiza wielowariantowa przy czym wariantowość należy rozumieć jako alternatywne rozwiązania a nie alternatywne przebiegi danej drogi np. wprowadzenie dostępnej komunikacji zbiorowej na danym odcinku, realizacja drogi w innym miejscu np. przez poszerzenie innej już istniejącej drogi w zależności od tego który z wariantów przyniesie mniejsze szkody dla środowiska i dla ludzi.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
2	<p>Gdzie jesteście? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW s. 15. "oraz kongestią na drogach wjazdowych do Warszawy.</p> <p>Należy unikać określeń branżowych powszechnie nieużywanych; zmniejsza to jakość odbioru przez mieszkańców, sprawia wrażenie, że dokument nie został przez nich współtworzony a wykreowany przez naukowe środowisko, zmienić na polski odpowiednik lub opisowo</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Użyte w SUMP MW skróty i wyrażenia są opisane w słowniku na początku dokumentu.</p>
3	<p>Gdzie jesteście? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 17</p> <p>Usprawnianie i uspokajanie ruchu (także w aspekcie szczególnie zagrożonych uczestników ruchu) w miastach i miejscowościach w MW w ramach budowy kolejnych obwodnic w ciągach dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, pozwalających na wyprowadzanie z nich ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego, umożliwiające szersze wdrażanie rozwiązań podnoszących poziom brd. Co do zasady słuszny postulat jednak powinien być obwarowany komentarzem, że jeżeli realizacja tego celu miałaby polegać na budowie nowej drogi to</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Zakres działań uwzględnia także przeprowadzanie analiz, w tym dot. zasadności i możliwości ich realizacji.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>zarówno potrzeba zbudowania takiej drogi powinna być analitycznie uzasadniona na podstawie wiarygodnego badania ruchu i prognozy ruchu jak również skutki finansowe i środowiskowe budowy takiej drogi powinny być rzetelnie zbadane. Powinna zostać przeprowadzona analiza wielowariantowa przy czym wariantowość należy rozumieć jako alternatywne rozwiązania a nie alternatywne przebiegi danej drogi np. wprowadzenie dostępnej komunikacji zbiorowej na danym odcinku, realizacja drogi w innym miejscu np. przez poszerzenie innej już istniejącej drogi w zależności od tego który z wariantów przyniesie mniejsze szkody dla środowiska i dla ludzi. Obecnie budowa dróg wojewódzkich, krajowych odbywa się na podstawie nierzetelnego Planu transportowego z 2022 r. Należy zrewidować założenia istniejące w tym planie ponieważ założenia do niego były opracowywane w oparciu o często stare nieaktualne plany rozwoju dróg bez przeprowadzenia rzetelnej analizy.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Nieuzasadniona budowa nowej drogi to koszty w znaczeniu finansowym i środowiskowym na lata. Dodatkowo należy mieć na względzie przeciwdziałanie zmianom klimatu, gdzie budowa nowej drogi jest ekstremalnie szkodliwa. Powinien być obwarowany komentarzem, że jeżeli realizacja tego celu miałaby polegać na budowie nowej drogi to zarówno potrzeba zbudowania takiej drogi powinna być analitycznie uzasadniona na podstawie wiarygodnego badania ruchu i prognozy ruchu jak również skutki finansowe i środowiskowe budowy takiej drogi powinny być rzetelnie zbadane. Powinna zostać przeprowadzona analiza wielowariantowa przy czym wariantowość należy rozumieć jako alternatywne rozwiązania a nie alternatywne przebiegi danej drogi np. wprowadzenie dostępnej komunikacji zbiorowej na danym odcinku, realizacja drogi w innym miejscu np. poprzez poszerzenie innej już istniejącej drogi, wprowadzenie rozwiązań z zakresu BRD (w tym ITS) w zależności od</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	tego który z wariantów przyniesie mniejsze szkody dla środowiska i dla ludzi.	
4	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 18 budowę dróg szybkiego ruchu (A i S), dróg zamiejskich układu podstawowego (DK i DW)</p> <p>Co do zasady słuszny postulat jednak powinien być obwarowany komentarzem, że jeżeli realizacja tego celu miałaby polegać na budowie nowej drogi to zarówno potrzeba zbudowania takiej drogi powinna być analitycznie uzasadniona na podstawie wiarygodnego badania ruchu i prognozy ruchu jak również skutki finansowe i środowiskowe budowy takiej drogi powinny być rzetelnie zbadane.</p> <p>Powinna zostać przeprowadzona analiza wielowariantowa przy czym wariantowość należy rozumieć jako alternatywne rozwiązania a nie alternatywne przebiegi danej drogi np. wprowadzenie dostępnej komunikacji zbiorowej na danym odcinku, realizacja drogi w innym miejscu np. poprzez poszerzenie innej już istniejącej drogi w zależności</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniono</p> <p>Zakres działań uwzględnia także przeprowadzanie analiz, w tym dot. zasadności i możliwości ich realizacji.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>od tego który z wariantów przyniesie mniejsze szkody dla środowiska i dla ludzi. obecnie budowa dróg wojewódzkich, krajowych odbywa się na podstawie nierzetelnego Planu transportowego z 2022 r. Należy zrewidować założenia istniejące w tym planie ponieważ założenia do niego były opracowywane w oparciu o często stare nieaktualne plany rozwoju dróg bez przeprowadzenia rzetelnej analizy.</p> <p>Nieuzasadniona budowa nowej drogi to koszty w znaczeniu finansowym i środowiskowym na lata. Dodatkowo należy mieć na względzie przeciwdziałanie zmianom klimatu, gdzie budowa nowej drogi jest ekstremalnie szkodliwa powinien być obwarowany komentarzem, że jeżeli realizacja tego celu miałyby polegać na budowie nowej drogi to zarówno potrzeba zbudowania takiej drogi powinna być analitycznie uzasadniona na podstawie wiarygodnego badania ruchu i prognozy ruchu jak również skutki finansowe i środowiskowe budowy takiej drogi powinny być rzetelnie zbadane.</p> <p>Powinna zostać przeprowadzona analiza wielowariantowa przy czym wariantowość należy rozumieć jako alternatywne rozwiązania a nie</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>alternatywne przebiegi danej drogi np. wprowadzenie dostępnej komunikacji zbiorowej na danym odcinku, realizacja drogi w innym miejscu np. przez poszerzenie innej już istniejącej drogi, wprowadzenie rozwiązań z zakresu BRD (w tym ITS) w zależności od tego który z wariantów przyniesie mniejsze szkody dla środowiska i dla ludzi.</p>	
5	<p>Gdzie jesteście? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 18 pkt. 2.2 "Powstające kolejne parkingi P+R (w tym zorganizowane kubaturowe parkingi wielopoziomowe), powiązane w MW głównie z systemem kolejowym (w Warszawie dodatkowo z siecią tramwajową i liniami metra) oraz siecią linii autobusowych."</p> <p>To błędne założenie. Nie można pozwolić na dalszy nieograniczony rozwój parkingów P+R w gminach MW. Uwagi te były zgłaszane już na I Etapie ale nie zostały w żaden sposób uwzględnione.</p> <p>Dalszy rozwój tego typu parkingów w Gminach MW przy stacjach i przystankach kolejowych o ile może się przyczynić do zmniejszenia liczby pojazdów wjeżdżających do Warszawy o tyle często prowadzi</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>To jest analiza SWOT pochodząca z Diagnozy SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>do degradacji tych miejscowości i zwiększa koszty utrzymania tego typu parkingów przez lokalnych włodarzy.</p> <p>Tego typu parkingi powinny być tylko w miejscach gdzie jest to szczególnie uzasadnione. Parkingi takie co do zasady powinny być niewielkie maks 20-25 miejsc postojowych. W przypadku większego zainteresowania powinna być rekomendacja do budowy linii autobusowej dowożącej podróżnych.</p>	
6	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 19</p> <p>Postępujący wzrost udziału zieleni w korytarzach drogowych w Warszawie. Wydaje się że ten postulat jest słuszny również poza Warszawą zieleni wywiera pozytywny wpływ na otoczenie również poza Warszawą. Rozszerzenie treści o "i na terenie całej metropolii"</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>To jest analiza SWOT pochodząca z Diagnozy SUMP MW.</p>
7	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW s. 20, pkt. 2.3 "Nadal zbyt mała względem zapotrzebowania na przesiadki sieć parkingów P+R – w 42 Gminach MW (60% wszystkich Gmin MW) nie ma jeszcze parkingów P+R.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>To jest analiza SWOT pochodząca z Diagnozy SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>➤ Zbyt mała pojemność (liczba m.p.) niektórych istniejących parkingów P+R; wymaga to ich przebudowy lub rozbudowy."</p> <p>To błędne założenie. Trudno je uznać za słabą stronę. Nie można pozwolić na dalszy nieograniczony rozwój parkingów P+R w gminach MW. Uwagi te były zgłaszane już na I Etapie ale nie zostały w żaden sposób uwzględnione. Dalszy rozwój tego typu parkingów w Gminach MW przy stacjach i przystankach kolejowych o ile może się przyczynić do zmniejszenia liczby pojazdów wjeżdżających do Warszawy o tyle często prowadzi do degradacji tych miejscowości i zwiększa koszty utrzymania tego typu parkingów przez lokalnych włodarzy. Tego typu parkingi powinny być tylko w miejscach gdzie jest to szczególnie uzasadnione. Parkingi takie co do zasady powinny być niewielkie maks 20-25 miejsc postojowych. W przypadku większego zainteresowania powinna być rekomendacja do budowy linii autobusowej dowożącej podróżnych.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
8	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 22</p> <p>2.4 Szanse "Powstające (nieorganizowane przez ZTM) miejskie, gminne oraz międzygminne i powiatowo-gminne systemy transportu autobusowego w MW."</p> <p>Trudno zaliczyć jako szansę budowę autonomicznych systemów transportu autobusowego. Poza tym pozbawione wydaje się większego sensu budowanie systemów transportu jedynie na obszarze jednej gminy. To zaprzeczenie idei scalenia systemów komunikacji do obszaru całej metropolii. Zatem to jest jednym z zagrożeń a nie szans. Przeniesienie do kategorii Słabe strony</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>To jest analiza SWOT pochodząca z Diagnozy SUMP MW. Jest to szansa na tworzenie integracji w ptz o charakterze metropolitalnym (międzygminnym).</p>
