

Pisemne podsumowanie SOOŚ dla dokumentu „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+”

Data: Czerwiec 2023

Wykonawca: **Ekovert Łukasz Szkudlarek**
Średzka 10/1B
54-017 Wrocław

Opracowano na zlecenie Miasta Stołecznego Warszawy

1. Wprowadzenie

Podsumowanie zostało opracowane na podstawie przepisów art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1029), zwanej dalej ustawą OOŚ.

Zawiera informacje dotyczące wyników udziału społeczeństwa w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej dla projektu dokumentu „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+”.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+ (zwany dalej: Planem lub SUMP MW) , jest realizowany dla wszystkich gmin wchodzących w skład metropolii warszawskiej i ma za zadanie w istotny sposób poprawić dostępność transportową (rozumianą głównie jako transport publiczny) do rdzenia obszaru funkcjonalnego oraz zapewnić bezpieczny, zrównoważony oraz wysokiej jakości ruch niskoemisyjny w jego obszarze metropolitalnym.

W efekcie przeprowadzonego postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu w jego ostatecznej wersji uwzględniono zmiany wynikające z wniosków, uwag i opinii zgłoszonych w toku postępowania z udziałem społeczeństwa.

2. Informacje o przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Projekt Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej wraz z Prognozą OOS, dnia 13.03.2023 r., przesłano do zaopiniowania właściwym organom, tj. Mazowieckiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu w Warszawie oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

Postępowanie z udziałem społeczeństwa prowadzono w okresie od 10.03.2023 do 06.04.2023 r. Informacja o prowadzonych konsultacjach była ogłoszona w następujący sposób:

1. Przygotowano odpowiednie wpisy na portale społecznościowe- np. na kanałach Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” i Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy);
2. Informacja na stronach internetowych samorządów wchodzących w skład metropolii warszawskiej;
3. Informacja na stronie BIP Urzędu Miasta st. Warszawy;
4. Przedsiębiorcy, urzędnicy, radni miejscy i osiedlowi , aktywiści i przedstawiciele organizacji pozarządowych zostali zaproszeni na konsultacje drogą mailową (wysłano ponad 3000 zaproszeń);
5. Promowano konsultacje poprzez wykorzystanie logotypów, banerów internetowych, plakatów oraz ulotek;
6. Informacje na temat konsultacji na temat SUMP były wyświetlane w warszawskiej komunikacji miejskiej, umieszczone jako reklama wielkoformatowa na tyłach autobusów oraz na wiadach przystankowych.;
7. Przygotowano również treść informacji prasowej na temat planowanego przebiegu konsultacji i jego celów. Komunikat wysłano za pośrednictwem Wydziału Prasowego m.st. Warszawy do lokalnych mediów.

Niezbędna dokumentacja sprawy została udostępniona na stronie internetowej <https://architektura.um.warszawa.pl/-/zrownowazona-mobilnosc-w-warszawie-i-stolecznej-metropolii>.

W dniu 23.03.2023 r. o godzinie 10:00 oraz 18:00 odbyły się spotkanie na platformie ZOOM podczas których można było zabrać głos. Spotkanie te były również udostępnione na stronie YouTube, gdzie można było je oglądać oraz równocześnie dyskutować na czacie. Podczas spotkań była przedstawiana prezentacja SUMP-a I prezentacja Prognozy. Na koniec spotkania odbyła się sesja pytań i uwag uczestników do prezentacji, struktury SUMP i OOS.

W dniu 30.03.2023 r. od godz. 18:00 w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego, Aleje Jerozolimskie 44, poziom -1, odbyło się spotkanie konsultacyjne na którym była przedstawiana prezentacja SUMP-a I prezentacja Prognozy. Na koniec spotkania odbyła się sesja pytań i uwag uczestników do prezentacji, struktury SUMP i OOS, na które odpowiadali moderatorzy spotkania.

