PROGRAM OPERACYJNY -

WARSZAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI

Ku bardziej przyjaznemu miastu!

WARSZAWA, CZERWIEC 2016r.

SPIS TREŚCI:

WSTĘP 6

OCENA SYTUACJI 9

CELE DZIAŁAŃ 12

ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE 14

WPŁYWANIE NA POPYT 19

RUCH PIESZY 22

TRANSPORT ZBIOROWY 26

ROLA ROWERU 28

ROLA SAMOCHODU 30

PARKOWANIE 33

TRANSPORT ŁADUNKÓW 36

ODDZIAŁYWANIE FINANSOWE 38

EDUKACJA 41

PROMOCJA 43

ZADANIA W RAMACH WARSZAWSKIEJ POLITYKI MOBILNOŚCI 50

Wykonawca:
TransEko
00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A
www.transeko.pl

Zamawiający:
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
m.st. Warszawa
ul. Marszałkowska 77/79
00-683 Warszawa

Zespół autorów zewnętrznych:

- **Andrzej Brzeziński – autor prowadzący**
- Maciej Dobrosielski
- Tomasz Dybicz
- Karolina Jesionkiewicz-Niedzińska
- Paweł Włodarek
- Piotr Szagała
- Łukasz Szymański
- Magdalena Rezwow-Mosakowska
- Agnieszka Rogala

Zespół autorów z urzędu m.st. Warszawy:

- Tadeusz Bartosiński
- Joanna Błaszczak
- Maria Przytulska
- **Mieczysław Reksnis – koordynacja prac**
- Monika Rybczyńska-Ejchorszt
- Elżbieta Sołtys

Osoby i jednostki współpracujące:

- Cieślak Grażyna, Centrum Komunikacji Społecznej,
- Ewa Czarkowska, Biuro Edukacji,
- Agnieszka Buszka, Zarząd Transportu Miejskiego,
- Tomasz Daszkiewicz, Zarząd Transportu Miejskiego,
- Agnieszka Dąbrowa, Biuro Drogownictwa i Komunikacji,
- Maciej Florczak, Zarząd Transportu Miejskiego,
- Janusz Galas, Biuro Drogownictwa i Komunikacji
- Anna Głód, Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego,
- Paweł Jaworski, Biuro Drogownictwa i Komunikacji,
- Stanisław Jedliński, Biuro Drogownictwa i Komunikacji,
- Magdalena Justyna Jekiel, Centrum Komunikacji Społecznej,
- Edyta Jóźwiak, Biuro Pomocy i Projektów Społecznych,
- Mateusz Kania, Zarząd Transportu Miejskiego,
- Krzysztof Karos, Tramwaje Warszawskie,
- Janusz Kostynowicz, Centrum Komunikacji Społecznej,
- Marek Kutaszewicz, Biuro Drogownictwa i Komunikacji,

- Teresa Kotwica, Tramwaje Warszawskie,
- Waldemar Lasek, Biuro Drogownictwa i Komunikacji,
- Grażyna Lendzion, Zarząd Dróg Miejskich
- Monika Muszyńska, Biuro Pomocy i Projektów Społecznych,
- Adam Muth, Zarząd Transportu Miejskiego,
- Łukasz Puchalski, Zarząd Transportu Miejskiego,
- Włodzimierz Rybarczyk, Biuro Drogownictwa i Komunikacji
- Jacek Steinke, Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego,
- Stanisław Szepietowski, Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym
- Michał Trzciński, Zarząd Dróg Miejskich
- Marta Widz, Centrum Komunikacji Społecznej,
- Jacek Wierzbicki, Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego
- Oskar Wojciechowski, Zarząd Transportu Miejskiego,
- Monika Żarłok, Biuro Drogownictwa i Komunikacji

Skróty nazw instytucji i jednostek miejskich:

AM – Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego
BD – Biuro Drogownictwa I Komunikacji
BE – Biuro Edukacji
BPiPS – Biuro Pomocy i Projektów Społecznych
BPT – Biuro Polityki Transportowej
CKS – Centrum Komunikacji Społecznej
GP – Gabinet Prezydenta
KI – Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym
KU – Biuro Kultury
KZ – Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków
RM – Biuro Rozwoju Miasta
SR – Biuro Sportu i Rekreacji
ZTM – Zarząd Transportu Miejskiego
ZDM – Zarząd Dróg Miejskich
ZMiD – Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych
SKM – Szybka Kolej Miejska, Sp. z o.o
TW – Tramwaje Warszawskie, Sp. z o.o.
WCIEiS – Warszawskie Centrum Innowacji Edukacyjno-Społecznych i Szkoleń
WCM – Warszawskie Centrum Mobilności
WKD – Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o

Słownik pojęć użytych w tekście:

BRD – bezpieczeństwo ruchu drogowego.

B+R – system podróży łączonych, umożliwiający dojazd rowerem do węzła przesiadkowego, pozostawienie roweru na parkingu publicznym i kontynuowanie podróży środkami transportu zbiorowego.

Carpooling – wykonywanie wspólnych podróży jednym samochodem, podwożenie się.

Carsharing – system wspólnego użytkowania samochodu/ samochodów na określonych zasadach, najczęściej w formie zorganizowanych wypożyczalni.

Centra dzielnicowe - centrum Bielan (rejon ul. Marymonckiej, Słowackiego i Trasy AK), centrum Żoliborza (rejon Placu Wilsona), centrum Bemowa (rejon ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich); centrum Mokotowa (rejon Dworca Południowego); centrum Ursynowa (rejon ul. KEN przy stacji Imielin); centrum Pragi Południe (rejon Ronda Wiatraczna); centrum Białołęki (rejon ul. Światowida i Modlińskiej); centrum Targówka (rejon ul. Św. Wincentego, Malborskiej i Głębockiej); centrum Wawra (rejon ul. Żegańskiej i Patriotów); centrum Wilanowa (rejon ul. Przyczółkowej, Wilanowskiej i Vogla); centrum Ursusa (rejon ul. Warszawskiej i Jagiełły); centrum Włoch (rejon ul. Popularnej i Al. Jerozolimskich); centrum Wesołej (rejon ul. Praskiego Pułku i Armii Krajowej); centrum Rembertowa (rejon ul. Wieczorkiewicza i Strażackiej), centrum Ochoty (rejon Dworca Zachodniego).

ITS – inteligentne systemy transportowe.

K+R – system podróży łączonych, umożliwiający podwiezienie samochodem pasażera do węzła przesiadkowego i krótki postój w celu wysadzenia, lub zabrania podwożonej osoby.

Mobilność – tu rozumiana jako skłonność osób i zdolność towarów do przemieszczania się w systemie transportowym, mierzona liczbą podróży odbywanych w dobie.

Mpzp – miejscowe plan zagospodarowania przestrzennego. Akty prawa miejscowego określające zasady zagospodarowania obszaru, intensywność zabudowy, układ komunikacyjny, lokalizację istotnych inwestycji itp.

Podróż –przemieszczenie się od źródła do celu pieszo lub z wykorzystaniem środków transportu (np. podróż dom – praca).

Podział zadań przewozowych (podział modalny) – określa udział poszczególnych środków transportu w odbywaniu codziennych podróży. W podziale zadań przewozowych najczęściej brany jest pod uwagę ruch pieszy, rowerowy samochodowy i transport zbiorowy.

P+R – system podróży łączonych, umożliwiający dojazd samochodem do węzła przesiadkowego, pozostawienie samochodu na parkingu publicznym i kontynuowanie podróży środkami transportu zbiorowego.

SPPN – Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

Strefa śródmiejska – strefa wyznaczona w SUiKZP jako Ia i Ib, o największych restrykcjach dla ruchu i parkowania pojazdów.

Suburbanizacja – proces rozwoju strefy peryferyjnej i podmiejskiej powiązany z degradacją funkcjonalnego centrum miasta.

SUiKZP – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (m.st. Warszawy), dokument planistyczny określający kierunki rozwoju przestrzennego miasta.

Telematyka – wykorzystanie rozwiązań telekomunikacyjnych, informatycznych i informacyjnych w transporcie.

Transportochłonność – miernik jakości systemu transportowego, wyrażony pracą przewozową odbywana w poszczególnych podsystemach transportowych (pojazdokilometry w sieci, osobogodziny, itp.)

WPM – Warszawska Polityka Mobilności.

WZiZT – Warunki Zabudowy i Zagospodarowania Terenu. Decyzja o sposobie zagospodarowania terenu wydawana w przypadku braku uchwalonego mpzp.

Zachowania komunikacyjne – Zbiór zachowań w systemie transportowym związanych z wykonywaniem podróży, wyborem początku i końca podróży, czasu podróży, trasy przejazdu i środka transportu.

Źródło i cel ruchu – miejsce początku i końca podróży.

Warszawa w roku 1995, jako jedno z pierwszych miast w Polsce, uchwaliła Politykę Transportową (uchwała Rady Warszawy nr XXVI/193/95 z 27.11.1995 r.), programowy dokument, który zapoczątkował zrównoważony rozwój systemu transportowego miasta. Przyjęto w nim, że „rozwój transportu służyć powinien stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego miasta, poprawie jego prestiżu oraz zmniejszeniu różnic w rozwoju i jakości życia w poszczególnych obszarach aglomeracji, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska". Wiąże się to z tworzeniem warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy zapewnieniu priorytetu transportowi zbiorowemu oraz stosowaniu zasady, zgodnie z którą w żadnym obszarze miasta poziom ruchu samochodowego nie powinien przekroczyć granicy ekologicznej pojemności systemu; oznacza to ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, zdrowie mieszkańców, oraz na wartości historyczne i kulturowe miasta.

W roku 2009 została uchwalona „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne" (uchwała nr LVIII/1749/2009 Rady Miasta st. Warszawy), stanowiąca kontynuację i rozwinięcie polityki z 1995 r. Strategia jako cel generalny wskazuje usprawnienie i rozwój systemu transportowego w celu zapewnienia warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia. Przyjęto w niej, że cel ten będzie realizowany w formie działań o charakterze organizacyjno-modernizacyjnym, m.in. poprzez wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem, uprzywilejowanie tramwajów i autobusów, ograniczanie ruchu samochodowego, poprawę jakości transportu publicznego, racjonalizację układu linii tramwajowych i autobusowych, modernizację tras tramwajowych, rewitalizację systemu kolejowego. Realizując strategię wymieniliśmy tabor komunikacji miejskiej, stopniowo likwidowaliśmy zaległości w remontach ulic i obiektów, a także część z nich zmodernizowaliśmy, usprawniliśmy systemu parkowania, poprawiliśmy bezpieczeństwo ruchu drogowego, chociaż w tej dziedzinie wciąż jeszcze jest dużo do zrobienia. Postawiliśmy na rozwój ruchu rowerowego a także nowe inwestycje, m.in. rozwój sieci metra i tras tramwajowych, budowę nowych ulic i mostów przez Wisłę, w szczególności realizację obwodnic i powiązań z rozwijającym się układem dróg ekspresowych.

W Strategii podkreślono konieczność zapewnienia równowagi w wykorzystywaniu samochodów i transportu zbiorowego, z uwzględnieniem ważnej roli ruchu pieszego i rowerowego. Biorąc pod uwagę potrzebę przekształceń strefy śródmiejskiej, ryzyka zagrożeń środowiskowych oraz ograniczone środki finansowe, za ważne uznano kontrolowanie dostępności wybranych obszarów miasta dla ruchu samochodowego z jednoczesnym rekompensowaniem nakładanych ograniczeń dobrą obsługą środkami transportu zbiorowego, wytworzeniem układu tras obwodowych oraz ułatwieniem ruchu pieszego i rowerowego.

Po blisko 20 latach realizacji pierwszej polityki transportowej i 5 latach realizacji Strategii Warszawa stawia sobie kolejne cele polegające na aktywnym i skutecznym zarządzaniu popytem na transport w mieście i aglomeracji. Wykorzystując doświadczenia z ostatnich lat i biorąc pod uwagę współczesne wyzwania, zamierza realizować politykę zrównoważonej mobilności.

Oczekiwania mieszkańców Warszawy i okolic związane ze wzrostem jakości życia będą spełnione przy założeniu zachowania równoważności celów rozwojowych miasta, nie tylko transportowych, ale także gospodarczych, społecznych, kulturowych i środowiskowych. W przypadku systemu transportowego oznaczać to będzie konieczność kontrolowania popytu na transport i sposobu jego zaspokajania. Wynika to z przekonania, że oczekiwania społeczne sprowadzają się nie tylko do zapewnienia

możliwości sprawnego przemieszczania się, ale także budowania miasta uniwersalnego, współtworzonego i przyjaznego dla wszystkich grup obywateli, spełniającego wiele funkcji. Miasta kreującego aktywność obywatelską, przywiązującego dużą wagę do partycypacji społecznej, umożliwiającego rozwój kultury, przeciwdziałającego wykluczeniu oraz integrującego i budującego tożsamość mieszkańców.

Dokument Warszawska Polityka Mobilności (WPM) będzie podstawą jakościowej zmiany dotychczasowego podejścia. Czerpiąc z doświadczeń i wzorów europejskich, większy wysiłek będzie skierowany na edukację transportową i zmianę świadomości społeczeństwa prowadzącą do zmiany zachowań komunikacyjnych (sposobu odbywania podróży).

Wymaga to zrozumienia, że sprawność funkcjonowania transportu nie musi wiązać się wyłącznie lub przede wszystkim z rozwojem infrastrukturalnym, który wymaga wysokich nakładów finansowych na etapie realizacji i eksploatacji. Problemy mogą być rozwiązywane także dzięki zmianom organizacji systemu transportowego i przyzwyczajeń jego użytkowników.

Nowe podejście jest zbieżne z oczekiwaniami wyrażanymi przez mieszkańców Warszawy, którzy zgłaszają oczekiwania dotyczące m.in. zapewnienia alternatywnych dla samochodu form odbywania podróży (transport zbiorowy, rower, pieszo), przekształcania ulic i placów dotychczas zawłaszczonych przez samochody, zapewnienia możliwości korzystania z otwartych, publicznych przestrzeni i aktywnego współuczestniczenia w życiu miasta.