9	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 23</p> <p>2.4 Usprawnianie pomiędzy Gminami MW już istniejącego skomunikowania liniami ptz oraz uruchamianie brakującego, w oparciu także o możliwości dofinansowania przez inne JST MW oraz ze środków FRPA.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>To jest analiza SWOT pochodząca z Diagnozy SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>System FRPA jest z założenia wadliwym systemem finansowania prowadzącym do powstawania patologii np. preferowane długie linie należy dążyć do zmiany systemu finansowania na poziomie, gminnym, powiatowym, metropolitalnym i krajowym. Proponuję wykreślenie "oraz ze środków FRPA." i dodanie "lub w ramach nowego systemu finansowania komunikacji metropolitalnej"</p>	
10	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 23</p> <p>2.4 Zwiększanie liczby miejsc parkingowych na parkingach P+R m.in. poprzez realizację parkingów wielopoziomowych, z wykorzystaniem możliwości współpracy z zarządcami terenu, zarządcami dróg i zarządcami infrastruktury kolejowej oraz dofinansowaniu zewnętrznemu. To błędne założenie. Trudno je uznać za słabą stronę. Nie można pozwolić na dalszy nieograniczony rozwój parkingów P+R w gminach MW. Uwagi te były zgłaszane już na I Etapie ale nie zostały w żaden sposób uwzględnione.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>To jest analiza SWOT pochodząca z Diagnozy SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Dalszy rozwój tego typu parkingów w Gminach MW przy stacjach i przystankach kolejowych o ile może się przyczynić do zmniejszenia liczby pojazdów wjeżdżających do Warszawy o tyle często prowadzi do degradacji tych miejscowości i zwiększa koszty utrzymania tego typu parkingów przez lokalnych włodarzy.</p> <p>Tego typu parkingi powinny być tylko w miejscach gdzie jest to szczególnie uzasadnione. Parkingi takie co do zasady powinny być niewielkie maks 20-25 miejsc postojowych. W przypadku większego zainteresowania powinna być rekomendacja do budowy linii autobusowej dowożącej podróżnych.</p>	
11	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW s. 23</p> <p>2.4 Dofinansowanie zewnętrzne do budowy nowych dróg, przebudowy lub rozbudowy istniejących i likwidowania miejsc oraz odcinków niebezpiecznych. Z zastrzeżeniem, że budowa oraz dofinansowanie</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>To jest analiza SWOT pochodząca z Diagnozy SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>powinno być uzależnione od przeprowadzenia procesu konsultacji społecznych ponad obowiązujące obecnie minimalne wymagania prawne na etapie założeń do projektowania. Wymagane powinno być udowodnienie konieczności budowania nowych dróg w oparciu o rzetelne badania ruchu i rzetelną prognozę ruchu, koszty budowy i utrzymania drogi , koszty dla środowiska i przedstawienie wielowariantowej analizy rozwiązań w tym np. poprawienia warunków ruchu przez ITS, lub wprowadzenie rozwiązań z zakresu BRD, rozwiązań zakresu komunikacji zbiorowej itp. Bez prowadzenia tego typu dodatkowych wymagań powstaje duże ryzyko forsowania realizacji rozwiązań, które są w planie transportowym. Jednak inwestycje wskazane w planie transportowym zostały często opracowane wiele lat wcześniej wg zasady prymatu myśli rozbudowy dróg za wszelką cenę bez rzeczywistej analizy konieczności budowy nowej drogi i realnego wpływu na środowisko i pogorszenie warunków życia. Wprowadzenie dodatkowych wymagań do weryfikacji</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	zasadności budowy nowych dróg w oparciu o propozycje zawarte w uwagach	
12	<p>Gdzie jesteśmy? Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MW, s. 25</p> <p>2.5 Dalszy wzrost udziału podróży samochodem osobowym po MW, w tym w dojazdach z Gmin MW do Warszawy, spowodowany brakiem parkingów P+R lub brakiem ich dostatecznej liczby oraz brakiem dostatecznej liczby miejsc parkingowych na nich. Z zastrzeżeniem, że parkingi P+R powstaną w miejscach i wielkości, w których nie doprowadzą do degradacji miejscowości na terenie Gmin MW. Dalszy rozwój tego typu parkingów w Gminach MW przy stacjach i przystankach kolejowych o ile może się przyczynić do zmniejszenia liczby pojazdów wjeżdżających do Warszawy o tyle często prowadzi do degradacji tych miejscowości i zwiększa koszty utrzymania tego typu parkingów przez lokalnych włodarzy Wprowadzenie zastrzeżenia jak w uwadze.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>To jest analiza SWOT pochodząca z Diagnozy SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
13	<p>Obszary interwencji, s. 29.</p> <p>Do wskazania właściwych kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności na obszarze MW wykorzystano wskazania Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku [10], którego kierunki rozwoju transportu w województwie koncentrują się na infrastrukturze i usługach transportowych służących obsłudze ruchu regionalnego, z uwzględnieniem powiązań krajowych i lokalnych Jest to błędne założenie.</p> <p>Obecne doświadczenia np. z protestów mieszkańców co do budowy Paszkowianki jak i obwodnicy warszawy wskazują na to, że założenia planu transportowego są bezrefleksyjnie realizowane przez MZDW. Przykładowo dla inwestycji budowy Paszkowianki MZDW nie jest w stanie udowodnić zasadności realizacji tej inwestycji. Nie ma żadnych wskazań, ani założeń ruchowych. Jedynie straty dla środowiska i degradacja terenów które przez tą drogę zostaną odcięte od</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Realizacja działań ujętych w SUMP MW podparta jest szeregiem działań związanych z partycypacją społeczną przy ich realizacji.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>ekosystemu w kierunku zachodnim. W rzeczywistości założenia zawarte w Planie transportowym podlegają weryfikacji. I okazuje się, że zasadność tych założeń jest podważana. Założenia z Planu transportowego mogą być jednym ze wskazań kierunków rozwoju. Obligatoryjnie realizacja tych często przestarzałych założeń wymaga weryfikacji i wprowadzenia dodatkowego mechanizmu kontroli społecznej na etapie powstawania koncepcji. Wskazania alternatywnych rozwiązań (a nie tylko alternatywnych przebiegów drogi).</p>	
14	<p>Cel operacyjny 4: Optymalizacja ruchu samochodowego s. 42</p> <p>"Istotne jest przede wszystkim uwalnianie centrów miast i miejscowości od ruchu tranzytowego (poprzez budowę kolejnych obwodnic i obwodnic śródmiejskich)," Z zastrzeżeniem, że budowa oraz dofinansowanie powinno być uzależnione od przeprowadzenia procesu konsultacji społecznych ponad obowiązujące obecnie minimalne wymagania prawne na etapie założeń do projektowania.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Realizacja działań ujętych w SUMP MW podparta jest szeregiem działań związanych z partycypacją społeczną przy ich realizacji.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Wymagane powinno być udowodnienie konieczności budowania nowych dróg w oparciu o rzetelne badania ruchu i rzetelną prognozę ruchu, koszty budowy i utrzymania drogi , koszty dla środowiska i przedstawienie wielowariantowej analizy rozwiązań w tym np. poprawienia warunków ruchu przez ITS, lub wprowadzenie rozwiązań z zakresu BRD, rozwiązań zakresu komunikacji zbiorowej itp. Bez prowadzenia tego typu dodatkowych wymagań powstaje duże ryzyko forsowania realizacji rozwiązań, które są w planie transportowym. Jednak inwestycje wskazane w planie transportowym zostały często opracowane wiele lat wcześniej wg zasady prymatu myśli rozbudowy dróg za wszelką cenę bez rzeczywistej analizy konieczności budowy nowej drogi i realnego wpływu na środowisko i pogorszenie warunków życia. Wprowadzenie dodatkowych wymagań do weryfikacji zasadności budowy nowych dróg w oparciu o propozycje zawarte w uwagach.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
15	<p>Wskaźniki rezultatu grupy G. Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego, s. 112</p> <p>Przez bardzo dobry lub dobry dostęp do ptz, rozumiany jest:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ dla obszaru zamieszkałego przez poniżej 100 tys. mieszk., tj. Obszaru pozostałego MW:➤ bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie),➤ dobry dostęp to poniżej średnio 4 połączeń na godzinę; <p>Wydaje się, że częstotliwość połączeń autobusowych powinna być dostosowana do dostępności komunikacji szynowej w danym regionie. Poza tym częstotliwość kursowania powinna być taka aby podróżowanie komunikacją zbiorową była atrakcyjna wobec komunikacji samochodowej indywidualnej. Można określić taki wskaźnik odpowiedni (możliwy) do sfinansowania w ramach obecnych zasad finansowania oraz wskaźnik, który określa częstotliwość</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Jest to wskaźnik obligatoryjny dla SUMP: wskaźnik nr 6 – dostęp do usług w zakresie mobilności, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>kursowania pozwalająca na zmianę przyzwyczajeń komunikacyjnych na odbycie podróży komunikacją zbiorową. Jednym z założeń SUMP jest zmiana finansowania komunikacji zbiorowej. Należy wyznaczyć wskaźnik w odniesieniu do docelowej sytuacji jak jest zmiana przyzwyczajeń a nie samo sztywne odniesienie do częstotliwości kursowania. Wydaje się, że częstotliwość połączeń autobusowych powinna być dostosowana do dostępności komunikacji szynowej w danym regionie. Poza tym częstotliwość kursowania powinna być taka aby podróżowanie komunikacją zbiorową była atrakcyjna wobec komunikacji samochodowej indywidualnej. powinien zostać określony drugi. Można określić taki wskaźnik odpowiedni (możliwy) do sfinansowania w ramach obecnych zasad finansowania oraz powinien zostać określony drugi wskaźnik, który określi częstotliwość kursowania pozwalająca na zmianę przyzwyczajeń komunikacyjnych na odbycie podróży komunikacją zbiorową. Jednym z założeń SUMP jest zmiana finansowania komunikacji zbiorowej.</p>	