Uwagi można było zgłaszać poprzez formularz (online): <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSejo7j1bDHeFwsQj2yTgv2ITBw27tfCfbOBUXZ5DTGLa8W5dg/closedform>

lub formularz elektroniczny (word) – przesyłając go na adres mailowy sump-mw@trako.com.pl. Ponadto, w dniach 24-31.03 pełnione były również dyżury konsultacyjne, dlatego uwagi można było zgłaszać telefonicznie pod numerem 513 574 510.

Można było również złożyć oficjalne pismo do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy.

3. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu zrównoważonej mobilności miejskiej metropolii warszawskiej 2030+ ocenia potencjalny wpływ na środowisko skutków realizacji zamierzeń przedmiotowego dokumentu. Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został opracowany zgodnie ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (pismo nr WOOŚ-III.411.271.2021.JD z dnia 21.10.2021 r.) i Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo nr ZS.7040.303.2021 z 06.08.2021 r.). Zakres prognozy w pełni obejmuje wymagania wynikające z art. 51 ust. 2 ustawy OOS przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2 ww. ustawy oraz szereg określonych w nim wymogów.

Prognoza została opracowana w taki sposób, aby wnioski z przeprowadzonych analiz, propozycje łagodzenia potencjalnych oddziaływań negatywnych a także rekomendacje były przydatne na wszystkich szczeblach wdrażania dokumentu SUMP MW, a w szczególności na etapie ogłaszania przetargów na realizację poszczególnych działań przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego metropolii warszawskiej.

W toku prowadzonych ocen uwzględniano aktualny stan środowiska, najważniejsze problemy środowiskowe oraz identyfikację najważniejszych zagrożeń związanych z realizacją poszczególnych obszarów określonych w SUMP. W ocenie skupiono się na etapie realizacji i eksploatacji założonych celów szczegółowych.

W ramach prowadzonych prac nad Prognozą nie napotkano istotnych trudności związanych z dostępem do wiedzy dotyczącej aktualnego stanu środowiska, potencjalnych możliwych negatywnych oddziaływań czy sposobów minimalizacji. Utrudnieniem był jednak brak szczegółowych informacji nt. lokalizacji i szczegółowych rozwiązań technicznych poszczególnych działań. Spowodowało to, że wnioski na temat przewidywanych oddziaływań zostały odpowiednio zgeneralizowane, a w niektórych aspektach zostały wskazane różnego typu oddziaływania zależne od sposobu ich realizacji.

W Prognozie przeanalizowano zgodność SUMP MW z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym. Ocena wykazała, iż SUMP MW poprzez realizację poszczególnych obszarów będzie dążyć do realizacji tych celów.

Przeprowadzone analizy wykazały także zgodność SUMP MW ze strategicznymi dokumentami krajowymi, regionalnymi i miejskimi określającymi kierunki rozwoju mobilności, a także wynikami przeprowadzonych strategicznych ocen oddziaływania na środowisko.

W Prognozie zawarte są szczegółowe oceny cząstkowe oraz ich uzasadnienie w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska. W Prognozie zawarto również katalog rozwiązań minimalizacji potencjalnych negatywnych oddziaływań. Oceny cząstkowe posłużyły do sporządzenia

tabelarycznego bilansu oddziaływań. Z analizy wynikają wnioski wskazujące na skalę i intensywność oddziaływań celów szczegółowych na poszczególne komponenty środowiska. Bilans objął długoterminowe oddziaływania bezpośrednie (wynikające wprost z realizacji działań tj. zajęcie terenu pod budowę nowych przystanków kolejowych) jak również długoterminowe oddziaływania pośrednie (tj. poprawa stanu powietrza atmosferycznego spowodowana obniżeniem natężenia ruchu pojazdów wynikającym z lepszej dostępności do transportu kolejowego). Biorąc pod uwagę strategiczny charakter analizowanego dokumentu w bilansie nie uwzględniano oddziaływań krótkoterminowych, które zazwyczaj są związane z fazą realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych.