Wyzwaniem dla Warszawskiej Polityki Mobilności będzie konsekwentna realizacja przyjętych celów, utrzymanie wyznaczonych priorytetów, a także umiejętne ograniczanie części z dotychczasowych przywilejów dla samochodu poprzez wpływanie na ograniczanie wskaźnika motoryzacji, limitowanie miejsc parkingowych, zawężanie pasów ruchu, itd.—Wymagać to będzie budowania porozumienia społecznego wokół idei miasta, w którym większe znaczenie, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej i centrach dzielnicowych, przypisuje się zapewnieniu lepszych warunków dla komunikacji pieszej, rowerowej i transportu zbiorowego niż dla ruchu samochodowego.

Warszawska Polityka Mobilności będzie opierać się na działaniach podejmowanych w sposób kompleksowy, w celu zachęcenia do odbywania podróży pieszo, rowerem i środkami transportu zbiorowego oraz zniechęcenia do wykorzystywania samochodów.

Działania te będą dotyczyć m.in.:

- wspierania budowy ładu przestrzennego miasta (np. dzięki wykorzystywaniu mechanizmów planowania przestrzennego),

- zwiększenia roli transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego (rozwijanie spójnej i gęstej sieci tras i parkingów rowerowych, eliminacja barier i utrudnień ułatwienia w ruchu, itd.),
- przekształceń przestrzeni publicznych i przywracania im ich społecznych funkcji (przez realizację projektów rewaloryzacji ulic, placów i skwerów miejskich),
- dostosowania parametrów ulic do planowanych funkcji (włącznie z ograniczaniem przestrzeni dla ruchu i postoju samochodów),
- określenia nowej - ograniczonej - roli samochodu w mieście,
- porządkowania zasad funkcjonowania parkowanie, transportu ładunków, dostawy towarów, obsługi ruchu turystycznego itd.

Działania podejmowane w ramach WPM będą sprzyjać kontynuacji rozwoju nowoczesnego miasta, integrowaniu jego obywateli i budowaniu ich tożsamości, przy oszczędnym gospodarowaniu środkami publicznymi i w warunkach ochrony środowiska.

Powodzenie realizacji WPM będzie wymagać:

- zmiany podejścia ze strony wszystkich uczestników procesu planowania, projektowania i zarządzania systemem transportowym (planistów, projektantów, władz samorządowych) oraz mieszkańców – użytkowników systemu transportowego Warszawy,
- stosowania i egzekwowania przejrzystych zasad organizacji ruchu,
- szeroko zakrojonej akcji edukacyjno-informacyjnej przedstawiającej i wyjaśniającej problemy komunikacyjne miasta i możliwości ich skutecznego rozwiązywania, w celu uzyskania jak najszerszego poparcia dla planowanych zamierzeń,

Jako pierwszy etap realizacji Warszawskiej Polityki Mobilności wyznacza się rok 2020. Po tym czasie niezbędna będzie weryfikacja uzyskanych efektów i określenie ewentualnych problemów utrudniających lub uniemożliwiających wdrażanie WPM. Część z zamierzeń ujętych w Warszawskiej Polityce Mobilności realizowanych będzie w kolejnych latach.

Zrównoważony rozwój jest od blisko 20 lat podstawą rozwoju systemu transportowego Warszawy. Wynika to wprost z deklaracji zawartych w kolejnych dokumentach strategicznych miasta: Polityki Transportowej z 1995 r., Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego z 2006 r., Społecznej Strategii Warszawy z 2008 r. i Strategii Transportowej z 2009 r. Zapewnia to spójność celów programowych, ciągłość planowania i systematyczność realizacji zadań. Rezultatem są korzystne zmiany i przekształcenia zachodzące w systemie transportowym miasta. Przede wszystkim godna podkreślenia jest wyraźna poprawa jakości transportu zbiorowego, charakteryzującego się : dużą gęstością sieci (autobus, tramwaj, metro i kole j) i dostępnością przystanków, wysoką sprawnością transportu szynowego w głównych korytarzach transportowych, dobrą ofertą w zakresie częstotliwości kursowania, niezawodności, punktualności, jakości taboru i coraz lepszym dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Od szeregu lat w Warszawie realizowany jest bogaty program modernizacyjny dotyczący infrastruktury (wymiana konstrukcji torowisk tramwajowych i systemu zasilania, przebudowa przystanków i dworców kolejowych itd.) i inwestycyjny (budowa II linii metra, nowych tras tramwajowych, systemu P+R, wymiana taboru na nowoczesny, niskopodłogowy i jednoprzestrzenny). Coraz powszechniej wprowadzane są rozwiązania w organizacji ruchu zapewniające uprzywilejowanie naziemnej komunikacji miejskiej (wydzielone pasy autobusowe, torowiska tramwajowo-autobusowe, pierwszeństwo w sygnalizacji świetlnej). Wyraźnie rośnie zainteresowanie pasażerów korzystaniem z systemu kolejowego, zarówno w podróżach o zasięgu aglomeracyjnym, jak i coraz częściej w obrębie Warszawy. Jednym z powodów jest możliwość korzystania ze wspólnego biletu na przejazdy w granicach Warszawy i w obszarze dużej części sąsiadujących gmin.

Jakość i oferta komunikacji miejskiej są wysoko oceniane przez mieszkańców. W badaniach Barometru Warszawskiego przeprowadzonych w listopadzie 2013: 94% respondentów ocenia, że ma niedaleko do najbliższego przystanku/stacji komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj, metro), ok. 67% jest zadowolonych z częstotliwości kursowania, a 77% z punktualności. Ponad 84% badanych opowiada się za uprzywilejowaniem komunikacji miejskiej, nawet kosztem ruchu samochodów osobowych. W sumie pozytywnie komunikację miejską ocenia aż 83% osób, przy czym w skali od 1-10 oceny powyżej 6 wystawia 73% respondentów.

Wzrost zainteresowania ruchem rowerowym wynika ze zmian w świadomości społecznej i rosnącej atrakcyjności tej formy podróżowania. Przyczyniają się do tego także działania podejmowane przez Warszawę, m.in.: rozwój infrastruktury, uruchomienie systemu rowerów publicznych Veturilo, wprowadzenie standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego, określających warunki techniczne planowania, projektowania, realizacji i utrzymania infrastruktury rowerowej.

W ostatnich latach rośnie znaczenie transportu rowerowego w Warszawie. Wyrywkowe badania wskazują, że natężenia ruchu rowerowego podwajają się w okresach trzyletnich. Wg Barometru Warszawskiego (maj 2013) 8% osób deklaruje codzienne lub prawie codzienne korzystanie z rowerów, a 13% - jazdę rowerem przynajmniej raz w tygodniu.

W Warszawie dostrzega się również problematykę ruchu pieszego. Przejawia się to stopniową poprawą funkcjonalności ciągów pieszych, likwidacją barier architektonicznych, wyposażaniem

schodów w pochylnie i windy oraz dostosowywaniem węzłów przesiadkowych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Coraz więcej miejsc zyskuje charakter przestrzeni publicznych, stając się atrakcyjnym miejscem spędzania wolnego czasu. Najbardziej spektakularnym przykładem, nawet pomimo trwającego procesu inwestycyjnego, są przeobrażenia obu brzegów Wisły, przyciągające w ładną pogodę wielu warszawiaków.

Modernizowany i rozwijany jest także układ drogowy. Najbardziej widoczne jest zaawansowanie budowy tras w układzie obwodowym i powiązań stolicy z drogami zewnętrznymi, m.in. oddanie do użytku autostrady A2, zapewniającej połączenie drogowe Warszawy przez Poznań z Niemcami, połączenie A2 z trasą S-8 (Armii Krajowej) i z ul. Puławską, poprawienie powiązań z Lotniskiem Chopina, oddanie do użytku mostu Marii Skłodowskiej – Curie, modernizacja Al. Jerozolimskich na zachód od ronda Zesłańców Syberyjskich, modernizacja ciągu ulic Marsa-Żołnierska, poprawiająca powiązania dzielnic wschodnich (Rembertowa, Wesołej), budowa ul. Nowolazurowej, łączącej Ursus z Bemowem.

Inwestycje drogowe zwiększają dostępność zewnętrzną Warszawy, dostępność i obsługę poszczególnych dzielnic, a także rozrząd ruchu w mieście, m.in. ułatwiając ochronę strefy śródmiejskiej przed ruchem o charakterze tranzytowym.

Należy podkreślić wysiłek, jaki został uczyniony w Warszawie w odniesieniu do remontów ulic. W latach 2008-2012 wykonano prace modernizacyjne o łącznej powierzchni 2,58 mln m kw. jezdni ulic, czyli ok. 300 km jezdni o szerokości 7 m. Jednym z efektów rozwoju układu drogowego jest jednak niekorzystny wzrost transportochłonności systemu drogowego.

Pomimo wielu pozytywnych przykładów, pozostało wiele problemów do rozwiązania. Poprawa jakości transportu zbiorowego nie przekłada się wprost na zwiększenie jego roli w przewozach. Wzrost ruchu rowerowego jest zauważalny, ale jeszcze nie osiągnął poziomu charakterystycznego dla większości miast zachodnioeuropejskich (>10% podróży w godzinie szczytu). Odczuwalne są słabości jeśli chodzi o warunki stworzone dla ruchu pieszego, bezpieczeństwo ruchu, porządkowanie przestrzeni publicznych i ograniczanie obecności samochodów w śródmiejskiej części Warszawy.

Doświadczenia ostatnich lat wskazują, że rozwój infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego, pomimo dostępu do środków Unii Europejskiej, nie jest w stanie nadążyć za potrzebami użytkowników systemu transportowego. Na przykład badania Barometru Warszawskiego prowadzone w latach 2008–2013 ujawniają zmniejszanie się grupy osób deklarujących codzienne korzystanie z transportu zbiorowego[1] i wzrost deklaracji wycofywania się z korzystania z komunikacji miejskiej w ogóle[2]. Działania skupiające się na rozwoju poszczególnych podsystemów i na przedsięwzięciach modernizacyjno-inwestycyjnych, niewątpliwe ważne z punktu widzenia celów długofalowych, nie przynoszą oczekiwanych korzyści w krótszym czasie. Z kolei błędem byłoby oczekiwanie na rozwiązanie problemów komunikacyjnych do czasu zakończenia programu inwestycyjnego, zwłaszcza przy braku pewności, czy realizowane inwestycje, np. budowa tras obwodowych, przyniosą oczekiwane rezultaty i ograniczą presję ze strony zmotoryzowanych.

W dotychczasowej realizacji polityki transportowej w zbyt małym stopniu i nie dość konsekwentnie wykorzystywane były rozwiązania z dziedziny zarządzania popytem na transport. Tym bardziej że ich zastosowanie jest tańsze, skuteczniejsze i zwykle pozwala na dokonywanie szybszych zmian w sposobie funkcjonowania miasta, jego strefy śródmiejskiej i centrów dzielnicowych, przy na ogół silnym poparciu społecznym.

[1] listopad 2008 – 64%, listopad 2011 – 56%, listopad 2012 – 54% i maj 2013 – 52%, jednoczesny wzrost deklaracji korzystania przynajmniej raz w tygodniu: listopad 2008 – 10%, listopad 2011 – 17%, listopad 2012 – 21%.
[2] Rzadko lub nie korzystam z komunikacji miejskiej: listopad 2008 – 15%, listopad 2011 – 16%, listopad 2012 – 15% i maj 2013 – 20%.

Zwiększenie skuteczności realizacji Strategii Transportowej, przełamanie obserwowanych niekorzystnych tendencji oraz obowiązek efektywnego wykorzystywania środków publicznych skłania do podkreślenia i uprzywilejowania działań związanych z zarządzaniem popytem na transport, a w konsekwencji sformułowania Warszawskiej Polityki Mobilności odnoszącej się do planowania przestrzennego, planowania transportu, edukacji transportowej oraz procesu planowania i wykonywania podróży przez użytkowników systemu transportowego.

Warszawska Polityka Mobilności nie zastępuje obowiązującej Strategii Transportowej, zwłaszcza w odniesieniu do modernizacji i rozwoju infrastruktury. Stanowi jej uzupełnienie i rozwinięcie w części dotyczącej działań związanych z zarządzaniem popytem na transport. Jej celem jest wzmocnienie skuteczności działań na rzecz zrównoważonego rozwoju, z określeniem nowej roli samochodu w mieście.

Realizacja WPM ma wpływać na wielkość i sposób zaspokajania popytu na transport, inspirując władze i mieszkańców Warszawy do postępowania w zgodzie ze zrównoważonym rozwojem. **W pierwszej kolejności ma zachęcać do rezygnowania z korzystania z samochodów, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej gdzie podróże można łatwo odbywać pieszo, rowerem lub z wykorzystaniem dobrze rozwiniętego transportu zbiorowego.**

WPM podtrzymuje generalny cel polityki transportowej Warszawy, jakim jest stworzenie warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia. Dodatkowo porządkuje i wzmacnia te działania, które odnoszą się do: planowania przestrzennego i planowania transportu, zarządzania systemem transportowym oraz procesu podejmowania decyzji (indywidualnych i grupowych) o odbywaniu podróży.

WPM ma stanowić krok w kierunku zintegrowanej polityki społecznej i powiązania rozwoju ekonomicznego i społecznego, kwestii będących obecnie motorem rozwoju globalnych metropolii. Poprawa usług lokalnych, jakości przestrzeni publicznych, w tym przestrzeni dla rekreacji, poprawa warunków dla działalności gospodarczej ma za zadanie przyciąganie silnego kapitału ludzkiego oraz silnych instytucji. Ten kierunek przyjęły również władze Warszawy w Społecznej Strategii Warszawy (SSW).

WPM osadza kwestię mobilności w szerszej perspektywie uwzględniającej aspekty społeczne, przestrzenne i gospodarcze. Takie podejście będzie wyprzedzać oczekiwania użytkowników miasta. W tym celu WPM będzie mobilizować do współpracy instytucje kluczowe dla zmiany świadomości i zachowań społeczeństwa, włączając ich tym samym w proces budowania przyjaznego miasta i odpowiedzialności za swoje otoczenie.

WPM stosuje nową definicję obywatelstwa Warszawy, obejmującą szerokie grono ludzi faktycznie i stale związanych z miastem, niezależnie od przynależności państwowej, czy formalnego miejsca zamieszkania. Odwołuje się do ich wzajemnych zobowiązań i praw.

WPM dostrzega szersze powiązania Warszawy z siecią ośrodków aglomeracji, co ma znaczenie dla niwelowania źródeł napięć między działaniami metropolitalnymi i miejskimi oraz wzrost bezpieczeństwa. W szerszej skali zmiana świadomości i zachowań w zakresie przemieszczania się ma przełożenie również na godzenie przepływów w sferach globalnej i lokalnej: dbanie o harmonię między działającymi w globalnych sieciach przedsiębiorstwami i organizacjami finansowymi a gospodarką lokalną.