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
16	<p>Wskaźnik rezultatu D, Liczba mieszkańców Warszawy narażonych na hałas drogowy LDWN ≥ 55 dB, S. 12, Wskaźnik rezultatu D</p> <p>Liczba mieszkańców Warszawy narażonych na hałas drogowy LDWN ≥ 55 dB</p> <p>Dlaczego wskaźnik odnosi się tylko do mieszkańców Warszawy?</p> <p>Należy rozszerzyć ten lub dodać nowy wskaźnik odnoszący się do wszystkich mieszkańców metropolii..</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wskaźnik D dotyczy Warszawy ze względu na prowadzenie i dostępność danych, które są realizowane na obszarze MW tylko w Warszawie.</p>

Opinie i uwagi na temat komunikacji Warszawa–Łomianki; zebrane wszystkie uwagi

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>W związku z trwającymi III konsultacjami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla metropolii warszawskiej, pragnę zwrócić uwagę na potrzebę rozwinięcia systemu komunikacji po zachodniej stronie Warszawy (Łomianki, Izabelin, Czosnów). Jedną z sugestii jest budowa szybkiego tramwaju Łomianki – Młociny, o której mówiono podczas konferencji "Połączenie szynowe Młociny – Łomianki –</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wnoszone działania realizuje działanie 3.28. Również w innych działaniach można znaleźć realizację postulowanych celów.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Modlin". Mimo kosztu i ograniczeń w budowie infrastruktury, taki tramwaj znacząco ułatwiłby sposób przemieszczania się do m.in Warszawy. Aktualnie dojazd w kierunku Warszawy (zwłaszcza w porannych), jest bardzo utrudniony. Autobusy są przeładowane (często wejście do takiego autobusu jest niemożliwe), nie wspominając o korkach, jakie występują na ul. Pułkowej. Innym bardziej przyziemnym pomysłem jest budowa oddzielnego pasa (wzdłuż ul. Pułkowej). System posiadałby wtedy sporą przepustowość, a jego utworzenie pociągnęłoby za sobą relatywnie niskie koszty, a możliwość wydłużenia do Modlina byłaby w zasadzie bezinwestycyjna. W relacji do innych wariantów, brak jest istotnych wad tego rozwiązania. Brak komunikacji szynowej – metra, WKD, czy tramwaju na naszym kierunku to poważne przeoczenie władz Warszawy. Utrudnia to ucywilizowania dojazdu do aglomeracji.</p>	
2	<p>Jako wieloletni mieszkaniec w pierwszej kolejności oczekiwałbym uwzględniania w planach dodatkowego buspasa na trasie pomiędzy</p>	<p>Wyjaśnienie SUMP MW wskazuje kierunki rozwoju, a nie</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Łomiankami a stacją metra Młociny. Na podstawie wcześniejszych analiz ustalono, że byłaby to stosunkowo najmniej kosztowa opcja w porównaniu z innymi. Drugą opcją byłoby przedłużenie bądź utworzenie nowej linii tramwajowej z metra Młociny do Łomianek, a przynajmniej do ich centrum. Trzecią propozycją byłoby przedłużenie linii metra przynajmniej na uniwersytet UKSW przy ulicy Wójcickiego a w najlepszym przypadku do Burakowa bądź centrum Łomianek.</p> <p>Proponowałbym również stworzenie ścieżki rowerowej wzdłuż Pułkowej od Metra Młociny do Łomianek, gdyż w obecnej formie trzeba poruszać się rowerem po mocno ruchliwej jezdni.</p> <p>Należałoby się również przyjrzeć światłom na skrzyżowaniu ulicy Wójcickiego z ulicą Pułkową, gdyż to zawsze tamten punkt generuje największe korki z Łomianek i dalszych miejscowości. Przez to tworzy się największy zator w godzinach porannych, a coraz częściej nawet w</p>	<p>konkretne pojedyncze inwestycje lub rozwiązania. Stanowią one element analiz i dedykowanych projektów.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>środku dnia pracy. Możliwym rozwiązaniem byłoby zmiana organizacji ruchu bądź stworzenie jakiejś formy wiaduktu.</p> <p>W ramach komunikacji miejskiej należałoby również zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów w godzinach wieczornych tj. Od 22 do 1 w nocy w dni pracy oraz weekendy. Większa mobilność i brak konieczności czekania w najgorszym przypadku pół godziny czy nawet dłużej na autobus linii 150 bądź 750 byłyby zdecydowanie ułatwieniem dla mieszkańców Łomianek.</p>	
3	<p>W związku ze stale zwiększającą się liczbą mieszkańców Łomianek (mieszkam tu od 20 lat i zdecydowanie widać różnice) należałoby wprowadzić rozwiązania, które odpowiedziałyby na rosnące oczekiwania i zapotrzebowanie. Na ten moment poza wprowadzeniem Łomianek do 1 strefy biletowej oraz wymianu autobusów na nowoczesne i komfortowe modele nie widać więcej znaczących postępów. Jestem zadowolony tych zmian, jednakże jako mieszkaniec liczyłbym na więcej ze strony organów decyzyjnych.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania realizują m.in. działania pakietu 2, 5 i 9.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	Liczę, że mój głos nie jest odosobniony i zostanie on usłyszany oraz uwzględniony w planie zrównoważonej mobilności miejskiej SUMP.	
4	<p>a) Jako mieszkanka Łomianek chciałam zawnieść o budowę porządnej ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Kolejowej i Pułkowej, która połączy Łomianki z Warszawą. Stojąc rano w korku, nie raz widziałam rowerzystów próbujących przejechać obok samochodów, poboczem, nieraz w błocie. Rano rowerem jedzie się szybciej i jest to ekologiczne i zdrowe. Sądzę, że wielu mieszkańców mogłoby się przesiąść na rower. A przy tym koszt takiej ścieżki jest stosunkowo niski w porównaniu z np. tramwajem czy buspasem.</p> <p>b) PS. wiem, że jest ścieżka przez las, ale uważam że taki przejazd nie jest bezpieczny dla młodzieży czy kobiet</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania realizują działania pakietu 12.</p>
5	Jako mieszkanka Łomianek stojąca codziennie w korku do Warszawy w godzinach porannych i po południu w drodze do domu, biorąc	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania realizują działania</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>szybkość rozwoju naszej gminy wnioskuję o uwzględnienie w planach mających na celu poprawę mobilności budowę wiaduktu na skrzyżowaniu ulicy Pułkowej i ulicy Wójcickiego, który usprawni wjazd i wyjazd z Warszawy. Łomiankom brakuje też bardzo transportu publicznego łączącego je z węzłem Młociny, może być to linia tramwajowa.</p>	<p>pakietu 1 i 2.</p>
6	<p>Proszę o utworzenie połączenia tramwajowego z Łomianek do Warszawy. Proszę o utworzenie tunelu pod Kiełbasianą Górką</p>	<p>Opinia uwzględniona Wnoszone działania realizuje działanie 3.28.</p>
7	<p>Chciałbym prosić o uwzględnienie zmian na północnym wylocie z Warszawy w ciągu DK7 (z Młocin w stronę Łomianek). Aktualnie jest to chyba jedyna z głównych "wylotówek" z Aglomeracji Warszawskiej, która nie jest rozwinięta do parametrów trasy ekspresowej. Jej budowa jest planowana od wielu lat, ale proces z wielu powodów jest wciąż opóźniany. Daty zawarte w dokumentach są całkowicie nierealne biorąc pod uwagę aktualny status prac. Zakładając, że cały</p>	<p>Opinia uwzględniona SUMP MW wskazuje kierunki rozwoju, a nie konkretne pojedyncze inwestycje lub rozwiązania. Stanowią one element analiz i dedykowanych projektów.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>proces od tego momentu postępowały sprawnie (co biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia jest mało realne) to droga mogłaby być gotowa w okolicach 2030 roku. Realnie trzeba dodać jeszcze 2-3 lata przy dobrej woli politycznej. Daje to mieszkańcom Łomianek i innych miejscowości na północ od Warszawy jeszcze 10 lat nieustających korków na odcinku od Brukowej w Łomiankach do Trasy Mostu Marii Skłodowskiej Curie.</p>	
8	<p>Chciałabym zgłosić swoją propozycję udroźnienia ruchu na Odcinku Łomianki-Warszawa. Ruch od tej strony Warszawy jest niewspółmierny do jego możliwości obciążeniowych. Prawie w każdej porze dnia korki na trasie Łomianki - Warszawa powodują, że pokonywanie tras wydłuża się średnio o około 30 min. Niestety wieloletnie zaniedbania w tym temacie spowodowały, że przez rozrost ilości mieszkańców po północnej części Warszawy (Płock, Płońsk, Nowy Dwór Mazowiecki, Czosnów, Łomianki) a brak infrastruktury, przyjmującej taką ilość pojazdów trasa Łomianki -</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania realizuje m.in. działanie 3.11, 3.23, 3.28.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>Warszawa wiecznie stoi. Proponowane rozwiązanie to transport szynowy. Parking dla takich pojazdów można byłoby zorganizować przy istniejącym Auchan. Jestem przekonana. Że puszczenie linii tramwajowej wzdłuż ulicy Pułkowej znacząco poprawiłaby komunikację Łomianek z Warszawa , a co za tym idzie zmniejszyła ilość pojazdów w samym mieście. Mieszkańcy Łomianek będą bardzo wdzięczni za wybranie tej inicjatywy do realizacji i konsultacji w najbliższym czasie</p>	
9	<p>W ramach konsultacji społecznych chcielibyśmy złożyć wniosek o udrożnienie północnego wylotu Warszawy (w obie strony) – w stronę Łomianek / Czosnowa. To chyba jedyny kluczowy i zaludniony obszar bez komunikacji szynowej z Warszawą, co powoduje ogromne korki i emisję zanieczyszczeń.</p> <p>Prosimy o rozważenie opcji:</p> <ul style="list-style-type: none">a) przedłużenia metra (podziemne lub naziemne) z Młocin,	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania realizuje działanie 3.28.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	b) tramwaju	
10	Lobbujemy za usprawnieniem transportu publicznego z Łomianek, który obecnie utyka w korkach na Górcie Kiełbasianej, więc za stworzeniem bus pasa,	Opinia uwzględniona Wnoszone działania realizuje działanie 3.28.
11	Jestem mieszkańcem Łomianek i jak każdy odczuwam problem z dojazdem do Warszawy. W zasadzie jest tylko jedna trasa, która jest teraz już prawie non-stop zakorkowana. Nie jestem specjalistą od rozwiązań technologicznych ale alternatywa dla samochodu i autobusu byłaby najlepszym rozwiązaniem. Myślę o tramwaju, który dojeżdżałby z Młocin do Centrum Handlowego Łomianki (z Auchan). Oczywiście poszerzenie drogi też byłoby pomocne,	Opinia uwzględniona Wnoszone działania realizuje działanie 3.28.
12	Oddaje swój głos na każdy projekt który pomoże w komunikacji z Warszawa . Przy czym uważam, że skoro jest już sporządzony 1/projekt tramwaju i jest to opcja najtańsza to powinniśmy to zrealizować. 2/ należałoby w związku z tym jakoś usprawnić	Opinia uwzględniona Wnoszone działania realizuje działanie 3.28.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>skrzyżowanie z Wójcickiego. Tunel? Wiadukt? 3/ Przedwojenna koncepcja zreszta zrealizowana i rozebrana kolei WKD lub metra naziemnego wzorem Londynu z Młocin i dociągnięta do Nowego Dworu rozwiązałyby wszystkie problemy i Czosnowa i Sądowej i Kazunia.</p>	
13	<p>W związku z trwającymi III konsultacjami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla metropolii warszawskiej, pragnę zwrócić uwagę na potrzebę rozwinięcia systemu komunikacji po zachodniej stronie Warszawy (Łomianki, Izabelin, Czosnów). Jedną z sugestii jest budowa szybkiego tramwaju Łomianki-Młociny o której mówiono podczas konferencji "Połączenie szynowe Młociny - Łomianki - Modlin". Mimo kosztu i ograniczeń w budowie infrastruktury, taki tramwaj znacząco ułatwiłby sposób przemieszczania się do m.in Warszawy. Aktualnie dojazd w kierunku Warszawy (zwłaszcza w godzinach porannych), jest bardzo utrudniony. Autobusy są przeładowane (często wejście do takiego autobusu jest niemożliwe)</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Wnoszone działania realizuje m.in. działanie 3.4, 3.28 i 3.29.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>nie wspominając o korkach jakie występują na ul. Pułkowej. Innym bardziej 'przyziemnym' pomysłem jest budowa oddzielnego pasa autobusowego (wzdłuż ul. Pułkowej). System posiadałby wtedy sporą przepustowość, a jego utworzenie pociągnęłoby za sobą relatywnie niskie koszty, a możliwość wydłużenia do Modlina byłaby w zasadzie bezinwestycyjna. W relacji do innych wariantów, brak jest istotnych wad tego rozwiązania. Brak komunikacji szynowej - metra, WKD, czy tramwaju na naszym kierunku to poważne przeoczenie władz Warszawy. Utrudnia to ucywilizowania dojazdu do aglomeracji.</p>	