Analiza wykonanych ocen wyraźnie wskazuje, iż negatywne oddziaływania o różnej skali istotności będą głównie związane z fazą realizacji poszczególnych inwestycji realizowanych w ramach danych obszarów. Zidentyfikowano je w odniesieniu do wszystkich komponentów środowiska. Powstawanie negatywnego oddziaływania na etapie budowy implikować przede wszystkim będą inwestycje związane z budową nowej infrastruktury związanej z transportem tj. budowa parkingów P+R, budowa nowych połączeń drogowych, tras rowerowych oraz w mniejszej skali budowa dróg rowerowych i chodników.

Dokument Planu nie określa dokładnej lokalizacji realizacji poszczególnych działań. W zależności od miejsca i zagospodarowania terenu, na którym będą one realizowane, zgodnie z przeprowadzonymi analizami, realizacja działań wymienionych w dokumencie Planu, może mieć wpływ na potencjalne powstanie negatywnych oddziaływań na florę i faunę, (przy potencjalnej możliwości oddziaływań na obszary o wysokiej wartości przyrodniczej, w tym objętych ochroną, w zależności od lokalizacji realizacji tych działań). Oddziaływania te związane będą ze zmianą w użytkowaniu terenów i koniecznością przeprowadzenia prac polegających na wycince drzew i krzewów, potencjalnym niszczeniem siedlisk zwierząt i ich płoszeniem. Zmiany w dotychczasowym użytkowaniu terenu mogą także skutkować negatywnym oddziaływaniem na glebę, powierzchnię ziemi oraz wpłyną na zmianę walorów krajobrazowych. Zagrożone mogą być również zabytki, w szczególności archeologiczne oraz ludzie, w związku z utrudnieniami w ruchu drogowym podczas realizacji części z inwestycji.

Faza realizacji trwa określony czas i po jej zakończeniu część negatywnych oddziaływań zakończy się i będą miały one charakter odwracalny i krótkotrwały. Znaczna część oddziaływań będzie miała jednak charakter trwały - dotyczy to oddziaływania na walory biotyczne i abiotyczne (gleba) oraz wizualne (krajobraz). Nieodwracalny charakter będzie miało także oddziaływanie na dobra materialne. Część oddziaływań na różnorodność biologiczną po zakończeniu realizacji zmniejszy swoje nasilenie, nastąpi przystosowanie się gatunków do istniejących zmienionych uwarunkowań.

Najskuteczniejszym rozwiązaniem minimalizującym wpływ na środowisko, jakie można wdrożyć, jest stworzenie odpowiednich standardów wykonywania dokumentacji projektowych i prowadzenia prac budowlanych z wykorzystywaniem dostępnych środków i rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na komponenty środowiska. Pomogą w tym działania przewidziane w ramach celu operacyjnego - Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną (zadania 2.13 i 2.14). Na etapie ogłoszenia przetargów na realizację poszczególnych działań poszczególne JST MW powinny wymagać od podmiotów spełnienia wymagań odnośnie sposobu wykonywania prac i wykorzystanych materiałów. Takie podejście pozwoli na uwzględnianie aspektów środowiskowych oraz wdrażanie zasady zrównoważonego rozwoju.

Etap eksploatacji przedsięwzięć wynikających z zawartych w SUMP działań, będzie wiązał się z mniejszym zakresem potencjalnych oddziaływań negatywnych oraz, co należy w ogólnej ocenie

wpływu zamierzeń podkreślić, z szeregiem istotnych oddziaływań pozytywnych. Spodziewane pozytywne oddziaływania bezpośrednio związane będą z poprawą stanu akustycznego, komfortu życia mieszkańców, a oddziaływania pośrednie wpłyną także pozytywnie na poprawę stanu powietrza atmosferycznego, zdrowie ludzi oraz zabytki.