Ponadto WPM proponuje ukierunkowanie działań w taki sposób, aby dla wszystkich tworzone były warunki umożliwiające udział w edukacji, korzystanie z dóbr kultury sportu i rekreacji, prawa do mieszkania, opieki zdrowotnej, pracy, pomocy prawnej i infrastruktury społecznej. Takie myślenie o Mieście będzie ułatwiać zapobieganie ryzyku wykluczenia społecznego oraz przeciwdziałanie jego pogłębianiu się.

Wśród celów szczegółowych WPM należy wymienić:

- Zahamowanie wzrostu, a następnie stopniowe zmniejszanie motoryzacji indywidualnej.
- Skracanie średnich długości podróży (zmniejszanie odległości pomiędzy źródłami i celami ruchu).
- Ograniczenie niepotrzebnych podróży (nieprzynoszących indywidualnych i społecznych korzyści).
- Zmianę kierunków podróżowania samochodami (np. do najbliższych węzłów przesiadkowych, z pominięciem centrum miasta).
- Utrzymanie wiodącej roli transportu zbiorowego w obsłudze podróży niepieszych.
- Zwiększenie roli ruchu pieszego w stosunku do innych sposobów podróżowania (w tzw. podziale modalnym), zwłaszcza w strefie śródmiejskiej.
- Zwiększenie roli ruchu rowerowego w obsłudze podróży niepieszych, zwłaszcza w sezonie wiosenno-letnim.
- Zwiększenie dostępności systemu transportowego dla osób o ograniczonej mobilności.
- Rozwój przestrzeni publicznych, przyjaznych mieszkańcom, łatwo dostępnych pieszo, rowerem i transportem zbiorowym.
- Dostosowanie charakteru ulic do pełnionych funkcji (z uwzględnieniem ograniczania ich przepustowości).
- Bardziej elastyczne wykorzystywanie systemu transportowego i jego elementów (parkingów, ulic, tras drogowych, transportu zbiorowego).
- Inne i bardziej efektywne wykorzystanie samochodów osobowych (m.in. poprzez zwiększenie napełnień, zmianę parku samochodowego na rzecz większego udziału pojazdów małych i bardziej przyjaznych środowisku).
- Złagodzenie uciążliwości związanych z ruchem samochodowym i parkowaniem (także pojazdów w transporcie towarowym) zwłaszcza w chronionych obszarach miasta (w związku z blokowaniem ulic, parkowaniem niezgodne z przepisami i zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego).
- Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne i mieszkańców (ograniczenie emisji zanieczyszczeń, hałasu i wibracji).
- Ograniczenie kosztów funkcjonowania systemu transportowego.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta i jego otoczenia (rozmieszczenie źródeł i celów podróży, ich gęstość i rodzaj) determinuje zapotrzebowanie na odbywanie podróży, ich kierunki i długość oraz rodzaj wykorzystywanych środków transportu. Rozpraszanie zabudowy oraz powstawanie obszarów monofunkcyjnych (np. z dominującymi funkcjami mieszkaniowymi czy biurowymi) powoduje wzrost transportochłonności, zwiększa zużycie energii i koszty funkcjonowania miasta oraz negatywne oddziaływanie na środowisko. Zmniejsza też zainteresowanie ruchem pieszym, rowerowym (ze względu na trudne do zaakceptowania długości podróży) i efektywność transportu zbiorowego. Zachęca do korzystania z samochodów.

Szans należy upatrywać w odpowiednim wykorzystaniu gospodarki przestrzennej jako jednego z podstawowych narzędzi regulacji zapotrzebowania na transport. Miasto zwarte przestrzennie, utrzymujące wysoką gęstość źródeł i celów podróży w centrum, w centrach dzielnicowych i korytarzach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, z przemieszanymi funkcjami w poszczególnych obszarach, ułatwia wykonywanie krótkich podróży, bez samochodu, i organizację transportu zbiorowego. Zarządzanie popytem odbywa się wówczas już na etapie planowania przestrzennego miasta, przed podejmowaniem decyzji o wykonywaniu podróży.

WPM odwołuje się do treści SUiKZP, m.in. w odniesieniu do stosowania zasady strefowania ruchu, czyli różnicowania zasad obsługi komunikacyjnej w poszczególnych obszarach miasta, umożliwiającej:

- zarządzanie dopływami ruchu samochodowego do poszczególnych stref (ograniczanie liczby wjazdów),
- ograniczanie udziału podróży tranzytowych w stosunku do poszczególnych obszarów,
- wyznaczanie stref pieszych, z ograniczeniami dla ruchu samochodowego,
- uprzywilejowanie transportu zbiorowego na kierunkach promienistych,
- hierarchizację ulic ze względu na ich funkcję.

W tym kontekście zadaniem Warszawskiej Polityki Mobilności będzie wspieranie działań na rzecz poprawy ładu przestrzennego miasta, zmian dotyczących: zahamowania i odwrócenia procesów niekontrolowanego rozrostu i rozpraszania się zabudowy, reurbanizacji, a nie żywiołowej urbanizacji nowych terenów, rewitalizacji strefy śródmiejskiej i centrów dzielnicowych oraz lepszego wykorzystywania potencjału słabo zagospodarowanych bądź niezagospodarowanych terenów w otoczeniu istniejących węzłów transportu zbiorowego.

Warszawska Polityka Mobilności odwołuje się do idei miasta zwartego, posiadającego gęstą i wielofunkcyjną zabudowę, bogatego w przestrzenie publiczne o wysokiej jakości. Miasta przyjaznego mieszkańcom i użytkownikom systemu transportowego, dzięki któremu można wygodnie przemieszczać się pieszo, rowerem i transportem zbiorowym, bez konieczności wykorzystywania samochodów. Miasta racjonalnie gospodarującego zasobami.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

Normatyw parkingowy jest jednym z podstawowych narzędzi stosowanych do porządkowania parkowania i regulowania dostępności poszczególnych obszarów miasta dla samochodów, stosowanym na etapie wydawania pozwoleń na budowę. Obecnie stosowane **wskaźniki parkingowe wymagają zmiany** (w ramach SUiKZP), **tak aby w stopniu większym niż dotychczas zniechęcały do korzystania z samochodów w podróżach związanych ze strefą śródmiejską** (zwłaszcza w dojazdach do pracy i szkoły), w przypadku których oferowana jest dobra dostępność i jakość usług w publicznym transporcie zbiorowym. Podjęte zostaną działania w kierunku:

- stanowczego zaostrzenia norm parkingowych dla biur, urzędów, handlu i usług w strefie śródmiejskiej (z utrzymaniem formuły nie więcej niż),
- zaostrzenia norm parkingowych dla biur i urzędów w wybranych obszarach strefy II (z utrzymaniem formuły nie więcej niż),
- złagodzenia wymogów dotyczących zapewnienia minimalnej liczby miejsc parkingowych w zabudowie (także mieszkaniowej) w strefach Ic, II i III.

Plany miejscowe będą wykorzystywane do racjonalizacji rozwoju przestrzennego miasta oraz realizacji polityki mobilności. Będą porządkować i stabilizować wizję zagospodarowania przestrzeni w oparciu o realistyczne założenia demograficzno-społeczne i rozwojowe dotyczące systemu transportowego z uwzględnieniem wpływu na finanse miasta (koszty inwestycyjne i eksploatacyjne związane z ich realizacją). Mając świadomość zagrożeń, jakie dla planowej gospodarki przestrzennej i sprawności systemu transportowego miasta przynosi zabudowa powstająca na podstawie decyzji o WZiZT, rolą planów miejscowych będzie wskazywanie preferowanego sposobu wykorzystania terenu oraz zasad obsługi komunikacyjnej.

W związku z powyższym plany będą tworzone przede wszystkim na obszarach wymagających specjalnej ochrony, ważnych z uwagi na utrzymanie harmonijnego rozwoju przestrzennego miasta oraz na obszarach atrakcyjnych inwestycyjnie, gdzie zainteresowanie potencjalnych inwestorów stworzy szansę planowego zrealizowania zabudowy i infrastruktury transportowej.

Wprowadzona zostanie zasada wykonywania Planu Transportowego do opracowywanego planu miejscowego, będącego kompleksowym studium komunikacyjnym określającym:

- bilans funkcji, potwierdzający ich zróżnicowanie w obrębie jednego lub kilku sąsiednich planów,
- podstawowe założenia i zasady obsługi komunikacyjnej obszaru wszystkimi rodzajami transportu (piesi, rowery, transport zbiorowy, samochody),
- prognozę wielkości ruchu generowanego i absorbowanego w obszarze planu/kilku planów,
- założenia dotyczące podziału zadań przewozowych i sposobu jego uzyskania,
- prognozę wpływu na system transportowy (ruch pieszy, rowerowy, samochodowy i transport zbiorowy),
- koszty i korzyści społeczne (w ujęciu transportowym) wynikające z jego realizacji.

Zakres i wytyczne dot. Planu Transportowego będą określane na etapie przygotowywania uchwały o przystąpieniu do sporządzenia lub zmiany mpzp.

Ponadto w planach miejscowych stosowane będą zapisy ograniczające możliwość grodzenia dużych zespołów zabudowy (np. mieszkaniowych, biurowych), gdyby groziło to segregacją publicznych przestrzeni miasta, utrudniało dostęp do węzłów komunikacyjnych (np. powodując wydłużenie dojść pieszych) czy wydłużało trasy przejazdu rowerami.

Rozpraszanie zabudowy, charakterystyczne zwłaszcza w peryferyjnych obszarach miasta, częściowo wynika z niedostatecznego pokrycia planami miejscowymi jako narzędziami ochrony i kontroli zmian w przestrzeni miejskiej i przeciwdziałania wzrostowi liczb i długości podróży. Stan ten wymaga **dokonania przeglądu i ew. weryfikacji zapisów niektórych obowiązujących planów miejscowych** oraz intensyfikacji prac nad sporządzaniem i uchwalaniem nowych mpzp w celu wyeliminowania przeznaczania terenów pod niepożądane (ze względu na zarządzanie popytem) rodzaje zabudowy. W uzasadnionych przypadkach może to oznaczać konieczność zmiany zapisów w obowiązujących planach miejscowych.

Niezbędne jest wzmocnienie mechanizmu publicznej kontroli nad procesem inwestycyjnym, celem ograniczenia ryzyka potencjalnie negatywnego wpływu poszczególnych inwestycji na funkcjonowanie systemu transportowego (np. utrudniania dostępności do obszarów, wpływu na pogorszenie warunków ruchu, wydłużenie czasu przejazdu, a nawet zagrożenie bezpieczeństwa ruchu). W związku z powyższym, indywidualne lub grupowe zamierzenia inwestorów, w tym także na terenach nieobjętych planami miejscowymi, będą podlegać weryfikacji pod kątem wpływu na system transportowy (oddziaływania w zakresie transportu samochodowego, zbiorowego, rowerowego i pieszego oraz parkowania i dostaw ładunków), konieczności zastosowania działań zaradczych (inwestycyjnych i organizacyjnych) oraz sposobu ich wdrożenia z podziałem na zadania inwestora i miasta.

W związku z powyższym **decyzje o WZiZT będą poprzedzane wykonaniem Planu Transportowego Inwestycji (PTI) mogącej silnie oddziaływać na funkcjonowanie systemu transportowego.**

Niezależnie od opracowanych i opracowywanych planów miejscowych przygotowywane i uruchamiane będą **Zintegrowane Programy Rozwojowe (ZPR) dla wybranych rejonów strefy śródmiejskiej, otoczenia węzłów komunikacyjnych, korytarzy transportowych obsługiwanych wysokiej jakości transportem zbiorowym oraz obszarów planowanych przekształceń obecnej zabudowy** (przy zakładanej zmianie funkcji dotychczasowego zagospodarowania). W ramach programów będą:

- identyfikowane warunki i możliwości przekształceń oraz dogęszczenia zabudowy,
- wskazywane zasady zagospodarowania i zasady przekształceń terenów,
- planowane lokalizacje miejskich obiektów i projektów zwiększających integrację społeczną i poprawiających wizerunek miasta (np. przestrzenie publiczne),
- proponowane mechanizmy stymulowania zmian w zagospodarowaniu,
- określane zasady współpracy stron publicznej i prywatnej,
- określane harmonogramy, zasady realizacji i finansowania programu.

Celem będzie przejęcie przez miasto inicjatywy w planowaniu i programowaniu atrakcyjnych obszarów, a przez to zapewnienie kontroli kierunków ich rozwoju (rodzaju i intensywności zabudowy, sposobu obsługi transportowej), oraz określenie ewentualnych wzajemnych zobowiązań dotyczących finansowania modernizacji i rozwoju infrastruktury. Tworzenie programów rozwojowych będzie wymagać współpracy z mieszkańcami, inwestorami, właścicielami działek i innymi zainteresowanymi stronami.

Jedną z przyczyn nadmiernego obciążenia systemu transportowego ruchem samochodowym oraz przeciążenia tras transportu zbiorowego, jest ruch generowany przez tereny o monofunkcyjnym sposobie zagospodarowania (np. z dominującymi funkcjami biurowymi, mieszkaniowymi, itd.). Obszary te, w zależności od pory dnia (okresu w tygodniu), wywołują znaczne zapotrzebowanie na transport, silnie generując lub absorbując ruch, zwykle na duże odległości. Jest to zjawisko niekorzystne,

utrudniające wprowadzanie modelu zachowań zgodnego ze zrównoważoną mobilnością i zwiększające koszty funkcjonowania systemu transportowego.

Przeprowadzona zostanie identyfikacja i diagnoza obszarów monofunkcyjnych, a następnie zostaną opracowane i uruchomione programy, których celem będzie zwiększenie stopnia zróżnicowania sposobu użytkowania terenu, ograniczenie zapotrzebowania na transport oraz zwiększenie atrakcyjności podróżowania pieszo, rowerem i transportem zbiorowym.

Problem dotyczy także przekształceń terenów kolejowych. Rozbudowany układ linii kolejowych, stacji i przystanków jest wykorzystywany z korzyścią dla Warszawy do obsługi komunikacyjnej miasta i aglomeracji, ale tworzy także bariery rozwojowe (np. w związku z utrudnieniami w przekraczaniu szerokich pasów terenów kolejowych) oraz zakłóca planową gospodarkę przestrzenną (np. inwestycje na terenach kolejowych nie są skoordynowane z planami miasta).