Opinia Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. Mobilności

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1.	<p>Cele i założenia dokumentu są częściowo niezgodne z koncepcją SUMP. W dokumencie cele i założenia są zawarte w "obszarach strategicznych" oceny scenariuszy (str. 35). Spośród wymienionych w koncepcji celów i założeń pominięto m.in. przystępność cenową i</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Spośród wymienionych w koncepcji celów i założeń nic nie zostało pominięte, ponieważ wskazane założenia były przedmiotem analiz</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>włączenie osób z grup defaworyzowanych, perspektywę płci, zaspokojenie potrzeb pieszych i rowerzystów, atrakcyjność środowiska miejskiego i lepsze dzielenie przestrzeni publicznych, wpływ na zdrowie publiczne, logistykę miejską. W całym dokumencie marginalnie potraktowano wymiary socjalny, zdrowotny, ruchu pieszego oraz równość płci. Tych spraw nie dotyczy nie tylko żadne z kryteriów oceny scenariuszy, ale też celów operacyjnych ani wskaźników realizacji dokumentu. Dokument nie odnosi się do opracowywanego w Warszawie "Planu poprawy jakości przestrzeni publicznych". Dlatego dokument wymaga znacznych przekształceń i uzupełnień o kwestie równościowe. Autorzy dokumentu dodali natomiast własny "obszar strategiczny" - rozwój technologii informacyjnych, który nie jest celem i założeniem, ale środkiem do realizacji niektórych z nich. Dobór "obszarów strategicznych" niezgodny z celami i założeniami zawartymi w koncepcji wyraźnie faworyzuje scenariusz 3. Ocena scenariuszy przez interesariuszy nie została zweryfikowana w</p>	<p>podczas obydwu tur warsztatów z interesariuszami. Uwzględniając je podczas warsztatów wypracowano prezentowane cele i założenia SUMP MW.</p> <p>W szczególności zastosowane w SUMP MW wskaźniki SUMI dotyczą wskazanych kwestii.</p> <p>Do oceny Scenariuszy wykorzystano analizę SWOT/TOWS zdiagnozowanej sytuacji mobilnościowej w MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>oparciu o wiedzę naukową. Służy jednak za uzasadnienie wyboru scenariusza 3. Należy ponownie przeprowadzić ocenę scenariuszy wśród interesariuszy w oparciu o prawidłowo dobrane cele i założenia oraz weryfikację wyników w oparciu o wiedzę naukową.</p>	
2	<p>Plan wdrażania dokumentu jest niejasny. Niezgodnie z ww. koncepcją SUMP dokument nie zawiera planu budżetowego. Nie zweryfikowano, czy podmioty odpowiedzialne za wykonanie zadań posiadają wymagane zasoby (w szczególności kadrowe, finansowe i kompetencyjne) do realizacji wszystkich 162 wymienionych zadań. Przy tak dużej liczbie działań ich pełne wykonanie nie jest możliwe. Zachodzi poważna obawa, że zmiany będą następowały chaotycznie i nie doprowadzą do osiągnięcia celów. Dlatego należy zweryfikować listę działań w oparciu o ich efektywność finansową i wpływ na realizację wskaźników celów operacyjnych. Na tej podstawie należy odrzucić działania nieefektywne i mało znaczące dla osiągnięcia zamierzeń. Są to na tyle istotne braki, że dokument</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Harmonogram realizacji SUMP MW został przedstawiony w rozdziale 6.2. Wskazano w nim priorytetyzację realizacji pakietów działań w kolejności budującej logikę zmiany oczekiwanej przez SUMP MW. Lista działań była analizowana oraz zweryfikowana m.in. podczas warsztatów z interesariuszami.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	wymaga dużego uzupełnienia i ponownych konsultacji społecznych	
3	<p>Dokument słusznie nadaje priorytet transportowi zbiorowemu, lecz jednocześnie powinien zwrócić uwagę na równie ważną rolę mobilności aktywnej. Wizja (str. 39) mówi głównie o PTZ. Także uczestnicy konsultacji wskazali (str. 38) na potrzebę lepszego planowania przestrzennego, poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego, lepszą partycypację społeczną. W dokumencie nie pojawia się piramida mobilności stawiająca na samej górze ruch pieszy i rowerowy. Należy zmienić wizję na równoważącą znaczenie różnych rodzajów zrównoważonej mobilności. Wraz z tym należy zreformułować cel horyzontalny III np. na "poprawa warunków aktywnej mobilności oraz dostępu do PTZ". Opis celu operacyjnego 5 zawiera wiele szczegółowych działań, ale brakuje w nim kluczowych zapisów. Nie wspomniano o konieczności zapewnienia spójnej, wygodnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych na terenie</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wizja prawidłowo przedstawia realizację wybranego scenariusza 3. Była też poddana opiniowaniu przez uczestników konsultacji. O konieczności zapewnienia spójnej, wygodnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych na terenie całej MW traktują dedykowane działania, szczególnie te w pakiecie 12.</p> <p>Potrzebę tworzenia bezpiecznych obszarów ruchu pieszego w głównych przestrzeniach publicznych, centrach miast i dzielnic oraz obszarów wokół placówek edukacyjnych</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>całej aglomeracji, które wskazane są w planie zagospodarowania Województwa Mazowieckiego. Nie opisano potrzeby tworzenia bezpiecznych obszarów ruchu pieszego w głównych przestrzeniach publicznych, centrach miast i dzielnic oraz obszarów wokół placówek edukacyjnych. Opis w naszej opinii należy przeformułować. W dokumencie nie pojawia się żadna mapa pokazująca obszary wymagające przebudowy w celu polepszenia jakości warunków ruchu pieszego. Ten brak należy uzupełnić. Komisja wnioskuję o dodanie wskaźników "odsetek dzielnic Warszawy i miast poza Warszawą z centrum dostosowanym do potrzeb ruchu pieszego", "długość dróg objętych audytem jakości infrastruktury pieszej" oraz "liczby szkolnych ulic" i odpowiednich dla nich działań.</p>	<p>zapewniają dedykowane działania w pakiecie 3 i 6.</p> <p>Dla wnioskowanych wskaźników JST prowadzą inne wartości. Dla stref uspokojonego ruchu JST prowadzą dane w postaci długości ulic, a liczba szkolnych ulic zawiera się w zakresie wskaźnika 8.1.</p>
4	<p>W ocenie komisji dokument nie był tworzony z odpowiednim zaangażowaniem społeczeństwa. Niezgodnie z koncepcją SUMP mieszkańcy i organizacje pozarządowe mogli jedynie uczestniczyć</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Dokument SUMP MW powstał przy dużym zaangażowaniu społeczeństwa. Jego zakres</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>w konsultacjach społecznych przeprowadzonych w formach ograniczonych do spotkań i wysyłania uwag. Spotkania odbyły się jedynie w dni powszednie. Kampania informacyjna miała ograniczony zasięg. Nie wykorzystano możliwości dotarcia do wielu istotnych grup społecznych za pomocą dostępnych, bardziej włączających form i metod. Można było np. zastosować geoankietę zawierającą pytania o priorytety i potrzeby, którą można było rozesłać poprzez systemy informowania w placówkach edukacyjnych. Wśród interesariuszy projektu na str. 95 nie wymieniono organizacji pozarządowych. Autorzy dokumentu nie widzą żadnych działań, w które można włączyć podmioty z trzeciego sektora. Takie podejście dziwi zwłaszcza w przypadku działań dotyczących celów operacyjnych 4, 5 i 8 oraz rewitalizacji. Ponadto dokument jest napisany bardzo trudną polszczyzną. Wskaźnik mglistości tekstu dla większości losowo wybranych fragmentów tekstu wynosi ponad 18. W skrajnych przypadkach (Scenariusz 2. na str. 34) jest to ponad 22, czyli doktoratu. Dokument</p>	<p>jest opisany w raportach z każdego etapu konsultacji społecznych.</p> <p>W rozdz. 6.4 zostaną dodane organizacje pozarządowe</p> <p>Długości wyrazów i długości zdań, użytych w tekście SUMP MW jest adekwatna do charakteru dokumentu. Dokument jest napisany w sposób zrozumiały. Dodatkowo sporządzona została wersja dostępna oraz przygotowana zostanie broszura.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>nie spełnia wymogu dostępności dla czytelników. Cały tekst należy napisać od nowa tak, aby wskaźnik mglistości tekstu był poniżej 15 (poziom licencjatu). W opinii Komisji jest szczególnie istotne, aby zapisy, działania, wskaźniki sformułowane w planie były zrozumiałe dla mieszkańców zapoznających się z zawartością dokumentu. Obecna forma odrzuca i zniechęca potencjalnych czytelników. Komisja wnioskuję o ponowne przeprowadzenie kampanii informacyjnej i konsultacji społecznych zawierających formy i metody włączające w proces opracowania planu znacznie szerszy krąg mieszkańców aglomeracji.</p>	
5	<p>System monitorowania jest niekompletny. Niezgodnie z koncepcją SUMP dokument nie zawiera wskaźnika udziału poszczególnych rodzajów transportu - struktury rodzajowej podróży. Nie określono też wartości docelowych dla wskaźników realizacji celów strategicznych. Należy podać konkretne wartości wskaźników dla lata 2030 i 2040. Liczba ofiar śmiertelnych powinna spaść do zera</p>	<p>Opinia uwzględniona Wskaźniki zostaną uzupełnione o wartości.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>w 2050 roku, więc wartości (str. 109) powinny wynosić 2,5 oraz 1,2. Emisja gazów cieplarnianych i pyłów z transportu ma spaść o 90% do 2050 roku, więc w tabeli powinny być wartości 9 i 5 ton CO₂ / 100 tys. mieszk. oraz 1,0 i 0,6 mln kg na 100 tys. mieszkańców. Jako główny wskaźnik należy umieścić strukturę rodzajową podróży, która odnosi się do wszystkich celów strategicznych planu, co pokazano na str. 110. Komisja podtrzymuje rekomendacje zmian struktury rodzajowej podróży, które zaproponowała Komisja Dialogu Społecznego ds. transportu w 2016 roku.</p>	