Korzyści jakie środowisko oraz człowiek osiągną dzięki wdrożeniu działań określonych w SUMP związane będą przede wszystkim z zapewnieniem płynności mobilności i nadaniem pewnych priorytetów ruchu w mieście, co istotne jest dla ludzi w kontekście zapewnienia swobody i bezpieczeństwa przemieszczania się. Dzięki planowanemu wzrostowi użytkowania transportu publicznego pośrednie pozytywne oddziaływanie osiągnie się przez zmniejszenie się niepożądanego wpływu sektora transportu na stan powietrza.

Należy podkreślić, że wpływ pojedynczych działań na redukcję natężenia ruchu pojazdów osobowych może być niewielki, jednakże realizacja ich wszystkich może znacząco zachęcić mieszkańców MW do korzystania z alternatywnych środków transportu, a tym samym realizacja wszystkich działań wymienionych w dokumencie powinna spowodować widoczną poprawę stanu powietrza.

Należy również podkreślić, że poszczególne działania będą powodować oddziaływania, które mogą się ze sobą kumulować. W przypadku niniejszego dokumentu będzie dochodzić do pozytywnych oddziaływań skumulowanych, w tym przede wszystkim na stan powietrza atmosferycznego, klimat akustyczny i komfort życia mieszkańców.

Realizacja działań może również potencjalnie powodować kumulowanie się oddziaływań negatywnych. Trzeba podkreślić, że będzie to w głównej mierze zależne od lokalizacji i sposobu przeprowadzania poszczególnych inwestycji. Przekształcenie i utwardzenie 100m² powierzchni zieleni, w skali metropolii nie będzie znaczącym oddziaływaniem, jednakże biorąc pod uwagę ilość realizowanych inwestycji w ramach Planu, może dojść do znaczącego zajęcia i przekształcenia terenu, co może pośrednio prowadzić do powodzi miejskich, zwiększanie się „wyspy ciepła”, zwiększaniem barier komunikacyjnych dla zwierząt. Z tego względu należy podczas planowania lokalizacji poszczególnych inwestycji, brać pod uwagę tereny już przekształcone antropogenicznie. Takie planowanie powinno w wystarczający sposób zminimalizować możliwość wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań skumulowanych.

Zidentyfikowane oddziaływania wtórne również mogą mieć zróżnicowany charakter. Na przykład utwardzenie znaczących terenów wodoprzepuszczalnych i odprowadzanie z nich wód deszczowych do kanalizacji deszczowej mającej jako odbiornik ciekły wodny może doprowadzić do obniżenia się poziomu wód podziemnych – z tego względu przy projektowaniu inwestycji należy dążyć do uwzględniania rozwiązań retencjonujących wody odpadowe spływające z terenów nieprzepuszczalnych. Z drugiej strony zmniejszony ruch pojazdów spalinowych i poprawa powietrza atmosferycznego będzie miała wpływ na poprawę zdrowia ludzi, zwierząt, jak również kondycję roślin.

W wyniku analiz przeprowadzonych na potrzeby Prognozy nie zidentyfikowano żadnych oddziaływań o charakterze transgranicznym. Zidentyfikowane oddziaływania mają każdorazowo skalę lokalną, która w ujęciu regionalnym jest pomijalnie mała. Z tego względu nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

4. Analiza wariantowa

W Prognozie analizie poddano również rozwiązania wariantowe, o których mówi art. 51 ust.2 punkt 3 Ustawy OOŚ. Analizę wariantową wykonano poprzez możliwość wskazania rekomendacji, które prowadzić będą do poprawy stopnia uwzględnienia w dokumencie zasad ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju i jednocześnie takich, które nie wpływają na osiągnięcie założonych w SUMP celów. Podkreślić jednocześnie należy, iż działania ujęte w SUMP są na bardzo ogólnym poziomie. Z tego powodu wspomniane rekomendacje wynikające z analiz przeprowadzonych w Prognozie cechuje poziom szczegółowości dostosowany do stopnia szczegółowości SUMP. Jednocześnie należy podkreślić, że ich przyjęcie nie jest obligatoryjne i nie zmienia w żaden sposób oceny skutków środowiskowych przeprowadzonych w Prognozie.