Niezbędna jest współpraca m.st. Warszawy z koleją na rzecz ograniczania uciążliwości, jakie dla miasta stanowią tereny kolejowe (ograniczenie efektu bariery komunikacyjnej i fragmentacji obszarów), **oraz uzgodnienie zasad zagospodarowywania nieruchomości kolejowych.**

Priorytetowo będą traktowane zadania związane z modernizacją stacji i przystanków kolejowych (w tym dworców kolejowych) i zwiększaniem ich dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością, starszych czy podróżujących z większym bagażem. Działania obejmą także dostosowanie przejść podziemnych i schodów do wymogów funkcjonalnych oraz lepsze powiązanie tych obiektów z przyległym obszarem i miejskimi węzłami transportu zbiorowego.

Jednym z wyzwań dla Warszawy na najbliższe lata, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej, będzie rewaloryzacja ulic i placów. Służyć ma przeciwstawieniu się zawłaszczeniu przestrzeni publicznych przez samochody oraz poprawie ich jakości i dostępności dla wszystkich obywateli (także osób o ograniczonej mobilności). Ulicom i obszarom w sposób jednoznaczny zostaną przypisane zasady uprzywilejowania grup użytkowników (piesi, pasażerowie transportu zbiorowego, rowerzyści) w

powiązaniu z odejściem od priorytetowego traktowania obsługi ruchu samochodowego (poprzez odejście od maksymalizowania przepustowości ulic i skrzyżowań dla samochodów).

Rewaloryzacja ulic i placów będzie procesem integrującym następujące aspekty:

- cele transportowe, w kontekście warunków ruchu pieszego, rowerowego, transportu zbiorowego i samochodowego,
- bezpieczeństwo komunikacyjne i osobiste użytkowników,
- zagospodarowanie przestrzenne (rodzaj i intensywność funkcji, ich rozlokowanie),
- estetykę przestrzeni,
- funkcje obszaru i jego ofertę,
- środowisko miejskie i naturalne,
- wartości kulturowe i historyczne,
- integrację społeczną (tożsamość w skali miejsca i miasta),
- zdrowie publiczne,
- rozwój gospodarczy, miasta i użytkowników,
- racjonalność rozwiązania.

Aktywne działania w tym kierunku, oprócz oczywistych korzyści związanych ze zwiększeniem stopnia integracji społecznej, poprawą jakości życia w mieście i wizerunku Warszawy, będą także przynosić korzyści związane z rosnącą atrakcyjnością strefy śródmiejskiej do zamieszkania i tym samym będą przeciwdziałać wyludnianiu się centrum.

Każdej podróży w systemie transportowym można przypisać: miejsce początku i końca, przedział czasu, w którym się odbywa, kierunek, długość, motywację (powód odbywania podróży), środek transportu (samochód, rower, transport zbiorowy) oraz charakterystykę osoby podróżującej. Właściwe rozpoznanie tych atrybutów zwiększa szansę skutecznego wpływania na użytkowników systemu transportowego i zarządzanie ich podróżami.

Działania są najczęściej adresowane do ogółu użytkowników, np. poprzez wprowadzenie zakazu dostępu do obszaru, wprowadzenie opłat za parkowanie, poprawę oferty transportu zbiorowego, bez szczegółowego rozpoznania indywidualnych potrzeb i oczekiwań.

Możliwe jest także oddziaływanie bardziej selektywne, bazujące na umiejętności dotarcia do poszczególnych osób czy wybranych grup i przekonania ich do zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń i sposobu korzystania z systemu transportowego.

Działanie to może wpływać na:

- rezygnację z odbywania zbędnych podróży (nie-przynoszących korzyści indywi-dualnych i społecznych),
- zmianę okresu odbywania podróży (np. poza szczytem),
- zmianę tras przejazdu,
- zmianę środka transportu.

Celem jest zachęcenie do odbywania podróży pieszo, rowerem lub transportem zbiorowym, co jest korzystniejsze (z punktu widzenia komfortu, bezpieczeństwa, niezawodności, czasu i kosztu podróży) niż podróżowanie samochodem. Należy liczyć się z tym, że decyzje dot. sposobu podróżowania coraz częściej będą podejmowane ze względów społecznych, zdrowotnych i ekologicznych.

Działania podejmowane w ramach realizacji Warszawskiej Polityki Mobilności mają przyczyniać się do lepszego i bardziej efektywnego wykorzystywania istniejącego systemu i ukrytych w nim rezerw i tym samym ograniczenia konieczności angażowania znacznych środków inwestycyjnych w rozwój systemu transportowego i wydatków eksploatacyjnych.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

Część podróży wykonywanych w systemie transportowym może być przeniesiona poza godziny szczytu. Dotyczy to tych podróży, które mogą rozpocząć się przed szczytem porannym (część podróży do pracy), w międzyszczycie (część podróży do pracy, do obiektów handlowych i usługowych) i po szczycie popołudniowym (część podróży do domu, do obiektów handlowych oraz usługowych). Zwiększyłoby to równomierność wykorzystania zarówno układu drogowego, jak też transportu zbiorowego i obniżyło presję na powiększanie przepustowości. Część podróży obciążających system transportowy, zbędnych z punktu widzenia korzyści indywidualnych użytkowników systemu i korzyści społecznych, nie musi odbywać się wcale. Dotyczy to m.in. podróży wykonywanych w związku z niepotrzebnymi procedurami administracyjnymi, niedostateczną informacją czy np. brakiem optymalizacji i zarządzania grupowymi spotkaniami.

W związku z powyższym promowane i wspierane będą m.in. takie działania jak:

- elastyczne godziny pracy, także w jednostkach miejskich, umożliwiające różnicowanie godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy,
- niższe taryfy w transporcie zbiorowym poza godzinami szczytu,
- e-usługi, zwłaszcza w jednostkach miejskich,
- telekonferencje i telespotkania w miejsce tradycyjnych spotkań,
- praca zdalna wykonywanie częściowo w pracy, a częściowo w domu, np. raz w tygodniu.

Niektóre elementy systemu transportowego mogą być wykorzystywane w sposób bardziej elastyczny i pełnić kilka funkcji. Lepsze wykorzystanie obecnego potencjału zwiększyłoby sprawność systemu transportowego, zmniejszając koszty eksploatacyjne i zapotrzebowanie na inwestycje. W związku z powyższym wspierane i wdrażane będą m.in. takie działania jak:

- wielofunkcyjne wykorzystanie parkingów prywatnych i parkingów P+R (np. parkingi wykorzystywane w dzień i w dni powszednie przez jedną grupę użytkowników, w weekendy mogą służyć do obsługi ruchu turystycznego, handlowo-usługowego, w nocy mieszkańcom itd.),
- wykorzystywanie na potrzeby P+R parkingów zlokalizowanych w obszarach peryferyjnych, w rejonie dużych obiektów handlowych obsługiwanych transportem zbiorowym,
- zastępowanie, na obszarach peryferyjnych, tradycyjnej obsługi liniami komunikacji miejskiej, zindywidualizowanym transportem publicznym (np. organizowanym na telefon) – wymaga to zmian ustawowych

Ponadto w uzasadnionych przypadkach, na wybranych pasach autobusowych zakłada się możliwość dopuszczania ruchu rowerowego, ruch samochodów przewożących większą liczbę osób i funkcjonujących w ramach carsharingu, (w połączeniu z wprowadzeniem systemu kontroli), czy też postoju samochodów towarowych (np. poza godzinami szczytu, w trakcie rozładunku).

W celu lepszego organizowania codziennych podróży z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu tworzone są **plany mobilności**. Plany są adresowane do konkretnych użytkowników (i grup użytkowników) i obejmują propozycje dotyczące m.in. możliwości wykorzystania transportu zbiorowego, dojść pieszych, dojazdu rowerami, parkowania, wspólnego podróżowania, godzin i kosztów podróżowania itd.

M.st. Warszawa będzie promować i aktywnie działać na rzecz opracowywania planów mobilności:

- indywidualnych,
- dla grup społecznych/wiekowych (np. studentów, osób starszych),

- dla przedszkoli i szkół,
- dla firm zatrudniających wielu pracowników,
- dla wybranych obszarów miasta,
- dla osiedli mieszkaniowych,
- dla pojedynczych obiektów (o różnych funkcjach),
- dla wydarzeń specjalnych (imprezy sportowe, koncerty itd.).

Wpływanie na zachowania komunikacyjne wiąże się nie tylko ze stosowaniem środków zachęcających do korzystania z rozwiązań oferowanych przez system transportowy (takich jak transport zbiorowy, czy system rowerowy), ale też środków zniechęcających, m.in. w formie ograniczeń dostępności wybranych obszarów dla ruchu samochodowego.

Rozwiązania tego typu będą w Warszawie kontynuowane, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej i w centrach dzielnic. Ograniczana będzie, a w uzasadnionych przypadkach także eliminowana możliwości dojazdów samochodami, w połączeniu z rosnącym znaczeniem ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego.

Oznaczać to będzie m.in. wyłączanie wybranych ulic z ruchu samochodowego, wyznaczanie naziemnych przejść dla pieszych (także w miejscach, gdzie obecnie funkcjonują przejścia podziemne), ograniczanie liczby miejsc postojowych dla samochodów oraz stosowanie środków technicznych redukujących prędkość ruchu.

Rozwiązania dotyczące ograniczania dostępności wybranych obszarów miasta będą stosowane niezależnie lub jako elementy opracowywanych programów rozwojowych dla obszarów i programów rewitalizacji ulic i placów.

Ruch pieszy pełni ważną rolę w całym łańcuchu podróży miejskich. Dotychczasowe badania (WBR 2005) wskazują, że udział podróży pieszych w Warszawie (wykonywanych w całości pieszo od źródła do celu podróży) w ogólnej liczbie podróży jest na poziomie 22%. Należy jednak pamiętać, że ruch pieszy jest także częścią podróży transportem zbiorowym (dojścia do/z przystanków, przejścia w węzłach przesiadkowych) i samochodami (dojścia do/z miejsc postoju i parkowania).

Problematykę ruchu pieszego dostrzeżono w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne". Przyjmuje się w niej założenie o rosnącej roli systemu transportu pieszego (zwiększenie liczby podróży odbywanych pieszo oraz zwiększenie roli ruchu pieszego w podziale zadań przewozowych) z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób z ograniczoną mobilnością.

Podejście to ma służyć:

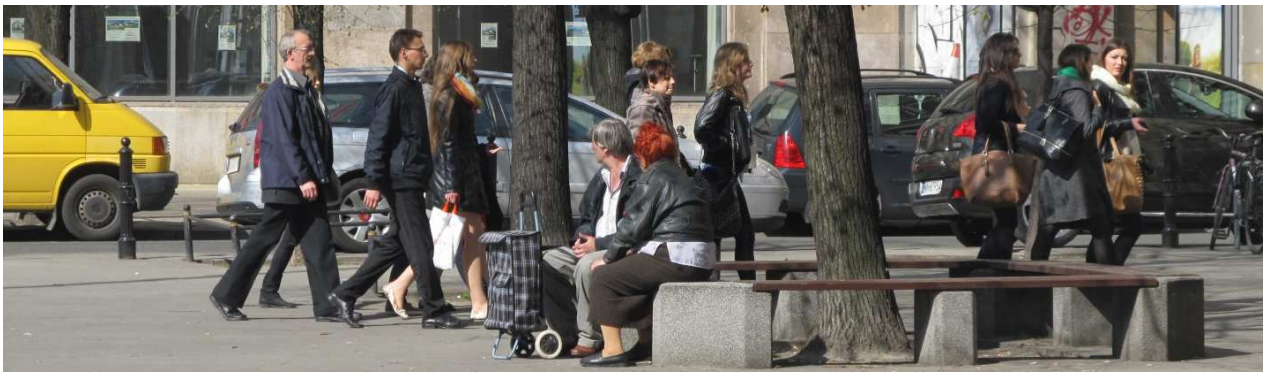
- poprawie warunków ruchu pieszego,
- poprawie dostępności dla pieszych funkcji zlokalizowanych w mieście,
- poprawie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego pieszych,
- poprawie jakości przestrzeni publicznej,
- poprawie stanu środowiska naturalnego,
- poprawie prestiżu i wizerunku miasta,
- zwiększeniu integracji społecznej i stopnia tożsamości mieszkańców Warszawy,
- rozwojowi kultury.

Zakłada się, że w skali miasta udział podróży odbywanych pieszo przekroczy 25%, a w strefie śródmiejskiej będzie jeszcze wyższy.

Należy oczekiwać, że wzrost ruchliwości pieszej będzie dotyczyć wszystkich grup użytkowników i motywacji podróży, zwłaszcza podróży związanych ze strefą śródmiejską (także podróży odbywanych w godzinach pracy) oraz przemieszczeń do i w obrębie węzłów przesiadkowych.

Wymaga to:

- tworzenia warunków do odbywania krótkich podróży,
- odpowiedniej organizacji chodników, ułatwiającej korzystanie przez pieszych,
- stopniowej likwidacji barier architektonicznych,
- stopniowej likwidacji barier komunikacyjnych (np. utrudnień w przekraczaniu ulic i skrzyżowań, w poruszaniu się wzdłuż ulic),
- uwalniania przestrzeni publicznych od nadmiaru zaparkowanych samochodów,
- usprawniania dojść do węzłów transportu zbiorowego.



Działania na rzecz priorytetowego traktowania ruchu pieszego będą sprzyjać poprawie bezpieczeństwa komunikacyjnego i osobistego pieszych.

Celem będzie znaczne ograniczenie—w Warszawie wypadków komunikacyjnych z ofiarami śmiertelnymi wśród pieszych.

Zmiany w organizacji przestrzeni ulic i placów mają zachęcać do ruchu pieszego oraz poprawiać estetykę miasta. Odzyskiwanie przestrzeni dla pieszych umożliwi przywracanie ulicom i placom tradycyjnych funkcji społecznych, kulturowych i estetycznych. Proces ten będzie zachodzić przede wszystkim w strefie śródmiejskiej oraz w centrach dzielnic. Rozwiązania będą wprowadzane na stałe oraz jako okresowe (np. w święta, weekendy i wakacje) na podstawie ujednoliconych zasad (standardów) projektowania, budowy i eksploatacji infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszego, także jeśli chodzi o jakość stosowanych materiałów i jakość wykonania.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

Podstawowe działania dotyczące ruchu pieszego będą dotyczyć strefy śródmiejskiej, centrów dzielnic i otoczenia węzłów komunikacyjnych.