Opinia Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	<p>Ocena adekwatności przyjętych celów niektórych wskaźników jest niemożliwa ze względu na brak określenia wartości bazowej. Powinna ona stanowić punkt wyjścia do wskazania wartości docelowej i progów poszczególnych ocen.</p>	<p>Opinia uwzględniona Wartości wskaźników zostaną uzupełnione.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
2	<p>W podrozdziałach 2.2. Mocne strony, 2.3. Słabe strony, 2.4. Szanse, 2.5. Zagrożenia proponuje się wyodrębnić poszczególne obszary tematyczne (np. mobilność rowerowa i piesza, stan i jakość dróg, infrastruktura parkingowa, kwestie organizacyjno- instytucjonalne), co pozwoli uporządkować według tych kategorii wskazane w podrozdziale problemy. Obecnie widoczny jest brak uporządkowania i hierarchizacji wskazanych mocnych i słabych stron, szans i zagrożeń. Dodatkowo, niektóre zapisy mają bardzo szczegółowy charakter, zaś niektóre bardzo ogólny, a kwestie z tego samego zakresu tematycznego pojawiają się w różnych miejscach.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>SWOT został wykonany w ramach zakończonej już Diagnozy MW. W SUMP MW zostały tylko wyodrębnione z niej kluczowe czynniki SWOT.</p>
3	<p>Biorąc pod uwagę, że dokument ma identyfikować działania przynoszące konkretne efekty, nie powinien zawierać działań ograniczających się do analiz. Mogą to być działań sformułowane warunkowo (np. „Podjęcie działań w przypadku pozytywnych wynik analiz...”) lub uwzględniające analizy jako jedno z poddziałań, ale nie same analizy (por. np. działania 1.1-1.2, 3.1-3.4, 4,1-4.4, 5.1).</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Niektóre działania inwestycyjne powinny zostać poprzedzone analizą zasadności i możliwości, stąd w SUMP MW wskazano konieczność ich przeprowadzenia.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>W niektórych przypadkach sformułowano osobne działania wdrożeniowe, lecz w pozostałych przewidywane działania ograniczają się do analiz. Rezygnacja z osobnych działań analitycznych dodatkowo uprościłaby i poprawiła czytelność dokumentu.</p> <p>Dodatkowym argumentem za ujednoczeniem zapisów działań jest zastosowanie w harmonogramie różnych kolorów dla działań przygotowawczych. Takie rozwiązanie umożliwia bowiem wyróżnienia w jednym wierszu okresu, w którym realizowane będą działania wstępne, a w którym wdrożeniowe.</p>	<p>W harmonogramie rodzaje działań są podzielone kolorystycznie.</p>
4	<p>Działania dotyczące opracowania standardów i zasad (np. działania 3.8-3.14) powinny zostać przeformułowane na przyjęcie i stosowanie standardów i zasad przez JST MW. Opracowanie dokumentów powinno być początkiem, a nie końcem działania.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zapisy są prawidłowe. Pakiet 8 rozpoczyna się opracowaniem dokumentów.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>[str. 6] W definicji trasy rowerowej brakuje odniesienia do odcinków prowadzonych w ruchu ogólnym, w szczególności w strefach ruchu uspokozonego i strefach zamieszkania. Uwzględnienie tego aspektu jest istotne ze względu na potrzebę uniknięcia presji na budowę wydzielonej infrastruktury rowerowej przy drogach, gdzie nie jest to uzasadnione. Jeżeli nieuwzględnienie tego rodzaju infrastruktury wynika z zastosowania odrębnych wskaźników dla wydzielonej infrastruktury rowerowej i stref uspokozonego ruchu, powinno to zostać zaznaczone w definicji.</p>	<p>Podana w SUMP MW definicja trasy rowerowej uwzględnia wskazane w niej rodzaje dróg rowerowych, które również są zdefiniowane. Trasy rowerowe uwzględniają także przebiegi w ruchu ogólnym, w szczególności w strefach ruchu uspokozonego i strefach zamieszkania.</p>
5	<p>Definicja SUMP jako „planu strategicznego, mającego na celu przede wszystkim zrównoważenie sposobów przemieszczania się” jest niejasna. Choć w języku polskim zwrot „zrównoważony rozwój” przyjął się jako odpowiednik „<i>sustainable development</i>”, samo słowo „równoważyć” nie jest tożsame z przymiotnikiem „<i>sustainable</i>”, ani nawet zbliżone semantycznie do niego. <i>Sustainability</i> może np. wymagać zdecydowanego ograniczenia</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Została użyta powszechnie obowiązująca definicja SUMP.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>któregoś sposobu przemieszczania się. Bardziej adekwatnym sformułowaniem byłoby „...osiągnięcie podziału sposobów przemieszczania się zgodnego z zasadami trwałego/zrównoważonego rozwoju”.</p>	
6	<p>Wstęp, [str. 9] Na Rys. 1.2 „Etapy planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w SUMP” wskazano jako jeden z elementów „planowanie i analiza” (kolor żółty) oraz „rozwój strategiczny” (kolor niebieski), co jest niespójne z <i>Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Second Edition</i>, gdzie na str. 17 czytamy odpowiednio „preparation & analysis” (przygotowanie i analiza) oraz “measure planning” (planowanie działań).</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>W przypadku nieścisłości zapisy zostaną poprawione.</p>
7	<p>Wstęp: [str. 10] Proponuje się przytoczyć pełne nazwy celów 11 i 13 („Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu” oraz</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zostaną dodane pełne nazwy celów 11 i 13.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	„Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom”).	
8	Wstęp [str. 10] Proponuje się uzupełnić zapis „Powyższe działania realizują Cele rozwoju ONZ nr 11 i 13 oraz wpisują się w europejską politykę klimatyczną, która przewiduje, że do 2050 roku UE stanie się neutralna klimatycznie, a już do roku 2030 emisja w UE powinna zostać ograniczona o co najmniej 55% <u>w porównaniu z poziomem z roku 1990.</u> ” Poprawi to czytelność dokumentu i zapewni spójność z regulacjami UE.	Opinia uwzględniona Zapis zostanie uzupełniony.
9	Wstęp: [str. 10] Proponuje się doprecyzować zapis: „Odpowiadają także na Wyzwania Krajowej Polityki Miejskiej 2030” poprzez wskazanie konkretnych wyzwań, tj. VI i VII, konsekwentnie tak jak przy celach zrównoważonego rozwoju nr 11 i 13.	Opinia uwzględniona Zapis zostanie doprecyzowany.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
10	Wnioski z diagnozy [str.13] Proponuje się uspoźnić nazewnictwo i w miejsce „Scoping Report” użyć określenia raport scopingowy (jak ma to miejsce w całym dokumencie).	Opinia uwzględniona Zapis zostanie ujednolicony.
11	Rozdział 2.1 Kluczowe elementy SWOT, [str. 16] W kluczowej słabej stronie z zakresu infrastruktury rowerowej sformułowanie „niezrealizowanie w całości zaplanowanej w masterplanie rowerowym docelowej sieci szkieletowej tras rowerowych na obszarze MW” powinno zostać uzupełnione o odniesienie do sieci szkieletowej określonej na poziomie wojewódzkim, np. poprzez przeformułowanie na „niezrealizowanie w całości docelowej sieci szkieletowej tras rowerowych na obszarze MW zaplanowanej w masterplanie rowerowym i wojewódzkiej koncepcji tras”.	Opinia uwzględniona Zapis zostanie przeformułowany
12	Rozdział 2.2 Mocne strony, [str. 18] Określenie priorytetu dla tramwajów jako „bardzo silnego” sugeruje, że jest to priorytet	Opinia nieuwzględniona Zapis bez zmian, ponieważ ten priorytet jest w szczególności pilnowany przez ZTM (np.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	niemal bezwzględny. Wystarczającym określeniem wydaje się „priorytet”, bez przymiotników	W porównaniu do autobusów).
13	Rozdział 2.3. Słabe strony, [str. 19] Jako słabą stronę wskazano „Nieliczne jeszcze występowanie struktur urbanistycznych, skoncentrowanych wokół przystanków kolejowych.”. Jest to stwierdzenie zbyt ogólne, a przez to niezrozumiałe w odniesieniu do struktury funkcjonalno-przestrzennej aglomeracji warszawskiej, której cechą charakterystyczną jest rozwój pasm zabudowy skoncentrowanych wzdłuż linii kolejowych (pasmo grodziskie, pasmo otwockie, pasmo sochaczewskie itd.).	Wyjaśnienie W rozdziale opisującym SWOT przedstawiono generalne wnioski z oceny całego MW, opisane w Diagnozie MW.
14	Rozdział 2.3 [str. 19] Jako słabą stronę wskazano „Dużą koncentrację miejsc pracy na obszarach o słabym dostępie do transportu zbiorowego oraz ich monofunkcyjność i oddalenie od miejsc zamieszkania.”. Mając na uwadze wielkość aglomeracji warszawskiej i jej wewnętrzne zróżnicowanie, proponuje się doprecyzować gdzie	Wyjaśnienie W rozdziale opisującym SWOT przedstawiono generalne wnioski z oceny całego MW, opisane w Diagnozie MW.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	konkretnie na terenie metropolii występują tego typu obszary, co pomoże w zdefiniowaniu konkretnych działań ukierunkowanych na poprawę jakości transportu publicznego w tych obszarach.	
15	<p>Rozdział 2.3. [str. 20] Jako słabą stroną wskazano „Niską dostępność i spójność terytorialna regionu - brak ograniczeń w presji na przestrzeń i środowisko oraz kształtowanie ładu przestrzennego”.</p> <p>Proponuje się zweryfikować wskazaną tezę. Region warszawski stołeczny na tle województwa mazowieckiego i kraju jest regionem o bardzo dobrej dostępności komunikacyjnej. Dodatkowo, twierdzenie o braku ograniczeń w zakresie presji na przestrzeń i środowisko jest nieprawdziwe - zarówno w dokumentach Samorządu Województwa Mazowieckiego, jak i JST lokalnych uwzględniane są zapisy mające na celu ochronę przestrzeni otwartych i środowiska przyrodniczego przed zabudową (choćby poprzez objęcie danego terenu określoną formą ochrony przyrody).</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>W rozdziale opisującym SWOT przedstawiono generalne wnioski z oceny całego MW, opisane w Diagnozie MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
16	<p>Rozdział 2.4. Szanse, [str. 23] Zapis dot. „nowoczesnych rozwiązań infrastrukturalnych” powinien zostać doprecyzowany - zmiany w prawie doprecyzowały warunki techniczne dot. <i>sinusoidalnych</i> progów spowalniających; same progi spowalniające były obecne w prawie znacznie wcześniej.</p> <p>Niezależnie od powyższego, ten sam punkt - różnie sformułowany - jest powtórzony dwukrotnie.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Usunięto zapisy w pierwszym nawiasie.</p>
17	<p>Rozdział 2.5. Zagrożenia, [str. 25] Jako zagrożenie wskazano „Brak jednoznacznych regulacji prawnych w kwestiach ram prawnych, możliwości i źródeł finansowania, odpowiedzialności JST MW i beneficjentów oraz podziału ich ról i zadań w zakresie rozwoju i utrzymania transportu publicznego w MW, szczególnie na poziomie metropolitalnym.”. Proponuje się dopisać na końcu zdania „szczególnie na poziomie metropolitalnym - <i>brak ustawy metropolitalnej dla metropolii warszawskiej</i>”.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Proponowane dopisanie sugerowałoby tylko jeden problem, tj. brak wskazanej ustawy, a regulacji jest więcej niż tylko ta jedna.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
18	<p>Rozdział 2.5. [str. 26] Wątpliwości budzi sformułowanie zagrożenia wzrostu udziału podróży samochodem osobowym w sposób sugerujący, że główną/jedyną przyczyną tego zjawiska jest niewystarczająca liczba parkingów przesiadkowych. Co najmniej równie istotnym zagrożeniem w tym zakresie jest ukierunkowanie inwestycji na rozwój infrastruktury zachęcającej do odbywania podróży samochodem (rozbudowa układu drogowego w sposób „motocentryczny”), a nie brak inwestycji mających na celu skrócenie drobnego ułamka tych podróży. Biorąc pod uwagę powyższe, należy też się zastanowić nad sformułowaniem szansy dotyczącej inwestycji drogowych (str. 23) - w obecnej formie może ona bowiem stanowić również zagrożenie.</p>	<p>Opinia uwzględniona Opis zostanie przerezegowany.</p>
19	<p>Rozdział 2.5. [str. 37] W podrozdziale 5.1. wskazano, że „W przypadku obszarów funkcjonalnych i metropolitalnych powinny być brane pod uwagę dokumenty szczebla metropolitalnego i regionalnego”. W dalszej części tekstu nie przywołano jednak żadnych</p>	<p>Opinia uwzględniona Zostanie dopisana informacja o dokumentach wojewódzkich ze wskazaniem na Strategię rozwoju województwa</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>dokumentów z poziomu regionalnego. Proponuje się odwołać do zapisów <u>Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+</u>, <u>Innowacyjne Mazowsze</u>, <u>Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030</u> i <u>Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego</u>. Przykładowo, obowiązująca strategia rozwoju województwa mazowieckiego wskazuje jasny cel w zakresie mobilności dla miejskich obszarów funkcjonalnych, w tym metropolii warszawskiej: „rozwój efektywnego systemu transportowego opartego na transporcie zbiorowym i niezmotoryzowanym”. Wizja sformułowana na str. 39 tylko częściowo odpowiada temu celowi.</p>	<p>mazowieckiego 2030+.</p>
20	<p>Rozdział 2.5. [str. 39] W wizji ujęto istotny element zrównoważonej mobilności, jakim jest transport zbiorowy, pominięto jednak podstawę piramidy mobilności, czyli ruch niezmotoryzowany. Ruch niezmotoryzowany powinien być podstawą podróży na krótsze</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Obecne brzmienie wizji był wielokrotnie doprecyzowywane przez interesariuszy i w takiej formie zostało ostatecznie przez</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>dystansie oraz podróży do środków transportu zbiorowego; tym samym nieujęcie go w wizji stwarza ryzyko podkopania fundamentów jej realizacji. Jak zwrócono uwagę w publikacji „Civitas Prosperity - Poradnik - opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)”, na który powołują się autorzy, zrównoważona mobilność powinna być oparta na ograniczeniu ruchu samochodowego na rzecz ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego. Transport zbiorowy stanowi istotny element tego systemu, jednak aby skutecznie funkcjonował, konieczne jest uwzględnienie jako celu równorzędnego poprawy warunków ruchu niezmotoryzowanych, którzy mają z niego korzystać.</p>	<p>nich uzgodnione.</p>
21	<p>Rozdział 5.2. Cele horyzontalne i operacyjne [str. 45] W macierzy powiązań pomiędzy celami i horyzontalnymi SUMP MW cel operacyjny 5 „Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich” powinna zostać wskazana jako</p>	<p>Opinia uwzględniona Macierz zostanie zaktualizowana.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	realizująca cel dotyczący poprawy dostępu do transportu zbiorowego. Podróże niedalekie obejmują bowiem podróże pierwszej i ostatniej mili - z i do przystanków komunikacji zbiorowej.	
22	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań</p> <p>Biorąc pod uwagę kluczowe znaczenie mobilności aktywnej w piramidzie zrównoważonej mobilności, jak też założenia dokumentów strategicznych na poziomie wojewódzkim (por. uwagi do wizji), pakiety działań 12 i 13 powinny zostać przeniesione na miejsce 7 (po uspokojeniu ruchu w MW). Są to działania o znacznie większym wpływie na mobilność niż budowa parkingów przesiadkowych.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Kolejność pakietów działań wynika wprost z przeprowadzonych konsultacji i oczekiwań jej uczestników.</p>
23	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 48] W podrozdziale 6.1. Pakiety działań przyjętych do realizacji wskazano, że „JST MW mogą realizować także inne działania przyczyniające się do realizacji celów SUMP MW, w szczególności wskazane w załączniku nr 1 do SUMP</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	MW - jeśli zostaną uznane przez JST MW za potrzebne i łatwe do realizacji w danej gminie”. Proponuje się usunąć fragment „i łatwe do realizacji”, ponieważ nie jest jasne, na podstawie jakiego kryterium określana będzie „łatwość do realizacji” danego projektu i czym ma być ona uzasadniona.	
24	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 49] W podpunkcie drugim działania 7.7. priorytet dla transportu zbiorowego powinien zostać uzupełniony o priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego jako podstawy piramidy zrównoważonego transportu.	Opinia nieuwzględniona Postulat jest nieadekwatny do obszaru tego działania.
25	Rozdział 6.1. Pakiety działań,[str. 50] Zapis dotyczący priorytetu dla pieszych i rowerzystów w pakiecie 4.15 powinien zostać ujęty w nazwie pakietu, nie tylko w podpunkcie dotyczącym analiz.	Opinia nieuwzględniona Postulat jest nieadekwatny do obszaru tego działania.
26	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 51] Działanie „Opracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym	Wyjaśnienie Działanie dot. opracowania standardów jest