Zgodnie z art. 51 ust. 1 punkt 2a obligatoryjnym elementem prognozy jest też analiza potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu, nazywanym często "wariantem zero". Analizy takiej dokonano w punkcie 5.2, Prognozy definiując wspomniany wariant zero jako brak wdrożenia ustaleń SUMP. Generalny wniosek z tej analizy wskazuje, że zaniechanie prowadzenia działań określonych w dokumencie mogłoby doprowadzić do dalszego zwiększania udziału pojazdów osobowych w ruchu, co wpłynie na zwiększenie presji na środowisko w obrębie MW (hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradacja zieleni) sposób przemieszczania się po niej (brak płynności ruchu) i na komfort życia.

5. Opinie organów ochrony środowiska: Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz uwzględnienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych

Zakres Prognozy, opracowanej zgodnie z zapisami zawartymi w art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, został uzgodniony z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i 58 ww. ustawy.

Pismem z dnia 06.08.2021 r. Mazowiecki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie postanowił uzgodnić zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływań na środowisko pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Pismem z dnia 21.10.2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko ustaleń projektu dokumentu.

Prognoza została wykonana w zakresie zgodnym z uzgodnieniami i przesłana, wraz z projektem Planu zrównoważonej mobilności miejskiej metropolii warszawskiej 2030+ w dniu 26.09.2022 r. do opinii organów. Oba dokumenty zostały zaopiniowane przez:

- Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarny w Warszawie – opinia z dnia 12 kwietnia 2023 r., opiniująca pozytywnie projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko bez uwag;
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie – opinia z dnia 09 maja 2023 r., opiniująca projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko bez uwag. W piśmie wskazano jedynie by, z uwagi na wysoki poziom ogólności dokumentu, w Prognozie przy ujęciu wpływu na zasoby przyrodnicze i walory krajobrazowe chronione w ramach ww. form ochrony przyrody, dodać zapis o konieczności zachowania zgodności z przepisami odrębnymi. Zapis ten został ujęty w ostatecznej wersji Prognozy.

W ramach konsultacji społecznych wpłynął szereg uwag do tekstu projektu dokumentu. Do Prognozy wpłynęło 7 uwag. Wszystkie uwagi wraz z rozstrzygnięciem i uzasadnieniem zostały przedstawione w załączniku do niniejszego dokumentu.

6. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Zgodnie z art. 51.2.c ustawy OOŚ Prognoza zawiera propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania. Zawarte poniżej propozycje dotyczące metod i częstotliwości obligują JST MW do realizacji jego postanowień (wg art. 55.5 OOŚ).

W SUMP MW wskazano 4 wskaźniki monitorujące efektywność działań Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej, oraz 25 wskaźników rezultatu realizacji SUMP, stanowiących również miernik wpływu realizacji działań na poszczególne komponenty środowiska (w tym również człowieka). Z tego powodu w Prognozie nie wskazywano dodatkowych wskaźników monitorujących.

Okres/cykl analizy oraz miernik określone zostały w ocenianym dokumencie – SUMP.

Tabela 1 Wskaźniki monitoringu efektywności działań Planu zrównoważonej mobilności miejskiej MW