Zakłada się uruchomienie sześciu programów naprawczych:

Program porządkowania ciągów pieszych (głównych osi pieszych, także tras przez Wisłę, ulic o charakterze lokalnym). Przeprowadzony zostanie przegląd inwentaryzacyjny ulic, pod kątem usytuowania urządzeń i obiektów w przestrzeni nominalnie przeznaczonej dla pieszych (miejsca parkingowe, kosze na śmieci, kwietniki, skrzynie, znaki drogowe, słupy, latarnie, nośniki reklam, ławki itp.). Przegląd będzie podstawą oceny i diagnozy stanu, a następnie (dla poszczególnych ulic) opracowania pakietu niezbędnych zmian, porządkujących i ułatwiających ruch pieszych oraz zapewniających wymagany poziom obsługi. Celem będzie także zapewnienie wymaganej dostępności ulic dla osób o ograniczonej mobilności.

Program dostosowania przejść dla pieszych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Przeprowadzony zostanie przegląd inwentaryzacyjny wszystkich przejść dla pieszych pod względem ich wyposażenia, w szczególności dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Będzie to podstawą opracowania i wdrożenia programu poprawy warunków ruchu na przejściach (wyposażenie w pochylnie, pasy ostrzegawcze z elementami dotykowymi, poprawienie widoczności, oświetlenie, skrócenie długości przejścia, dostosowanie szerokości do natężeń ruchu itp.). Działanie to będzie służyć poprawie bezpieczeństwa ruchu i redukcji liczby zabitych i rannych wśród pieszych oraz dostosowaniu przejść dla pieszych do potrzeb osób starszych i z ograniczoną mobilnością, przyczyniając się do zwiększenia dostępności systemu transportowego.

Program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym. Przeprowadzona zostanie identyfikacja i inwentaryzacja potrzeb dotyczących: uzupełnienia skrzyżowań o naziemne przejścia dla pieszych, wyznaczenie nowych przejść na odcinkach międzywęzłowych oraz zapewnienia kontynuacji ciągów pieszych. Będzie to podstawą oceny możliwości wyznaczenia nowych przejść dla pieszych, zastosowania rozwiązań eliminujących bariery komunikacyjne (nieciągłość, schody itd.), a następnie podjęcia działań realizacyjnych.

Program dostosowania sygnalizacji świetlnych. Wykonany zostanie przegląd programów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych pod katem ich dostosowania do potrzeb ruchu pieszego. Będzie to podstawą wprowadzenia korekt w programach sygnalizacji świetlnych (wydłużenia sygnału zielonego dla pieszych, rezygnacji ze wzbudzania sygnału przez pieszych itd.).

Dzielnicowe programy poprawy warunków ruchu pieszego. Przeprowadzona zostanie inwentaryzacja i ocena istniejącego stanu w zakresie ruchu pieszego w dzielnicach. Na podstawie diagnozy stanu zostaną opracowane i wdrożone programy poprawy warunków ruchu pieszego. Celem będzie rozwiązanie problemów występujących w kluczowych obszarach dzielnic, na trasach doprowadzających ruch do ważniejszych węzłów transportu zbiorowego, oraz związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Program odzyskiwania przestrzeni publicznych. Wytypowane zostaną obszary (ulice i place, ich fragmenty), gdzie czasowo lub na stałe funkcje transportowe będą zastępowane innymi w połączeniu z programami aktywizacji przestrzeni publicznych. Programy te będą mieć za zadanie zachęcanie do lokowania punktów usługowych i gastronomicznych zarówno w parterach budynków, jaki i w przestrzeni ulicy, będą zawierać zasady udzielania przez miasto i organizacje społeczne technicznego wsparcia jeśli chodzi o organizację spotkań, koncertów, gier, konkursów, wystaw w przestrzeni publicznej. Rozwiązania tego typu będą wypracowywane w toku konsultacji społecznych, przy założeniu zaangażowania społeczności lokalnych. Celem ma być podniesienie jakości przestrzeni miejskich, w tym również nocnego obrazu miasta, rozwój społecznych i kulturowych funkcji ulic i placów, wprowadzanie sztuki w przestrzeń ulicy i zwiększanie aktywności mieszkańców.

Działania dotyczące ruchu pieszego będą wspomagane przez wprowadzenie standardów projektowania ciągów i przestrzeni pieszych.

Standardy mają **służyć poprawie jakości planowania, projektowania, wykonywania oraz utrzymywania infrastruktury przeznaczonej dla pieszych**, także jeśli chodzi o zasady prowadzenia ruchu pieszego w trakcie wykonywanych remontów dróg. Celem będzie poprawa jakości i ułatwienie rozwoju infrastruktury dla pieszych oraz ujednolicenie zasad projektowania, wykonywania i eksploatacji. Standardy będą stosowane przez: jednostki zajmujące się planowaniem, biura projektowe, firmy wykonawcze oraz przez zarządców dróg i zarządców ruchu we wszystkich przedsięwzięciach na terenie m.st. Warszawy dotyczących modernizacji i budowy dróg, w zakresie związanym z ruchem pieszych, w tym m.in.:

- w opracowaniach studialnych o charakterze strategicznym, np. miejskich i dzielnicowych strategiach transportowych,
- przy tworzeniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- w studiach koncepcyjnych związanych z przebudową układu drogowego,
- w studiach wykonalności dotyczących infrastruktury transportowej,
- przy tworzeniu koncepcji programowych dotyczących infrastruktury transportowej,
- w projektach budowlanych i wykonawczych dotyczących modernizacji i budowy ulic oraz placów, stref parkowania poza krawężnikami jezdni,
- w projektach organizacji ruchu.

Stosowanie standardów będzie obowiązkowe jako część warunków zamówienia (SIWZ) lub umów na wykonanie poszczególnych prac związanych z infrastrukturą transportową na terenie Warszawy. Wytyczne będą obejmować następujące zagadnienia dot. infrastruktury dla pieszych:

- wymagania funkcjonalne,
- zasady sytuowania ciągów pieszych w pasie drogowym,
- zasady organizacji ruchu pieszego,
- warunki techniczne projektowania systemu transportu pieszego,
- zasady zabezpieczenia ruchu pieszego,
- nawierzchnie dla pieszych,
- estetykę przestrzeni dla pieszych.

Jednym z podstawowych założeń WPM jest utrzymanie dominującej roli transportu zbiorowego w systemie transportowym Warszawy.

W podróżach wykonywanych środkami transportu, czyli w podróżach niepieszych dążyć się będzie do udziału transportu zbiorowego na poziomie nie mniejszym niż: 65% podróży w skali miasta, 80% podróży do obszaru śródmiejskiego i 50% podróży z obszaru aglomeracji do Warszawy

Dominująca rola transportu zbiorowego w obsłudze codziennych podróży wymaga zapewnienia wysokiej konkurencyjności transportu zbiorowego w odniesieniu do wszystkich jego podsystemów (kolei, metra, tramwajów, autobusów). Dotyczy to m.in. gęstości sieci, dostępności przystanków, okresu funkcjonowania, wysokości taryf, niezawodności, punktualności, komfortu i czasu podróżowania.

Zamierzenia dotyczące transportu zbiorowego zostały szczegółowo określone w Strategii Transportowej Warszawy. Odnoszą się one zarówno do rozwoju i modernizacji infrastruktury, taboru, jak i działań o charakterze organizacyjnym. Najważniejsze z nich to:

Rozszerzenie współpracy m.st. Warszawy z samorządem województwa i samorządami gmin leżących w obszarze aglomeracji w celu zintegrowania zarządzania systemem transportowym, w tym powołania wspólnej instytucji zarządzającej i koordynującej zbiorowy transport publiczny.

Modernizowanie i rozwój komunikacji autobusowej, mającej największy udział w przewozach na terenie Warszawy (ok. 50% przewozów), obejmujące: planowanie, organizowanie i zarządzanie trasami autobusowymi wysokiej jakości obsługującymi powiązania dzielnic mieszkaniowych z centrum miasta oraz powiązania pomiędzy dzielnicami, stosowanie segregacji ruchu i priorytetów w sygnalizacji świetlnej, organizowanie nowoczesnych przystanków dostępnych dla wszystkich użytkowników, oraz obsługę nowoczesnym, wysokiej jakości taborem. Kontynuowane będą także działania poprawiające obsługę autobusową na liniach dowozowych do tras transportu szynowego.

Kontynuacja modernizacji i rozwoju komunikacji tramwajowej. Zakłada się podnoszenie niezawodności systemu oraz komfortu obsługi pasażerów dzięki modernizacji torowisk, węzłów przesiadkowych, przystanków i taboru. Ważnym zadaniem będzie pokonanie trudności w zapewnieniu efektywnego uprzywilejowania tramwajów w ruchu, zwłaszcza w punktach kolizji (skrzyżowania, przejścia dla pieszych) sterowanych sygnalizacją świetlną. Niezależnie od działań modernizacyjnych, w miarę dostępnych środków finansowych (z budżetu miasta i środków pomocowych), kontynuowany będzie rozwój komunikacji tramwajowej o nowe trasy, z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych.

Kontynuacja rozwoju systemu metra, której celem będzie uzyskanie pełnego efektu związanego z funkcjonowaniem II linii metra po wydłużeniu jej przebiegu do dzielnic mieszkaniowych.

Usprawnienie komunikacji kolejowej. Szereg działań podjętych w ostatnich latach na rzecz zwiększenia atrakcyjności kolei przyniosło pożądane rezultaty. Nastąpiły pozytywne zmiany jeśli chodzi o jakość oferty przewozowej (m.in. dzięki zwiększeniu częstotliwości kursowania, modernizacji taboru, konkurencyjnemu oddziaływaniu spółki SKM, wspólnemu biletowi oraz uruchomieniu linii na Lotnisko Chopina), rozwój parkingów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków, dogęszczenie przystanków kolejowych, poprawę stanu technicznego i estetycznego niektórych ważniejszych dworców. Kontynuacja tych działań ma zwiększyć udział kolei w przewozach zarówno w relacjach między Warszawą i strefą podmiejską, jak i wewnątrzmiejskich.

Integracja systemów transportu. Zmiany zachodzące w transporcie zbiorowym sprzyjają modelowi podróżowania opartemu na przesiadkach pomiędzy poszczególnymi podsystemami transportu. Przesiadanie się ułatwia oferta wspólnego biletu, coraz wyższa jakość tras transportu szynowego (metro, SKM i KM, WKD, modernizowane trasy tramwajowe) oraz rozwój systemów P+R i B+R. Zakłada się, że towarzyszyć temu będą dalsze działania na rzecz organizowania i integrowania węzłów przesiadkowych, zapewniających komfort przesiadki i podróży, zmniejszenie strat czasu i zwiększenie dostępności transportu zbiorowego dla wszystkich grup użytkowników.

Racjonalizacja przebiegu linii transportu zbiorowego (marszrutyzacja). Usprawnienie systemu publicznego transportu zbiorowego w Warszawie wymaga racjonalizacji układu linii tramwajowych i autobusowych, ich uproszczenia, dostosowania układu linii autobusowych do planu głównych tras wysokiej jakości oraz eliminowania dublowania linii na tych samych trasach. Pozwoli to osiągnąć większą czytelność układu linii i ograniczenie kosztów eksploatacyjnych przy zachowaniu wysokiego standardu obsługi pasażerów. Spodziewane zwiększenie liczby przesiadek rekompensowane będzie m.in. poprawą jakości węzłów przesiadkowych oraz rozwojem i poprawą jakości systemu na głównych trasach.

Kontynuacja rozwiązań z zakresu ITS. W ostatnim czasie w transporcie zbiorowym w Warszawie coraz częściej stosowane są rozwiązania z zakresu inteligentnych systemów transportowych (systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe, priorytety w sygnalizacji świetlnej). Biorąc pod uwagę postęp techniczno-informatyczny oraz prawdopodobne kierunki alokacji środków pomocowych w następnych latach, tego typu rozwiązania będą stosowane powszechniej i we wszystkich podsystemach transportu. Zakłada się, że rozwój będzie dotyczyć:

- systemów informacji pasażerskiej na przystankach i w węzłach przesiadkowych,
- systemów biletowych,
- systemów bezpośredniego informowania pasażerów o rozkładzie jazdy i planowania podróży (przed dojściem na przystanek),
- systemów zarządzania flotą pojazdów,
- systemów automatycznego monitorowania jakości obsługi linii,
- systemów monitorowania tras (także z punktu widzenia zakłóceń funkcjonowania wydzielonych pasów autobusowych).

Ograniczaniu roli samochodu towarzyszyć będzie poprawa warunków ruchu rowerowego. Ma temu sprzyjać kontynuowanie działań związanych z: budowaniem ładu przestrzennego miasta umożliwiającego odbywanie krótkich podróży, rozwój dobrej jakości i bezpiecznej infrastruktury (trasy i parkingi rowerowe) oraz działania edukacyjne skierowane do różnych grup społecznych. Promowane będą nie tylko transportowe, ale także zdrowotne aspekty wykorzystywania tej formy transportu (jako aktywności zapewniającej regularne ćwiczenia fizyczne, korzystnej m.in. z uwagi na walkę z otyłością i profilaktykę w zakresie chorób układu krążenia czy chorób serca) oraz postawy proekologiczne związane z możliwością indywidualnego wpływania na ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza, gazów cieplarnianych oraz hałasu.

Dążyć się będzie do tego, aby do roku 2020 w skali miasta udział osób deklarujących codzienne, lub prawie codzienne, odbywanie podróży rowerami w sezonie wiosenno-letnim osiągnął poziom 10%, a kierunkowo w strefie śródmiejskiej przekroczył 20%.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

Ze względu na gęstość źródeł i celów podróży oraz charakter podróży (krótkie, na akceptowalne odległości) priorytetem będzie zapewnienie pełnej dostępności strefy śródmiejskiej dla ruchu rowerowego. Wymaga to budowy **spójnego systemu tras i parkingów rowerowych, łączących wszystkie źródła i cele podróży**. Zakłada się rozwiązania w formie:

- wydzielonych dróg dla rowerów (ścieżek rowerowych),
- pasów i kontrapasów rowerowych,
- dopuszczenia ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych,
- dopuszczenia ruchu rowerowego na wybranych odcinkach pasów autobusowych,
- uspokojenia ruchu (tzw. strefa 30),
- likwidacji barier w pokonywaniu skrzyżowań.