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>poszczególnych Obszarów interwencji SUMP MW” powinno zostać przeformułowane na „Opracowanie i wdrożenie standardu...”. Zmiana ta jest tym bardziej istotna, że jest to jedyne działanie, w którym mowa jest bezpośrednio o poprawie dostępu do drogowego transportu zbiorowego poprzez zwiększenie liczby połączeń. Tymczasem na schemacie na stronie 82 ujęto linie kursujące rzadziej niż co cztery godziny, co trudno uznać za rozwiązanie spełniające współczesne standardy.</p>	<p>działaniem poprzedzającym inne działania realizacyjne, np. 3.23.</p>
27	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 52] W uszczegółowieniu działania 2.12 powinno zostać uwzględnione dążenie do maksymalizacji udziału zarówno komunikacji zbiorowej, jak i ruchu niezmotoryzowanego. Celem powinno być ograniczenie do minimum obsługi transportem samochodowym indywidualnym, a nie np. przesunięcie z podróży pieszych na autobusowe, bez zmiany udziału ruchu samochodowego w podziale zadań przewozowych.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Ten pakiet oraz to działanie wprost odnosi się do rozwoju ptz. Dla ruchu niezmotoryzowanego (mobilności aktywnej) zostały wskazane inne dedykowane działania w innych pakietach.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
28	Rozdział 6.1. Pakiety działań,[str. 53] W uszczegółowieniu działania 4.16 powinno zostać zaznaczone, że dwupoziomowe przejazdy drogowe przez linie kolejowe powinny być domyślnie wyposażone w obustronną infrastrukturę dla niezmotoryzowanych.	Opinia nieuwzględniona Nie uwzględniono, ponieważ wynika to z wytycznych projektowych, przepisów prawa oraz z uwarunkowań terenowych.
29	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 53] W działaniu 5.14 powinna w większym stopniu zostać zaakcentowana waga funkcjonalności przejść dla pieszych z punktu widzenia ruchu pieszego, tak by nie sugerować, że w przypadku wystąpienia niebezpieczeństwa, przejście powinno być likwidowane/przenoszone, gdy możliwa jest poprawa bezpieczeństwa bez wydłużania drogi dla pieszych. W związku z tym, zwrot „brd pieszych i pozostałych użytkowników dróg” w pierwszym i drugim podpunkcie powinien zostać przeformułowany na „brd i funkcjonalności tras pieszych”.	Opinia uwzględniona Zapis zostanie przeredagowany.
30	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 53, 72] Działania dotyczące nowych przejść podziemnych/kładek dla pieszych (trzecie podpunkty w	Wyjaśnienie Zakres tych działań zależy od zależy od



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	działaniach 5.14 i 5.15) powinny zostać ograniczone do dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych.	lokalnych uwarunkowań i potrzeb.
31	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 55] Określenie w działaniu 1.8 planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy jako „realizowanego np. w ramach PZPWM” jest niejasne. Bardziej adekwatnym określeniem byłoby „będącego integralną częścią PZPWM”.	Opinia nieuwzględniona Zapis zostanie zmieniony.
32	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 56] W punkcie 2.6 dot. tworzenia i uwzględniania w MPZP „obszarów krótkich odległości” oraz „miast 15-minutowych” powinno zostać zawarte również odniesienie do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (SUiKZP). Sporządzanie i uchwalenie SUiKZP jest obowiązkowe dla całej gminy, natomiast sporządzanie MPZP jest nieobowiązkowe i możliwe dla części gminy. SUiKZP jest aktem określającym założenia lokalnej polityki przestrzennej oraz podstawowe ustalenia zakresie polityki przestrzennej - wiążące przy	Opinia nieuwzględniona Zapis zostanie wprowadzony jako nowe tiret pierwsze.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>sporządzaniu MPZP. Wskazuje m. in. tereny pod zabudowę czy lokalizację infrastruktury technicznej. Zasadne jest zatem w pierwszej kolejności zawarcie w SUIKZP (w jego odpowiednich częściach, zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) zadań zawartych w punkcie 2.6 jako wytycznych do sporządzania MPZP na terenie całej gminy, a następnie sporządzanie MPZP z uwzględnieniem tych wytycznych.</p>	
33	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, W działaniu 3.1 nie przewiduje się analizy możliwości lokalizowania parkingów rowerowych B+R w obszarze centralnym MW, natomiast działanie 5.25 dotyczące budowy nowych parkingów B+R przewidziane jest dla wszystkich obszarów interwencji. Należy doprowadzić oba działania do spójności pod kątem realizacji w obszarach interwencji MW.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Działanie 3.1 i 5.25 w żaden sposób nie uniemożliwiają analizy możliwości lokalizowania parkingów B+R w Obszarze centralnym MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
34	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 72] Ostatni podpunkt działania 5.15 powinien zostać uzupełniony o alternatywę dla przejść bezkolizyjnych w postaci automatycznych szlabanów na przejściach przez linie kolejowe, analogicznie do przejazdów kategorii B. Takie rozwiązanie funkcjonowało np. w Otwocku do czasu przebudowy stacji.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>SUMP MW nie wskazuje na konkretne rozwiązania i technologie, szczególnie, na takie, które wynikają z przepisów prawa i wytycznych projektowych.</p>
35	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 54, 68] Działania 4.22 i 4.24 dotyczące wyposażenia służb w narzędzia do egzekwowania prawa powinny zostać przeformułowane, tak by dotyczyły jego faktycznego egzekwowania (wykorzystywania urządzeń). Brak bezpośredniego przełożenia wyposażenia na działania jest widoczny w praktyce. Przykładowo, pomimo wyposażenia Komendy Stołecznej Policji w mierniki do pomiaru hałasu, w 2020 roku na terenie całego garnizonu stołecznego (warszawy i sąsiednich powiatów) wykonano 114 kontroli, tj. średnio dwie na tydzień. Brak przełożenia samych zakupów na system transportowy</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Interesariusze wskazali potrzebę wyposażania służb w odpowiedni sprzęt w ramach dedykowanych działań.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	potwierdza ocena oddziaływania na środowisko SUMP, która wskazuje na faktyczny wpływ egzekwowania przepisów (działanie 4.21), ale brak wpływu samego zakupu urządzeń na jego egzekwowanie (działanie 4.22).	
36	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 59] Tytuł działania 4.17 powinien zostać zawężony do obwodnic miast (bez obwodnic śródmiejskich), gdyż jak słusznie wskazano w uszczegółowieniu, dotyczy ono dróg ekspresowych i autostrad, które nie pełnią funkcji obwodnic śródmiejskich.	Wyjaśnienie Tiret drugie opisu działania 4.17 dot. obwodnic śródmiejskich.
37	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 59] Ostatni podpunkt działania 4.17 dotyczący przekierowania całego ruchu tranzytowego na drogi krajowe i wojewódzkie jest niespójny z podpunktem pierwszym, zakładającym (słusznie) przekierowanie ruchu dalekobieżnego na drogi ekspresowe i autostrady.	Wyjaśnienie To są wyróżnione dwa rodzaje ruchu tranzytowego. Autostrady i drogi ekspresowe (szczególnie na sieci TEN-T) są dedykowane tranzytowi dalekobieżnemu, a pozostałe