	Obecnie (2022)	Plan 2030	Perspektywa 2040
liczba ofiar śmiertelnych	3,5 ofiar / 100 tys. mieszk.	1,8 ofiar / 100 tys. mieszk.	0,4 ofiar / 100 tys. mieszk.
emisja gazów cieplarnianych	43,2 tys. ton CO ₂ / 100 tys. mieszk.	23,0 tys. ton CO ₂ / 100 tys. mieszk.	8,2 tys. ton CO ₂ / 100 tys. mieszk.
emisja zanieczyszczeń powietrza	4,8 tys. kg PM 2,5 / 100 tys. mieszk.	2,3 tys. kg PM 2,5 / 100 tys. mieszk.	0,9 tys. kg PM 2,5 / 100 tys. mieszk.
dostęp do publicznego transportu zbiorowego o odpowiedniej częstotliwości	62% mieszkańców MW z dostępem do publicznego transportu zbiorowego o co najmniej dobrej częstotliwości kursowania	68% mieszkańców MW z dostępem do publicznego transportu zbiorowego o co najmniej dobrej częstotliwości kursowania	70% mieszkańców MW z dostępem do publicznego transportu zbiorowego o co najmniej dobrej częstotliwości kursowania

Tabela 2 Wskaźniki rezultatu SUMP

Cel horizontalny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa w 2030 roku	Perspektywa 2040
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników, Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat, Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego.	A	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w całej MW	% / %	2019	72 / 28	64 / 36	53 / 47
	A1	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w Warszawie	% / %	2019	72 / 28	63 / 37	50 / 50
	A2	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy	% / %	2019	69 / 31	66 / 34	58 / 42
	A3	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem	% / %	2019	69 / 31	66 / 34	60 / 40

Cel horyzontalny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa w 2030 roku	Perspektywa 2040
		podróży publicznym transportem zbiorowym w <i>JST Obszaru kluczowego MW</i>					
	A4	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w <i>JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki</i>	% / %	2019	69 / 31	67 / 33	62 / 38
	A5	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w <i>JST Obszaru pozostałego MW</i>	% / %	2019	73 / 27	72 / 28	69 / 31
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	B	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w całej MW	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	3,5	1,8	0,4
	B1	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w Warszawie	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	2,3	1,2	0,3
	B2	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w <i>JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy</i>	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	3,4	1,7	0,4
	B3	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w <i>JST Obszaru kluczowego MW</i>	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	6,1	3,1	0,8
	B4	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w <i>JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki</i>	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	8,7	4,4	1,1
	B5	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w <i>JST Obszaru pozostałego MW</i>	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	13,7	6,9	1,7
	C	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w całej MW	l. zdarzeń drogowych / 100 tys. mieszk.	2021	80,2	40,1	10,0
	C1	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w Warszawie	l. zdarzeń drogowych / 100 tys. mieszk.	2021	87,8	43,9	11,0
	C2	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w <i>JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy</i>	l. zdarzeń drogowych / 100 tys. mieszk.	2021	73,0	36,5	9,1
	C3	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w <i>JST Obszaru kluczowego MW</i>	l. zdarzeń drogowych / 100 tys. mieszk.	2021	63,3	31,7	7,9

Cel horizontalny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa w 2030 roku	Perspektywa 2040
	C4	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w <i>JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki</i>	l. zdarzeń drogowych h / 100 tys. mieszk.	2021	71,2	35,6	8,9
	C5	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w <i>JST Obszaru pozostałego MW</i>	l. zdarzeń drogowych h / 100 tys. mieszk.	2021	43,4	21,7	5,4
Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat	D	liczba mieszkańców Warszawy narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	tys. os.	2017	103,9	15,6	1,0
	E	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MW	CO ₂ w mln ton (ekw.)	2022	13,0	23,0	8,2
	F	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM _{2,5}) w MW	PM 2,5 w mln kg (ekw.)	2022	1,4	2,3	0,9
Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego	G	Mieszkańcy całego obszaru MW z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	62	68	70
	G1	Mieszkańcy Warszawy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	92	97	99
	G2	Mieszkańcy <i>JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	32	39	49
	G3	Mieszkańcy <i>JST Obszaru kluczowego MW</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	11	17	19
	G4	Mieszkańcy <i>JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	7	14	16
	G5	Mieszkańcy <i>JST Obszaru pozostałego MW</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	14	34	37