Wzdłuż tras i w pobliżu ważniejszych obiektów organizowane będą ogólnodostępne miejsca do parkowania rowerów.

Ze względu na skalę miasta zapewnienie możliwości odbywania bezpośrednich podróży, zwłaszcza w relacjach dom-praca/szkoła, wymagać będzie także zorganizowania kompletnego i spójnego układu tras rowerowych (w pierwszej kolejności w 42 głównych międzydzielnicowych korytarzach transportowych), funkcjonujących w powiązaniu z siecią tras rowerowych w strefie śródmiejskiej i w dzielnicach, a także z trasami wybiegającymi poza Warszawę (np. powstających ze wsparciem funduszy europejskich w ramach ZIT – Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych).

System międzydzielnicowych tras rowerowych powstanie zgodnie z założeniami „Programu rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020" opracowanego w grudniu 2013 r. na zamówienie ZTM.

Wspomagany będzie rozwój ruchu rowerowego w dzielnicach, zwłaszcza że długości podróży odbywanych lokalnie sprzyjają wykorzystywaniu rowerów. Tworzone będą **dzielnicowe programy rowerowe** skierowane na uzupełnianie brakującej infrastruktury rowerowej (drogi i pasy dla rowerów, uspokajanie ruchu na ulicach lokalnych, dopuszczanie ruchu rowerowego „pod prąd" na ulicach jednokierunkowych, parkingi) oraz promocję ruchu rowerowego. Programy te **będą** wspierane (organizacyjnie i finansowo) przez m.st. Warszawa, zwłaszcza w części dot. tworzenia powiązań z węzłami przesiadkowymi na transport zbiorowy i z trasami międzydzielnicowymi.

Równolegle z działaniami rozwojowymi podnoszona będzie jakość istniejących tras i podwyższany będzie poziom bezpieczeństwa ruchu. Bariery i utrudnienia na trasach rowerowych pogarszają warunki jazdy, a także zwiększają ryzyko uszkodzenia roweru (krawężniki, uskoki, nierówności, zły

stan nawierzchni), wymuszają konieczność schodzenia z roweru (np. schody) czy nadkładanie drogi (ogrodzenia, ulice jednokierunkowe itd.). Likwidacja barier będzie prowadzona systematycznie, także z udziałem mieszkańców, m.in. przez zaangażowanie w akcje identyfikowania miejsc najbardziej uciążliwych i niebezpiecznych. Ważnym zadaniem będzie **ułatwienie poruszania się rowerem na ulicach jednokierunkowych (kontrapasy rowerowe, ruch „pod prąd") oraz w parkach i na terenach zieleni (tworzenie skrótów).**

Warunkiem rozwoju i bezpiecznego korzystania z rowerów jest zapewnienie odpowiednich parametrów technicznych infrastruktury. W związku z powyższym stosowane będą „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie", monitorowany będzie stan techniczny sieci tras rowerowych oraz warunki widoczności na trasach i w sąsiedztwie punktów kolizji. Upowszechniona zostanie procedura **audytu infrastruktury rowerowej** pod kątem warunków bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Audytem objęte zostanie funkcjonowanie istniejących tras rowerowych oraz obowiązkowo etap projektowania oraz realizacji tras.

W kolejnych latach **kontynuowany będzie rozwój systemu roweru publicznego** w strefie śródmiejskiej i dzielnicach. System ten przyczynił się do zwiększenia liczby podróży rowerowych w Warszawie. Ułatwia on dostępność ruchu rowerowego i wspomaga jego promocję. **R**ozwijany będzie **system parkingów rowerowych typu B+R,** ułatwiający przesiadanie się do transportu zbiorowego. Parkingi B+R będą organizowane wraz z systemem P+R oraz jako niezależne, lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków kolejowych, metra, tramwajowych i autobusowych.

Ograniczenia możliwości korzystania z rowerów często wynikają z niesprawności sprzętu w okresie przygotowania roweru do sezonu i w jego trakcie. W takiej sytuacji zachętą do jazdy rowerem będzie ułatwienie serwisowania. Zakłada się **zorganizowanie miejskiego serwisu rowerowego** (MSR) w formie ekip działających rotacyjnie w określonych miejscach (węzły komunikacyjne) i w określonych dniach, służących pomocą mieszkańcom Warszawy w bieżących naprawach i przeglądach rowerów oraz prowadzących szkolenia w zakresie ich codziennej obsługi. W okresie wiosennym MSR będzie także wspomagać przygotowanie rowerów do sezonu.

Warszawska Polityka Mobilności zakłada ograniczenie roli samochodów w mieście, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej. Zadaniem ma być zmniejszenie zatłoczenia ulic samochodami, ograniczenie powierzchni miasta przeznaczanej do parkowania oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu, obniżających jakość przestrzeni miejskiej i jakość życia mieszkańców.

W obszarze śródmiejskim planowanie i wymiarowanie układu drogowego nie będzie dostosowywane do prognoz wzrostu popytu na ruch drogowy.

Przeciwnie, dążyć się będzie do zmniejszenia motoryzacji indywidualnej, jednej z podstawowych przyczyn pogarszania się jakości przestrzeni miejskiej i nasilających się zjawisk suburbanizacji.

Przeciwstawienie się presji zmotoryzowanych ma umożliwić przeznaczenie miejsca dotychczas zajmowanego przez samochody na inne cele, m.in. związane z ruchem pieszym i rowerowym oraz rozwojem społecznych i kulturowych funkcji ulic. Obniży to także wysokie koszty funkcjonowania systemu transportowego, związane m.in. z inwestowaniem w rozwój układu drogowego i jego utrzymanie.

W związku z powyższym działania będą skierowane na zmniejszenie liczby samochodów indywidualnych oraz określenie nowej roli samochodu w mieście i jego bardziej efektywne wykorzystywanie, w celu zmniejszenia kosztów społecznych i uciążliwości dla otoczenia. Przy czym uwzględniając zasadę strefowania ruchu, utrzymana będzie swoboda korzystania z samochodów w wybranych obszarach miasta, np. w obszarach luźnej zabudowy tam, gdzie obsługa transportem zbiorowym jest mniej racjonalna, oraz na trasach dojazdowych do węzłów przesiadkowych (jako elementu systemów P+R i K+R).

PLANOWANE DZIAŁANIA:

W dużych miastach krajów rozwiniętych zainteresowanie mieszkańców posiadaniem własnego samochodu maleje – zmniejszają się wskaźniki motoryzacji. Wynika to z rosnących kosztów posiadania i eksploatacji samochodów, w kontekście coraz lepszej jakości, nowoczesnego transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej. W Warszawie tendencja jest odwrotna i wymaga to zmiany.

W związku z powyższym w ramach Warszawskiej Polityki Mobilności będą podejmowane działania zwiększające świadomość mieszkańców Warszawy w zakresie zagrożeń związanych z ruchem samochodowym, ale także kosztami posiadania i eksploatowania samochodu i możliwych oszczędności dzięki podróżowaniu pieszo, rowerem i transportem zbiorowym (m.in. przez edukację, promocję innych form podróżowania, opracowanie kalkulatora kosztów podróżowania). Stosowane będą instrumenty zniechęcające do posiadania samochodów (np. ograniczenia ruchu i parkowania, mechanizmy finansowe), a także zachęcające do innego sposobu ich wykorzystywania (np. carsharing, carpooling), przynoszące korzyści społeczne, m.in. w postaci zmniejszenia liczby przejazdów samochodami i zapotrzebowania na parkowanie.

Ograniczenie wykorzystywania samochodów, zwłaszcza w podróżach do strefy śródmiejskiej, będzie osiągane przez **zmniejszenie przepustowości ulic i skrzyżowań, w dostosowaniu do funkcji określonych w SUiKZP**. Zmiany będą związane m.in. z:

- ograniczaniem szerokości jezdni oraz liczby i szerokości pasów ruchu,
- ograniczaniem powierzchni skrzyżowań,
- wprowadzaniem skrzyżowań równorzędnych,
- zwiększaniem gęstości powiązań ulic z obsługiwanym obszarem,
- ułatwieniem przekraczania jezdni przez ruch pieszy.

W strefie śródmiejskiej przekształcenia ulic, w tym zmiany w organizacji ruchu i parkowaniu, będą podporządkowywane priorytetowemu traktowaniu ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego. W większym stopniu niż dotychczas stosowanie będą takie rozwiązania jak:

- uspokojenie i ograniczenie prędkości pojazdów (strefy zamieszkania, strefy 30),
- przerywanie ciągłości ciągów (w celu przeciwdziałania ruchowi tranzytowemu),
- wydzielanie specjalnych pasów ruchu dla autobusów i rowerów,
- czasowe lub stałe zamknięcia obszarów (odcinków ulic) dla ruchu samochodowego.

W strefie śródmiejskiej zmiana podejścia będzie dotyczyć również sterowania ruchem na skrzyżowaniach. W programach sygnalizacji świetlnej uwzględniane będą przede wszystkim potrzeby związane z obsługą ruchu pieszego i rowerowego oraz priorytety dla transportu zbiorowego, a w dalszej kolejności natężenie ruchu samochodowego.

Ograniczaniu liczby samochodów będą sprzyjać działania zachęcające do rezygnacji z posiadania własnego samochodu na rzecz korzystania z samochodów publicznych (**rozwój systemów carsharingu**) oraz zachęcające do **korzystania z samochodów małych** (w strefie śródmiejskiej wskazane jest poruszanie się i parkowanie przede wszystkim pojazdów o małych gabarytach, z małymi silnikami, także z ekologicznymi napędami.

W związku z powyższym **podejmowane będą działania edukacyjne i promocyjne skłaniające do współużytkowania samochodów i zastępowania pojazdów o dużych gabarytach małymi.** W miarę możliwości stosowane będą także rozwiązania wspomagające, takie jak: udzielanie dostępu do wybranych obszarów miasta tylko określonym rodzajom pojazdów, preferencje w opłatach za parkowanie, wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych, dopuszczenie do korzystania ze specjalnych pasów ruchu, itp.

W obszarach peryferyjnych kontynuowany będzie rozwój systemów P+R i K+R. Celem będzie zastąpienie podróżowania samochodami do strefy śródmiejskiej krótszymi dojazdami do węzłów przesiadkowych na transport zbiorowy. W strefie śródmiejskiej ograniczy to natężenia ruchu i zapotrzebowanie na parkowanie, jednocześnie poprawiając efektywność transportu zbiorowego i jakość środowiska miejskiego. Korzyści będą odnosić także korzystający z przesiadek, dzięki możliwości szybszego i bardziej niezawodnego dojazdu do celu podróży oraz oszczędnościom kosztów podróżowania (ceny biletów komunikacji miejskiej niższe niż koszty posiadania samochodu). System P+R będzie rozwijany głównie w formie niskonakładowych parkingów. Decyzje realizacyjne określające lokalizację, wielkość i sposób rozwiązania technicznego będą podejmowane z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych.

Wspierane będą także działania umożliwiające rozwój systemu P+R w aglomeracji warszawskiej, zwłaszcza przy stacjach i przystankach kolejowych. Ma to umożliwić, jeszcze przed granicami Warszawy, przejęcie przez transport zbiorowy części podróży odbywanych samochodami.

Organizowane będą zachęty do podwożenia się samochodami (carpooling) w podróżach do pracy i szkoły. Wspólne wykorzystywanie prywatnych samochodów w codziennych podróżach zwiększa efektywność wykorzystywania samochodów, ogranicza ich liczbę w ruchu oraz zapotrzebowanie na parkowanie w centrum. Wspierane będą zarówno inicjatywy indywidualne, jak i rozwiązania systemowe.

Zaangażowanie m.st. Warszawy będzie m.in. obejmować: zorganizowanie platformy pomagającej kontaktować się osobom zainteresowanym podwożeniem się, działania promocyjne, a także wsparcie organizatorów systemu (osób indywidualnych, pracodawców, organizacji społecznych, sąsiedzkich, operatorów prywatnych). W miarę możliwości przewiduje się stosowanie takich rozwiązań jak: dopuszczenie podwożących się na wybrane pasy autobusowe (np. pojazdów z trzema lub więcej osobami) czy wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych).

Negatywnym skutkiem rosnącej w Warszawie i aglomeracji motoryzacji są nasilające się problemy z parkowaniem samochodów. Ich nadmiar łączy się z presją zajmowania przestrzeni publicznych na parkowanie oraz częstym ignorowaniem zasad parkowania. W warunkach przyzwolenia społecznego i słabości działań ze strony służb porządkowych wyraźnie obniża to jakość przestrzeni miejskiej i jest jedną z przyczyn blokowania niezbędnych przekształceń ulic i placów zwłaszcza w obszarze śródmiejskim i ich wykorzystania w innych celach. Utrudnia to także, a w niektórych przypadkach wręcz uniemożliwia poprawę warunków ruchu pieszego, rowerowego i naziemnej komunikacji miejskiej. Konieczne jest zatem w kolejnych latach podjęcie stanowczych działań ograniczających liczbę samochodów parkujących w strefie śródmiejskiej i porządkujących sposób ich parkowania. Przyczyni się to do uruchomienia dotychczas niewykorzystywanych w wystarczającym stopniu, znacznych rezerw tkwiących w zarządzaniu popytem.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

W strefie śródmiejskiej przeprowadzona zostanie inwentaryzacja parkowania (liczby miejsc do parkowania, sposobu wykorzystania tych miejsc, parkowania niezgodnego z przepisami itd.), stając się podstawą oceny i diagnozy sytuacji oraz sformułowania propozycji zmian porządkujących parkowanie. Celem będzie: eliminacja parkowania niezgodnego z przepisami, a w szczególności zagrażającego bezpieczeństwu ruchu drogowego (m.in. przypadki niebezpiecznego zastawiania powierzchni wyłączonych z ruchu), odblokowanie chodników, ochrona nawierzchni chodników przed niszczeniem oraz stworzenie podstaw do podjęcia rewitalizacji ulic i placów. Zabezpieczenie przestrzeni ulic dla ruchu pieszego oraz dbałość o jakość przestrzeni miejskiej wiązać się będzie także z przeprowadzeniem weryfikacji poprawności wyznaczenia miejsc do parkowania w SPPN i sposobu ich oznakowania (oznakowanie linią P-18 nie zabezpiecza przed blokowaniem ruchu pieszego i rowerowego).