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		drogi krajowe i wojewódzkie ruchowi tranzytowemu o mniejszym zasięgu.
38	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 67] W pakiecie działań dotyczącym obniżania emisji powinno zostać uwzględnione działanie dotyczące zachęcania do realizacji dostaw na odcinku ostatniej mili przez małe pojazdy zeroemisyjne oraz rowery cargo. Problem ten staje się bowiem coraz bardziej istotny, wraz ze wzrostem liczby towarów zamawianych z dostawą.	Opinia nieuwzględniona Działanie to nie otrzymało wystarczającego priorytetu, przez co pozostaje działaniem fakultatywnym (vide działanie 6.3 w załączniku nr 1 do SUMP MW).
39	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 67] Działanie 2.13 dotyczące standardów projektowania dróg i ulic powinno obejmować standardy ukierunkowane na eliminację przyczyn przekraczania prędkości, tj. rozwiązań technicznych i organizacji ruchu zniechęcających do przekraczania dozwolonej prędkości.	Wyjaśnienie Ten postulat realizuje m.in. działanie 5.22



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
40	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 67] Działanie 2.14 dotyczące racjonalnego planowania przestrzennego powinno zostać przeniesione do pakietu 4, dotyczącego zagospodarowania przestrzennego w MW, zarówno ze względu na zakres tematyczny, jak i kluczowe znaczenie dla efektywnej realizacji zrównoważonego systemu transportowego.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Działanie dot. inwestycji infrastrukturalnych - przeredagowano jego nazwę.</p>
41	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 68] Analiza zasadności wdrożenia strefy czystego transportu na obszarze centralnym została wykonana w ramach prac nad programem ochrony powietrza dla stref w województwie mazowieckim, w których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu. Program ten nałożył obowiązek jej wdrożenia, tym samym działanie powinno zostać przeformułowane na jej wdrożenie.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Działanie wraz z opisem zostanie przeredagowane.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
42	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 71] W działaniu 5.7 zwrot „wskazanych w koncepcji tras rowerowych w <i>PZPWM</i> do realizacji w perspektywie do 2030 roku” powinien zostać przeformułowany na „określonych w <i>PZPWM</i> i ujętych w <i>Koncepcji tras rowerowych wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku</i>”. W <i>PZPWM</i> nie wskazano bowiem horyzontu czasowego realizacji wybranych tras, zostało to doprecyzowane dopiero w koncepcji przyjętej przez Zarząd Województwa Mazowieckiego uchwałą nr 1100/333/22.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany.</p>
43	<p>Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 76] Pakiet działań dotyczący miejsc do parkowania rowerów powinien zostać przesunięty z miejsca czternastego na dziewiąte (przed działaniem związanym z elektromobilnością). Zapewnienie miejsc do parkowania rowerów jest działaniem o wysokim stosunku korzyści do kosztów, jak też stanowi istotne uzupełnienie infrastruktury liniowej. Stojaki zachęcają bowiem do korzystania z roweru w celu realizacji codziennych czynności, a nie tylko podróży rekreacyjnych.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Hierarchię pakietów wskazali interesariusze w konsultacjach społecznych.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
44	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 77] Działanie „likwidowania parkowania nielegalnego na obszarach nieprzekształconych” mieści się w działaniu „likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych”. Ew. można połączyć oba działania w „likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, w tym na obszarach nieprzekształconych”.	Opinia uwzględniona Przereferowano opisy działania.
45	Rozdział 6.1. Pakiety działań, [str. 77] W działaniu 4.7 zapis dotyczący likwidowania parkowania na chodnikach powinien zostać skrócony o klauzulę „w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej”, gdyż parkowanie na chodnikach zawsze skutkuje jej ograniczeniem (por. prawidłowo sformułowany zapis w działaniu 5.18).	Opinia nieuwzględniona Zapis prawidłowy, ponieważ zgodnie z przepisami, samochód może parkować na chodniku przy pozostawieniu przestrzeni dla pieszych o szerokości 1,5 m.
46	Rysunki, [str.80] Należy uzupełnić opis dot. rysunku 6.2, tak by uwzględnił ochronę gleb o wysokich klasach bonitacyjnych,	Wyjaśnienie



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	umożliwiających skrócenie łańcucha dostaw w przypadku produktów żywnościowych, a tym samym ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Fragment do uzupełnienia: „[...] <i>na Rys. 6.2 wskazane zostały najkorzystniejsze obszary planowania i zagospodarowania przestrzennego zorientowane na publiczny transport zbiorowy [.] z poszanowaniem terenów leśnych, <u>gleb klas I-III</u> i obszarów chronionego krajobrazu.</i> ”	W opisie poprzedzającym rys. 6.2 jest wyraźne wskazanie o ochronie takich gleb.
47	Rysunki, [str. 32, 81-83] Proponuje się poprawić czytelność rysunków, różnicując prawie identyczne oznaczenie dróg krajowych oraz głównych dróg w Warszawie (str. 32 i 81), uspójniając kolorystykę ośrodków lokalnych MW w legendzie i na mapie (str. 82) oraz korygując oznaczenia tras rowerowych, które nachodzą na siedziby gmin (str. 83).	Opinia uwzględniona Szata graficzna map zostanie zmieniona.
48	Rysunki, [str. 81] Wskazane na rys. 6.2 obszary planowania przestrzennego zorientowanego na transport nie powinny	Wyjaśnienie Obszary TOD uwzględniają m.in. gleby o



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>kolidować z obszarami, które nie powinny podlegać jakiegokolwiek zabudowie. W tym celu należy skorygować zasięg wyznaczonego obszaru, uwzględniając kompleksy gleb o klasach bonitacyjnych I-IIIb. Na terenach pokrytych tymi glebami nie należy przewidywać obszarów planowania przestrzennego zorientowanego na transport. Przykładem takiego terenu jest obszar pomiędzy DW580 a DK92, gdzie na rysunku 6.2 przewidziano drogę wojewódzką (zwaną Warszawską-bis lub dublerem DW580), której nie uwzględniono w <i>Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego</i> ani w innych dokumentach rozwojowych województwa. Biorąc powyższe pod uwagę, obsługa tego obszaru transportem zbiorowym powinna polegać na istniejącej sieci dróg, ewentualnie zostać uzupełniona o korytarz wysokowydajnego transportu zbiorowego (drogowego lub szynowego) - bez możliwości wykorzystania go równolegle przez indywidualny ruch samochodowy. Na rysunku nie uwzględniono również klinów napowietrzających Warszawy, wskazanych</p>	<p>wysokich klasach bonitacyjnych.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	w opracowaniu ekofizjograficznym do obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta.	
49	Rysunki, [str. 83] W legendzie do Rys. 6.4 błędnie oznaczono infrastrukturę rowerową w różnych formach (np. pasy ruchu dla rowerów, dwukierunkowy ruch dla rowerów dopuszczony na ulicach jednokierunkowych dla samochodów) jako wyłącznie „drogi dla rowerów”. Bardziej adekwatnym i uniwersalnym określeniem byłyby „trasy rowerowe” lub „drogi dostosowane do ruchu rowerowego”.	Opinia uwzględniona Szata graficzna i opisy map zostaną zmienione.
50	Rysunki,[str. 83] Trasy wojewódzkie ujęte na rysunku 6.4 nie obejmują wszystkich planowanych w PZPWM, a jedynie te ujęte w koncepcji tras rowerowych wskazanych do realizacji w najbliższej perspektywie (przyjętej uchwałą nr 1100/333/22 Zarządu Województwa Mazowieckiego). W związku z tym wskazane byłoby	Opinia uwzględniona Szata graficzna i opisy map zostaną zmienione.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	doprecyzowanie sformułowania w legendzie np. na „priorytetowe trasy rowerowe planowane w PZPWM”.	
51	Zagrożenia, [str. 105] Proponuje się w punkcie: „brak współpracy JST MW z Województwem Mazowieckim, GDDKiA, MZDW, PKP PLK S.A.” zastąpić sformułowanie „Województwem Mazowieckim” „Samorządem Województwa Mazowieckiego”, tak by ujednoznaczyć zapis.	Opinia uwzględniona Ujednolicono zapis.
52	Monitorowanie, [str. 109-111] W odróżnieniu od poprzedniej wersji dokumentu, wartości docelowe wskaźników rezultatu nie spełniają kryteriów SMART, w szczególności mierzalności. W obecnej formie sugerują choćby, że SUMP będzie odpowiednio wdrażany, jeżeli liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych pozostanie bez zmian do 2040 roku (przy założeniu rosnącej liczby ludności).	Opinia uwzględniona Właściwe wartości zostaną dodane.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
53	<p>Monitorowanie, [str. 109] Podstawowe wskaźniki działań SUMP powinny skupiać się na kluczowych wskaźnikach rezultatu z punktu widzenia faktycznych zmian w kierunku zrównoważonej mobilności. Odsetek mieszkańców z dostępem do transportu zbiorowego powinien zostać zastąpiony udziałem podróży transportem zbiorowym i niezmotoryzowanych w ogóle podróży.</p>	<p>Jest to obligatoryjny wskaźnik nr 6 – dostęp do usług w zakresie mobilności, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).</p>
54	<p>Monitorowanie, [str. 110] Wartość wyjściowa wskaźnika A dotyczącego stosunku udziału podróży samochodem do podróży transportem zbiorowym w Warszawie jest niespójna z wynikami ostatniego badania ruchu z 2015 roku (udział podróży transportem zbiorowym jest ponad dwukrotnie niższy). Wynika to zapewne z krajowej skali modelu, lecz wskazuje na ryzyko opierania się wyłącznie na teoretycznych modelach. Dodatkowe wątpliwości budzi, że wartości wyjściowe dla Warszawy, całego MW i „obszaru pozostałego” (peryferyjnego, o niskiej dostępności transportu zbiorowego) są praktycznie identyczne. Wskazane jest przemyślenie</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Ponieważ model warszawski obejmuje tylko Warszawę, dla całego obszaru MW przyjęto wyniki Zintegrowanego Modelu Ruchu (CUPT, wersja 2.0, grudzień 2021), obejmującego wszystkie JST MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>źródła danych i sformułowania wskaźnika, tym bardziej że określono jedynie źródło danych dla stanu wyjściowego. Głównym miernikiem powinny być raczej wyniki pomiarów ruchu, tym bardziej że w opisie systemu monitorowania wskazano, że pomiary w końcowy będą skorelowane z GPR.</p>	
55	<p>Monitorowanie, [str. 110] Biorąc pod uwagę, że SUMP dotyczy skali metropolitalnej i ponadlokalnej, we wskaźnikach dotyczących podziału zadań przewozowych powinien zostać uwzględniony również ruch niezmotoryzowany (nieistotny w przypadku modelu dotyczącego podróży w skali krajowej). Celem powinno być zwiększenie łącznego udziału transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zastosowano Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0, grudzień 2021)</p>
56	<p>Monitorowanie, [str. 111] Wskazane byłoby uzupełnienie wskaźników zanieczyszczeń powietrza o wskaźnik tlenków azotu, jako bezpośrednio powiązany z emisją komunikacyjną i taki, dla którego</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Jest już wystarczająco dużo wskaźników</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	dostępne są bezpośrednie dane pomiarowe. Miarą wskaźnika powinna być liczba dni z przekroczonymi dopuszczalnymi normami (źródło: GIOŚ).	środowiskowych, w tym obligatoryjne wskaźniki SUMI.
57	<p>Monitorowanie, [str. 111] Rokiem bazowym dla wskaźnika dot. liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas drogowy powinien być rok 2012, kiedy wykonana została nowa mapa akustyczna (strategiczna mapa hałasu).</p> <p>a. [str. 114] Wskaźnik 7.1 należy przeformułować, by uwzględnił priorytet dla transportu publicznego i ruchu niezmotoryzowanego, zgodnie z uszczegółowieniem działania 4.15.</p> <p>b. Wskazane byłoby przy tym zastąpienie wskaźnika bardziej miarodajnym, tj. prędkością handlową komunikacji zbiorowej i średnią długością oczekiwania na światłach przez niezmotoryzowanych na terenie objętym ITS.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Dane są prawidłowe, pochodzą z Programu ochrony środowiska dla m.st. Warszawy na lata 2017-2020 z perspektywą do 2023 r. Raport za lata 2017-2018.</p> <p>Wskaźnik 7.1 i 7.2 - uwaga nieuwzględniona, ponieważ jest trudność w zdobyciu danych, które są nieprowadzone przez większość JST i trudne do zmierzenia w skali MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
58	Monitorowanie, [str. 114] Wskaźnik 7.2 powinien zostać rozbity na osobne wskaźniki dotyczące informacji pasażerskiej i zakupu biletów. Wskaźnik powinien dotyczyć całego MW, w szczególności w zakresie informacji pasażerskiej.	Wyjaśnienie Łagodniejsze wymogi wskaźnika są łatwiejsze do osiągnięcia przez Gminy MW, co skutkować będzie pewniejszym rozwojem ptz w MW.
59	Monitorowanie, [str. 115 i in.] Wskaźnik dróg w strefach uspokojonego ruchu (4.1) powinien być wyrażony w procentach, jako rozwiązanie domyślne z wyłączeniem dróg o znaczeniu ponadlokalnym. Wskaźnik odsetkowy pozwala ponadto uwzględnić wzrost długości nowych dróg lokalnych.	Wyjaśnienie Wartości dla stref uspokojonego ruchu prowadzone są przez JST w długości prezentowanej km.
60	Monitorowanie, [str. 116] Przy przyjętych wartościach docelowych, bezcelowe jest obejmowanie Warszawy wskaźnikiem 6.1, zakłada bowiem zachowanie status quo.	Wyjaśnienie SUMP MW poprzez realizację działań oczekuje w tym przypadku, że nie może się zmniejszyć wartość wskaźnika (nie może być gorzej niż obecnie).