Stopniowo, ale konsekwentnie będzie prowadzić to do zmiany sposobu parkowania i zastąpienia parkowania na chodnikach, lub częściowo na chodnikach, parkowaniem na pasach postojowych i w zatokach.

Priorytet będą miały działania poprawiające jakość przestrzeni miejskiej Warszawy, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej, na wzór przekształceń Krakowskiego Przedmieścia i ul. Świętokrzyskiej. W obszarach gdzie zlokalizowane są chronione zabytki i dobra kultury, zorganizowane są, lub planowane będą przestrzenie publiczne (np. place i ulice piesze), stosowane będą ograniczenia ruchu samochodowego, w tym także limitowanie możliwości parkowania na ulicach.

Działania tego typu będą poprzedzane programami przekształceń, w ramach których określane będą m.in. zasady porządkowania parkowania. Programy te będą podlegać konsultacjom społecznym. W przypadku możliwości skoordynowania projektu przebudowy ulicy z projektem zmian w organizacji parkowania, działania te będą prowadzone wspólnie, przy czym zasadniczo porządkowanie parkowania będzie odbywać się niezależnie od planowanej przebudowy ulic.

Polityka ograniczania motoryzacji indywidualnej i zniechęcania do parkowania na ulicach (w przestrzeni publicznej) obejmie także mieszkających w strefie śródmiejskiej (w obrębie SPPN), zwłaszcza w kontekście dobrej w tej strefie dostępności wielu celów podróży pieszo i rowerem oraz możliwości korzystania ze sprawnej obsługi transportem zbiorowym. Działania będą dotyczyć m.in. ograniczania liczby miejsc do parkowania i zwiększania kosztów parkowania (posiadania abonamentu). Zniechęcaniu do parkowania będą towarzyszyć działania osłonowe, polegające m.in. na wyznaczaniu miejsc do parkowania wyłącznie dla mieszkańców, oferowaniu mieszkańcom miejsc na zorganizowanych parkingach wydzielonych po preferencyjnych cenach (w strefie SPPN i poza strefą

śródmiejską) pod warunkiem rezygnacji z uprawnień do posiadania abonamentu. Rozwiązania tego typu będą poprzedzane konsultacjami społecznymi.

Parkowanie na ulicach, będzie zastępowane parkowaniem na parkingach wydzielonych. Przewiduje się:

- wykorzystywanie istniejących (i planowanych) parkingów prywatnych (w tym kubaturowych i podziemnych), dzięki współpracy miasta z właścicielami/zarządcami parkingów prywatnych (np. w formie porozumienia o włączeniu wolnych miejsc na tych parkingach do systemu miejskich, ogólnodostępnych miejsc parkingowych),
- organizowanie miejskich parkingów wydzielonych.

Decyzje o ograniczeniu podaży miejsc do parkowania na ulicach będą wynikiem szczegółowych analiz, obejmujących rozpoznanie: zapotrzebowania na parkowanie, możliwości wykorzystania istniejących i planowanych parkingów wydzielonych, możliwości pozostawienia parkowania na ulicy (z ew. określeniem miejsc parkingowych do likwidacji), oraz opracowanie zasad parkowania, w tym także przez mieszkańców. Działania tego typu będą podlegać konsultacjom społecznym.

Porządkowanie parkowania będzie wymagać także zwiększenia sprawności funkcjonowania SPPN, w tym skuteczniejszego przeciwdziałania parkowaniu bez opłat i parkowaniu niezgodnego z przepisami. Dotyczy to:

- parkowania niezgodnego z oznakowaniem (np. niewłaściwego ustawienia samochodu na miejscu do parkowania, przekroczenia linii wyznaczającej miejsce do parkowania itp.);
- parkowania na miejscach niewyznaczonych;
- parkowania kosztem przestrzeni zarezerwowanej dla pieszych (na chodnikach bez pozostawienia wymaganej szerokości chodnika).

Uszczelnienie systemu będzie zależeć w dużej mierze od zwiększenia skuteczności działania służb kontrolnych ZDM, straży miejskiej i policji, w tym:

- skrócenia czasu niezbędnego do przeprowadzenia kontroli pojazdu (dzięki poprawie organizacji pracy i unowocześnieniu metod kontroli),
- zwiększenia zaangażowania straży miejskiej i policji, także poprzez zdecydowanie częstsze odholowywanie pojazdów, zwłaszcza gdy zagrażają one bezpieczeństwu ruchu (np. ograniczają widoczność) lub blokują ruch.

Zachowania parkujących będą zależeć od uświadamiania wśród użytkowników samochodów, że parkowanie niezgodne z przepisami bądź nieopłacenie postoju wiąże się nieuchronnie z nałożeniem kary.

Wprowadzane będą ograniczenia parkowania na ulicach w bezpośrednim sąsiedztwie nowych obiektów, przy założeniu zapewniania wymaganej liczby miejsc do parkowania na terenie działek inwestycyjnych. W przypadku obiektów mogących silnie oddziaływać na funkcjonowanie systemu transportowego, w związku ze spodziewanym ruchem dojazdowym, zasady parkowania będą określane w ramach opracowywanego Planu Transportowego Inwestycji (patrz rozdz. dotyczący zagospodarowania przestrzennego), określającego wielkość parkingu związanego z obiektem (obiektami) oraz skalę i zasady parkowania na ulicach w sąsiedztwie. W ramach PTI :

- będzie wykonywane rozpoznanie rodzajów parkowania na ulicach w obszarze wpływu obiektu z określeniem udziału parkowania związanego z mieszkańcami obszaru oraz parkowania związanego z ruchem dojazdowym do obiektu,
- będzie wykonywany bilans miejsc parkingowych na ulicach i w obiektach w obszarze wpływu,

- będą wykonywane prognozy zapotrzebowania na parkowanie, uwzględniające cel związany z ograniczaniem liczby zaparkowanych samochodów,
- będzie wykonywana ocena możliwości pozostawienia lub zmniejszenia liczby miejsc parkingowych wyznaczonych w liniach rozgraniczających ulic w obszarze wpływu obiektu z określeniem stopnia ewentualnej redukcji tych miejsc.

Porządkowanie parkowania będzie dotyczyć także autokarów turystycznych. Wprowadzone zostaną rozwiązania systemowe polegające na:

- zapewnieniu miejsc postojowych w sąsiedztwie celów podróży turystycznych na czas wysiadania lub wsiadania pasażerów oraz miejsc postojowych do krótkiego postoju (do 2-3 godzin),
- zapewnieniu możliwości parkowania autokarów na okres dłuższy niż 2-3 godziny oraz parkowania całodobowego.

Zróżnicowanie przeznaczenia parkingów będzie wymuszać stosowanie różnych parametrów technicznych i wyposażenia. Szczegółowe wymagania funkcjonalne i techniczne dla każdego z typów parkingów autokarowych zostaną określone w „Wytycznych dotyczących planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów autokarowych". Lokalizacje parkingów będą wynikać z analizy zapotrzebowania na obsługę celów turystycznych autokarami oraz zapotrzebowania na długookresowe parkowanie autokarów. Analiza zostanie wykonana na podstawie badań ankietowych przeprowadzonych z zarządcami/właścicielami głównych celów turystycznych w Warszawie (ok. 80 miejsc) oraz z wybranymi jednostkami zajmującymi się organizacją ruchu turystycznego w Warszawie i przewoźnikami świadczącymi autokarowe usługi turystyczne.

Skuteczność działań związanych z organizacją i porządkowaniem parkowania będzie wspomagać **System Zarządzania Parkowaniem, który zostanie uruchomiony jako część Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem** lub jako jego uzupełnienie. System będzie zbierać informacje dotyczące parkowania, w tym o wolnych miejscach na wydzielonych parkingach miejskich (także miejsca dla autokarów), i informować użytkowników. Umożliwi to kompleksowe zarządzanie planowaniem i wykonywaniem podróży, przyczyniając się do optymalizacji tras przejazdów i skrócenia czasu poszukiwania miejsc do parkowania, a przez to zmniejszenia obciążenia sieci drogowej ruchem.

Rozwój Warszawy w kolejnych latach będzie powodować wzrost rynku sprzedaży towarów i usług. Będzie to zwiększać zapotrzebowanie na transport. Z tego powodu coraz pilniejszą potrzebą stanie się odpowiednie zorganizowanie transportu ładunków. System transportowy będzie musiał zapewniać dobre warunki prowadzenia działalności gospodarczej, bez narażania przedsiębiorców na nieuzasadnione koszty (np. straty czasu i zużycia paliwa), m.in. wywołane niewłaściwą organizacją i warunkami ruchu.

Szczególnym wyzwaniem będzie obsługa strefy śródmiejskiej, w którą pojazdy ciężarowe i dostawcze muszą wjeżdżać, także w obszary bardzo wrażliwe (np. strefy piesze, historyczne). Mieszkańcy oraz licznie zlokalizowane w tej strefie punkty usługowe i handlowe wymagają zapewnienia dostaw ładunków (i towarów).

Z drugiej strony zadaniem będzie zmniejszenie obciążenia układu drogowego ruchem samochodów ciężarowych i dostawczych i z tym związanych znacznych uciążliwości dla miasta, mieszkańców oraz środowiska. Zwykle ruch tego typu pojazdów kojarzony jest z dużymi emisjami hałasu i spalin, niszczeniem konstrukcji nawierzchni drogowych, blokowaniem i obniżaniem przepustowości ulic oraz ryzykiem wypadków. Najczęściej rozwiązania problemów poszukuje się w stosowaniu różnego rodzaju ograniczeń i restrykcji dla tego typu transportu.

Pogodzenie tych interesów będzie możliwe dzięki nowoczesnemu zorganizowaniu systemu dostaw ładunków, w tym ruchu dostawczego i przesyłek kurierskich, obejmującego m.in:

- współpracę z centrami logistycznymi, przewoźnikami i odbiorcami ładunków w zakresie ustalania tras i okresów ruchu samochodów towarowych, miejsc oraz zasad załadunku i rozładunku oraz wykorzystywanych środków transportu,
- zarządzanie przejazdami z ograniczeniem dostępu wybranym kategoriom pojazdów, np. wysokoemisyjnym i hałaśliwym, do poszczególnych obszarów (ulic) i w niektórych okresach doby,
- organizację postoju pojazdów zaopatrzenia,
- zachęcanie do stosowania nieuciążliwych i nowoczesnych technologii,
- badanie potrzeb, prognozowanie zmian, formułowanie wniosków dotyczących polityki zagospodarowania przestrzennego (lokowania źródeł i celów ruchu związanego z transportem towarów) i systemu transportu.

Ewentualne ograniczenia dotyczące pojazdów realizujących dostawy w poszczególnych strefach miasta będą wprowadzane z uwzględnieniem czasu potrzebnego przewoźnikom na odpowiednie dostosowanie zasad organizacji pracy i taboru realizującego dostawy w poszczególnych strefach.

Oprócz zbudowania efektywnego systemu dostaw towarów, efektem działań będzie ograniczenie:

- natężenia ruchu samochodów ciężarowych w chronionych obszarach miasta,
- czasu postoju w przestrzeni ulicy (czasu rozładunku/załadunku),
- uciążliwości związanych z transportem towarów (blokowania ulic w krytycznych punktach, postoju i parkowania niezgodnego z przepisami i zagrażającego bezpieczeństwu ruchu),
- negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne i mieszkańców (ograniczenie emisji zanieczyszczeń, hałasu i wibracji).

Rozwiązania dotyczące transportu ładunków będą mieć znaczenie dla gospodarki miasta, będą wpływać na decyzje firm odnośnie lokalizacji działalności gospodarczej i transportowej oraz na jakość przestrzeni publicznych zwłaszcza w strefie śródmiejskiej, a także na decyzje dotyczące ewentualnych migracji gospodarstw domowych (np. w związku z identyfikowanymi uciążliwościami związanymi z ruchem drogowym).

PLANOWANE DZIAŁANIA:

Stworzony zostanie system Logistyki Miejskiej, jako kompleksowego rozwiązania organizacji dostaw towarów i przesyłek kurierskich w wybranych obszarach miasta, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej. W obszarze miasta zostaną wydzielone strefy (nazwane „zielonymi strefami") ze ściśle określonymi zasadami prowadzenia dostaw, obejmującymi:

- ograniczenia dotyczące okresów prowadzenia dostaw (tylko w określonych porach dnia),
- ograniczenia dotyczące czasu załadunku/wyładunku (np. do 30 minut),
- wskazania miejsc postoju dla pojazdów towarowych w pasach drogowych ulic (np. w zatokach, na wybranych pasach autobusowych poza godzinami szczytu, na prawych pasach ruchu jezdni wielopasowych itd.),
- preferencje dotyczące wykorzystania określonych rodzajów pojazdów, ich wielkości, rodzaju czy wieku silników (oddziaływanie przez strefowanie możliwości wjazdu i dostępności miejsc postojowych),
- organizowanie planów dostaw towarów dla poszczególnych podobszarów określających: sposób prowadzenia dostaw, godziny dostaw, wspólne prowadzenie dostaw dla sąsiednich odbiorców, wskazane miejsca załadunku/rozładunku, trasy dojazdu); plany dostaw będą ustalane wraz z mieszkańcami i przedsiębiorcami,
- w dalszej perspektywie zorganizowanie systemu zarządzania ruchem pojazdów towarowych wraz z systemami informacji o wolnych miejscach załadunku/rozładunku.

Kontynuowana będzie polityka ograniczania dostępności poszczególnych obszarów miasta dla samochodów ciężarowych (na podstawie decyzji Prezydenta m.st. Warszawy). Zakłada się, że limitowanie (z wyłączeniem pojazdów mających odpowiedni identyfikator zezwalający na wjazd) docelowo będzie dotyczyć:

- pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16T - zakaz wjazdu w obszar wyznaczony przebiegiem Obwodnicy Ekspresowej,
- pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 5T – zakaz wjazdu w obszar wewnątrz Obwodnicy Śródmiejskiej.

Wykorzystywanie mechanizmów finansowych do oddziaływania na zachowania komunikacyjne, zwłaszcza do ograniczania ruchu samochodowego, jest wymieniane w dokumentach strategicznych miast (także polskich), w zaleceniach Komisji Europejskiej oraz w projekcie Krajowej Polityki Miejskiej. Ich stosowanie jest uznawane za skuteczniejsze, zwłaszcza gdy działania zachęcające do zmiany zachowań (np. zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego) nie przynoszą oczekiwanych rezultatów.