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
61	Monitorowanie, [str. 125] Wskaźnik 2.3. dotyczy Udziału JST MW z przyjętymi standardami rowerowymi, natomiast wskaźnik wskazany w źródle danych odnosi się do standardów infrastruktury pieszej - sugeruje się poprawić omyłkę.	Opinia uwzględniona Oczywista omyłka pisarska.
62	Harmonogram w obecnej formie jest nieczytelny. Numery działań powinny zostać uzupełnione o ich nazwy (np. w osobnych wierszach pomiędzy liniami wykresu).	Opinia nieuwzględniona Nazwy działań są zbyt długie, a zmniejszenie czcionki wyraźnie pogorszy czytelność.
63	Bibliografia, [str. 132] W bibliografii wskazane jest uzupełnienie tytułu strategii rozwoju województwa o podtytuł „Innowacyjne Mazowsze”	Opinia uwzględniona
64	Bibliografia, [str. 132] Wykaz pozycji powinien zostać uzupełniony o dokumenty, które stanowią podstawę opracowania projektu Planu, m.in. o: Agendę 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju -	Opinia nieuwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	implementacja w Polsce, Nową Agendę Miejską ONZ - Zrównoważone środowisko i prężny rozwój obszarów miejskich.	

Opinia Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego na temat Prognozy oddziaływania na środowisko

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	[passim] Termin „ścieżka rowerowa”, nie funkcjonuje już w prawie ani nie jest wykorzystywany w SUMP, powinien zostać zastąpiony „trasą rowerową” bądź „infrastrukturą rowerową”.	Opinia uwzględniona
2	[str. 12] Nieprecyzyjne jest stwierdzenie, że wizja SUMP wpisuje się w długofalową politykę rozwoju Województwa Mazowieckiego. Wizja SUMP wpisuje się tylko częściowo w politykę województwa, która jasno wskazuje na potrzebę uwzględnienia ruchu niezmotoryzowanego, a nie tylko zbiorowego, jako priorytetu.	Opinia uwzględniona Ujednolicono z zapisami SUMP MW Zmieniono akapit: Wizją Planu jest :Transport zbiorowy jest kluczowym elementem bezpiecznej, atrakcyjnej i dobrze skomunikowanej, rozwijającej się w sposób zrównoważony



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
		<p>przestrzeni metropolii warszawskiej.</p> <p>Powyższa wizja SUMP MW wpisuje się długofalową politykę Województwa Mazowieckiego, Polski oraz Unii Europejskiej, w zakresie zrównoważonej mobilności oraz ochrony środowiska naturalnego i klimatu.</p> <p>Na:</p> <p>Wizją Planu jest :Transport zbiorowy jest kluczowym elementem bezpiecznej, atrakcyjnej i dobrze skomunikowanej, rozwijającej się w sposób zrównoważony przestrzeni metropolii warszawskiej.</p> <p>Powyższa wizja SUMP MW jest zbieżna zarówno z oczekiwaniami społecznymi, jak i z obowiązującymi dokumentami strategicznymi obejmującymi obszar MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
3	<p>[str. 101] Trudno się zgodzić ze stwierdzeniem, że „Budowa nowych dróg, linii kolejowych i ścieżek rowerowych sprzyja inwestowaniu w zielen wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz tworzeniu parków i zielonej infrastruktury”, w szczególności w odniesieniu do dróg i linii kolejowych. Budowa nowych dróg domyślenie wymaga likwidacji terenu zielonego oraz ogranicza przestrzeń dostępną na nasadzenia. Dodatkowo, zarządcy dróg i linii kolejowych regularnie prowadzą wycinki drzew w sąsiedztwie infrastruktury liniowej.</p>	Opinia uwzględniona
4	<p>[str. 193] Poza przytoczonymi postulatami i rekomendacjami, w <i>Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego</i>, w podrozdziale 7.6 PZPWM, do którego nawiązano w OOS, zawarto również zapisy dotyczące m.in. ograniczania ruchu samochodowego (w tym wprowadzania stref z zakazem ruchu samochodowego), zwiększania udziału ruchu pieszego i rowerowego, ograniczenia ruchu tranzytowego w miastach, priorytetów dla transportu zbiorowego i integracji transportu</p>	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	publicznego. Zapisy te również powinny zostać uwzględnione w OOS	
5	[str. 193] Ponadto, w PZPWM zawarte są też ustalenia dotyczące transportu rowerowego, określające sieć szkieletową tras rowerowych w miejskim obszarze funkcjonalnym Warszawy (rozdział 3.3.4). Zapisy te powinny zostać uwzględnione w OOS, tak jak uwzględniono zapis dotyczący mobilności aktywnej w <i>Polityce transportowej państwa</i> .	Opinia uwzględniona
6	[str. 193] W punkcie dotyczącym <i>Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+</i> powinny zostać uwzględnione także działania z obszaru „Dostępność” (str. 60), zwłaszcza priorytetowe kierunki działań: 7. <i>Zwiększenie dostępności transportowej i spójności przestrzennej regionu oraz udziału środków transportu przyjaznych dla środowiska, mieszkańców i przestrzeni</i> oraz 8. <i>Rozwój uporządkowanej sieci osadniczej, sprzyjającej wykorzystaniu transportu zbiorowego i ruchowi niezmotoryzowanemu</i> . Kierunki	Opinia uwzględniona



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	te bezpośrednio odnoszą się do ochrony środowiska, w nazwie i/lub działaniach szczegółowych.	
7	[str. 230-243] Niepoprawnie zaklasyfikowano gminy Bodzanów, Jadów oraz Latowicz jako gminy wiejskie. Od 2023 r. mają status gmin miejsko-wiejskich.	Opinia uwzględniona

Opinia Gminy Jaktorów

l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
1	Udostępnione na Państwa stronie internetowej wraz z obwieszczeniem załączniki mapowe sporządzone zostały w oparciu o nieaktualne lub niebędące w posiadaniu tut samorządu dokumenty planistyczne. Wskazana na załącznikach mapowych lokalizacja Autostradowej Obwodnicy Warszawy (AOW) przebiegająca przez sam środek gminy Jaktorów, w obszarze	Wyjaśnienie W SUMP MW przebieg OAW zostanie, zgodnie z informacjami od GDDKiA z marca br. wskazany jako preferowny przez GDDKiA wariant „zielony”.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej jest z naszego punktu widzenia nie do przyjęcia.	
2	Zadziwiającym jest fakt, że wskazana przez Państwa lokalizacja AOW nie miała jak dotąd żadnego odzwierciedlenia w dokumentach planistycznych, które to były poddawane opiniowaniu przez gminę Jaktorów. Żaden z prezentowanych przez GDDKiA wariantów lokalizacji trasy A50/S50 nie przebiegał nawet metrem przez teren naszej gminy.	Wyjaśnienie Informacja o planowanych inwestycjach drogowych pochodzi ze stron internetowych odpowiednich zarządców dróg lub z materiałów przez nich przekazanych.
3	Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku zlokalizowania linii kolejowej Nr 85 relacji Warszawa - CPK - Łódź. W „Planie” została ona zlokalizowana na terenie Gminy Jaktorów po południowej stronie autostrady A2 a wszystkie procedowane obecnie decyzje administracyjne jak również Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowe (STeŚ) opracowane przez Spółkę CPK wskazują zupełnie inną lokalizację przedmiotowej linii kolejowej. Proszę	Wyjaśnienie Informacja o planowanych inwestycjach drogowych pochodzi ze stron internetowych spółki PKP S.A. oraz ze strony internetowej CPK.



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>zatem o informację w oparciu o jaki dokument / dokumenty strategiczne ww. droga i linia kolejowa została w „Planie” zlokalizowana na terenie Gminy Jaktorów? (...)Upublicznienie „Planu” z załącznikami zawierającymi lokalizację A50/S50 oraz linii kolejowej nr 85 na terenie gminy Jaktorów nie popartą wcześniej żadnym dokumentem planistycznym prowadziło będzie do wzrostu ogromnego, niepotrzebnego napięcia i niezadowolenia społecznego wśród lokalnej społeczności.</p>	
4	<p>Zaproponowane przez firmę TRAKO Sp z o.o., działającą na zlecenie GDDKiA warianty AOW w zachodniej części województwa mazowieckiego, które nie dotyczą Gminy Jaktorów, zostały w ostatnim czasie bardzo oprotestowane przez mieszkańców m.in. gmin Wiskitki, Radziejowice. W związku z protestami GDDKiA wycofała się z zaplanowanych spotkań z mieszkańcami. Zlokalizowanie AOW na terenie Gminy Jaktorów, w tak ważnym z punktu widzenia możliwości ubiegania się o środki finansowe z</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Planowana w ramach CPK linia kolejowa nr 85 oraz OAW są wyłącznie tłem inwestycyjnym w SUMP MW niezależnym od od JST MW i wykonawcy SUMP MW.</p>



l.p.	OPINIA	UZASADNIENIE
	<p>(JE, dokumencie jakim jest Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+ pozytywne zaopiniowanie przez tut. urząd tego projektu, może zostać odczytane przez decydentów jako przyzwolenie naszego samorządu oraz społeczność lokalnej dla budowy A50/S50 na naszym terenie, co oczywiście jest nieprawdą Nie było, nie ma oraz nie będzie mojej aprobaty dla tego typu inwestycji na terenie Gminy Jaktorów.</p>	