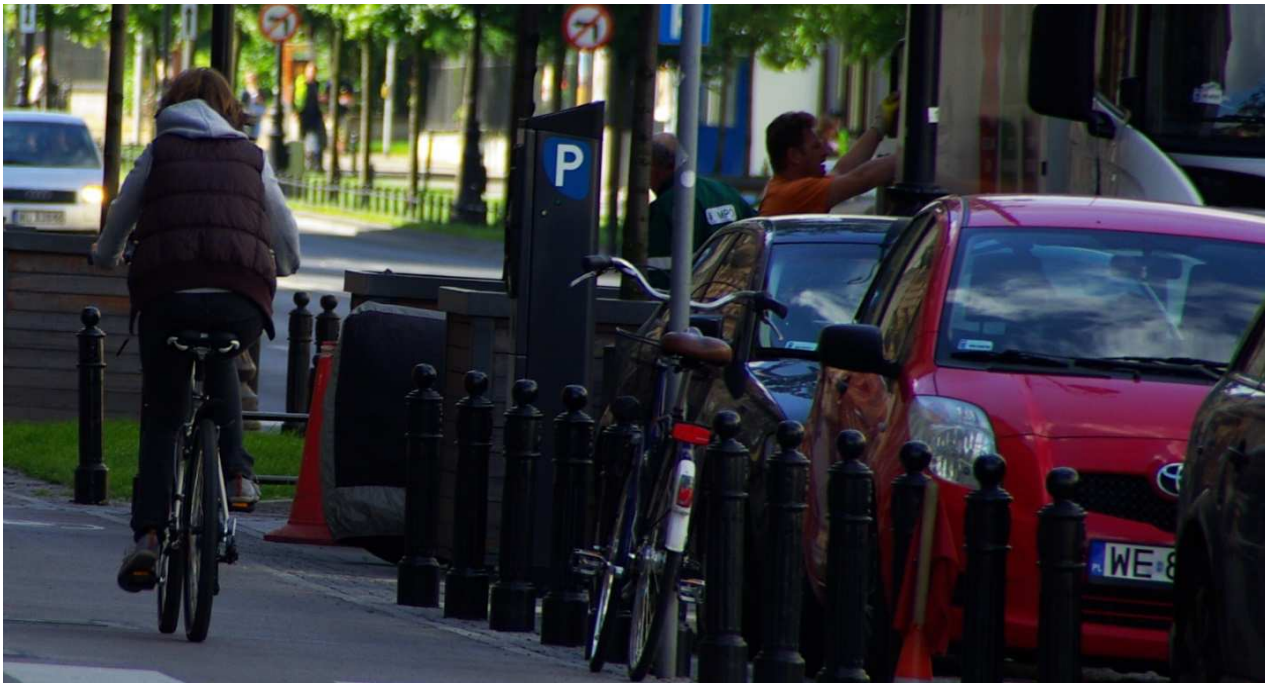
Stosowanie opłat jest zapisane w dokumentach strategicznych Warszawy (przyjętych przez Radę Warszawy) nieprzerwanie od 1995 r. Ich stosowanie traktowane jest jednak jako rozwiązanie ostateczne po wykorzystaniu wszystkich innych środków.

Dochody z opłat pobieranych od użytkowników samochodów powinny być przeznaczane wyłącznie na wspomaganie rozwoju alternatywnych form odbywania podróży, tj. ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego.

Doświadczenia miast, które zdecydowały się na wprowadzanie opłat (np. za wjazd do obszaru), wskazują, że początkowo sceptyczne nastawienie mieszkańców do tego typu rozwiązań zmienia się z czasem. Dostrzegane są bowiem wymierne korzyści związane z: zmniejszeniem zatłoczenia ulic i sprawniejszym zarządzaniem ruchem, ułatwieniem parkowania, zwiększeniem pewności co do czasu podróży, radykalnym poprawieniem warunków jazdy autobusami i tramwajami, możliwością zmiany charakteru ulic, zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń, a nawet pozyskiwaniem środków na inwestycje transportowe.

Ze względu na zrozumiałą kontrowersyjność tego typu rozwiązań, ich wprowadzenie wymaga uzasadnienia i uzyskania możliwie jak największej akceptacji społecznej. Dobrym rozwiązaniem może się okazać odwołanie do referendum jako mechanizmu potwierdzającego poparcie społeczne dla proponowanych rozwiązań (przykłady Sztokholmu i miast norweskich).

Przepisy obowiązujące w Polsce istotnie ograniczają dostępność mechanizmów finansowych, np. opłat za wjazd do obszaru śródmiejskiego lub też swobodnego kształtowania opłat za parkowanie. Ich zastosowanie jest zatem uwarunkowane wprowadzeniem odpowiednich zmian prawnych, w większości na poziomie ustaw.



PLANOWANE DZIAŁANIA:

Wprowadzony zostanie monitoring funkcjonowania SPPN w formie regularnego jakościowego i ilościowego badania i obserwacji strefy płatnej wraz z oceną efektywności i analizą możliwości oraz zasadności jej rozszerzania. Zakłada się, że rozwój strefy będzie następować dwutorowo: jako rozwój obszarowy, z obejmowaniem opłatami kolejnych obszarów miasta, oraz rozwój funkcjonalny, np. przez zróżnicowanie stawek opłat czy limitowanie czasu parkowania (w formule nie dłużej niż). Zmiany będą wprowadzane etapowo wraz z niezbędną zmianą przepisów, dającą samorządom większą swobodę kształtowania polityki parkingowej. Rozważane będą takie rozwiązania jak: pobieranie opłat w dni wolne od pracy w wybranych strefach miasta z występującym deficytem miejsc do parkowania oraz różnicowanie stawek opłat w zależności od wielkości czy typu pojazdu. Zakres działania strefy (obszarowy i czasowy) oraz stawki opłat będą wykorzystywane jako narzędzie tłumienia zapotrzebowania na dojazdy do strefy płatnej i wymuszania krótszych czasów postoju (zwiększenia rotacji na miejscach do parkowania).

Do założeń WPM dostosowany zostanie regulamin SPPN, w tym zasady udzielania abonamentów parkingowych mieszkańcom. Utrzymane zostaną preferencyjne warunki parkowania samochodów mieszkańców strefy płatnej (abonamenty), przy czym rozważane będzie :

- podwyższenie dotychczasowych wysokości opłat abonamentowych (z ew. zróżnicowaniem opłat w zależności od podstrefy),
- ograniczenie liczby wydawanych abonamentów (np. jeden abonament na lokal na zasadach preferencyjnych, a każdy kolejny z wyższą opłatą),
- wprowadzenie możliwości różnicowania wysokości abonamentów w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i/lub spełnianych norm emisji spalin, płacenia podatku od dochodów osobistych w Warszawie,

Ponadto w ramach regulaminu stworzona zostanie możliwość:

- wydawania specjalnych abonamentów (karty Eko z obniżoną opłatą) dla właścicieli małych samochodów, spełniających zaostrzone normy emisji spalin (np. dla samochodów napędzanych silnikami elektrycznymi lub hybrydowymi (spalinowo-elektrycznymi),
- pobierania opłat na wydzielonych parkingach (poza pasem drogowym), obsługujących obiekty urzędu miasta, z dostosowaniem stawek do opłat obowiązujących w danej podstrefie SPPN.

Zmiany w regulaminie poprzedzone zostaną konsultacjami społecznymi i kampanią informacyjną wyjaśniającą konieczność ich wprowadzenia.

Skuteczna kontrola poprawności parkowania oraz wnoszenia opłat będzie także wymagać zmian w przepisach dotyczących tzw. opłat dodatkowych za brak ważnego biletu parkingowego. Będzie się dążyć do wprowadzenia stawek progresywnych z wysokością opłat wzrastającą za każde kolejne popełnione wykroczenie oraz unikanie opłat. Wymaga to zmian ustawowych.

Jednym z podstawowych instrumentów finansowych zmniejszających zainteresowanie korzystaniem z samochodów będzie nadal **utrzymywanie cen biletów komunikacji miejskiej na rozsądnym, akceptowalnym przez użytkowników poziomie.** Poziom ten będzie ustalany na podstawie analizy wpływu zmian ceny biletów na popyt na transport czyli cenowej elastyczności popytu, w taki sposób aby optymalizować liczbę korzystających z transportu zborowego i wysokość wpływów z biletów.

Ceny biletów są jednym z podstawowych czynników branych pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o wyborze środka transportu. Zbyt wysokie mogą stworzyć barierę dostępności do systemu.

Utrzymanie w kolejnych latach relatywnie niskiego poziomu cen biletów (w porównaniu do ponoszonych kosztów funkcjonowania systemu) wyznaczy wysoki poziom dotowania transportu zbiorowego z budżetu miasta. Sytuacja ta będzie zmuszać do ostrożnego planowania rozwoju systemu (wydatkowania środków inwestycyjnych i eksploatacyjnych) i tylko pod warunkiem uzyskania dodatnich wskaźników w analizach kosztów i korzyści społecznych.

Edukacja transportowa będzie mieć zasadnicze znaczenie dla powodzenia realizacji Warszawskiej Polityki Mobilności. Będzie decydować o osiągnięciu celów krótko- i długoterminowych oraz wspomagać ułatwienie dostępu i korzystanie z systemu transportowego przez dzieci, osoby starsze, osoby z ograniczoną mobilnością.

Kluczowe będzie dotarcie do świadomości poszczególnych osób, grup społecznych i przekonanie ich do zachowań zgodnych ze zrównoważonym rozwojem. Wymaga to uruchomienia procesu edukacyjnego skierowanego i dostosowanego do potrzeb różnych grup wiekowych i społecznych.

Priorytetem będzie edukacja dzieci i młodzieży z założeniem, że będzie ona mieć wpływ także na zachowania komunikacyjne ich rodziców. Edukacja w wieku szkolnym w największym stopniu wpłynie na rozwój i świadomość społeczeństwa, zbuduje kapitał wiedzy na następne lata. Zakłada się, że nauka o zrównoważonej mobilności będzie prowadzona z wykorzystaniem specjalnie przygotowanych programów edukacyjnych i przekazywana przez specjalistów oraz przeszkolonych nauczycieli. Efekty pracy z dziećmi i młodzieżą będą monitorowane, z obserwacją i oceną zachodzących zmian postaw i zachowań komunikacyjnych uczniów w szkołach objętych programem.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

Program edukacji szkolnej dotyczący zrównoważonej mobilności, będzie prowadzony na różnych poziomach edukacji w szkołach w formie cyklicznych zajęć z „mobilności", m.in. w ramach: wychowania komunikacyjnego (przez uzupełnienie programu o treści dotyczące mobilności), wychowania fizycznego (w formie zajęć praktycznych w terenie - wycieczki rowerowe obejmujące naukę jazdy rowerem, wycieczki tramwajowe), w świetlicach szkolnych (dla najmłodszych dzieci) oraz dodatkowych zajęć pozalekcyjnych (np. teatralne spektakle edukacyjne). Prowadzone będą także pozaszkolne zajęcia z mobilności, w ramach akcji współorganizowanych przez miasto, np. „Lato w mieście" i „Zima w mieście".

Zajęcia będą zróżnicowane i dostosowane do wieku odbiorców. Przekazywane będą treści związane ze zrównoważoną mobilnością, przedstawiane przykłady dobrych zachowań i wzorce do naśladowania. Zajęcia będą organizowane z wykorzystaniem przygotowanych materiałów edukacyjnych i z dużym udziałem zadań praktycznych (korzystanie z komunikacji miejskiej, poruszanie się pieszo, rowerem). W przygotowaniu zajęć zostaną wykorzystane bogate doświadczenia związane z organizowaniem lekcji edukacyjnych przez ZTM i Tramwaje Warszawskie („Tramwaj Edukacyjny").

W szkołach zainteresowanych współpracą uzupełnieniem programu edukacji szkolnej dotyczącego zrównoważonej mobilności będzie powołanie osób na funkcję **„Przyjaciel mobilności"**. Osoby te będą rekrutować się z grona nauczycieli wytypowanych przez doradców metodycznych z Warszawskiego Centrum Innowacji Edukacyjno-Społecznych i Szkoleń (np. nauczyciele wychowania komunikacyjnego i wychowania fizycznego). W ramach zadań dodatkowych w swoich szkołach będą oni: wspomagać organizowanie działań na rzecz edukacji i promocji zrównoważonej mobilności, krzewić zasady zrównoważonej mobilności, przygotowywać zajęcia i lekcje dotyczące mobilności oraz współpracować z miastem przy realizacji programu edukacji szkolnej na temat zrównoważonej mobilności i innych planowanych aktywności.

Planuje się wsparcie działań edukacyjnych poprzez utworzenie ośrodka szkoleniowego - **Miasteczka Mobilności MIMO**, umożliwiającego prowadzenie terenowych lekcji dotyczących mobilności w połączeniu z praktycznymi zajęciami nauki jazdy rowerem i bezpieczeństwa ruchu. Ośrodek będzie wyposażony w plac do zajęć z zakresu edukacji transportowej oraz odpowiednio przygotowane sale edukacyjne i konferencyjne. Będzie także wykorzystywany do prowadzenia kursów szkoleniowych dla

osób zajmujących się edukacją w zakresie mobilności (w tym „Przyjaciół mobilności"), prowadzenia warsztatów, spotkań dyskusyjnych itd.

Edukacja dotycząca mobilności nie będzie ograniczać się tylko do młodego pokolenia. **Uruchomiony zostanie program edukacji dorosłych dotyczący zrównoważonej mobilności, skierowany do różnych grup wiekowych i zawodowych.** W szczególności dotyczyć będzie: pracowników urzędu miasta i podległych jednostek, studentów i pracowników wyższych uczelni, nauczycieli, pracowników dużych firm, zawodowych kierowców, kierowców pojazdów dostawczych, funkcjonariuszy straży miejskiej i policji, osób starszych i osób z ograniczoną mobilnością. Treści programowe będą przekazywane w formie: lekcji i wykładów, warsztatów, konferencji problemowych, spotkań dyskusyjnych, kursów szkoleniowych, wydarzeń w przestrzeni publicznej, programów edukacyjnych w mediach oraz wydawanych broszur informacyjnych i poradników.

Wznowione zostaną obrady tzw. Warszawskiego Okrągłego Stołu Transportowego, pod nową nazwą – **Warszawski Okrągły Stół Mobilności (WOSM),** ale na podobnych zasadach działania. W ten sposób powołane zostanie forum dyskusyjne, grupujące nominowanych reprezentantów różnych środowisk (przedstawicieli urzędu miasta i jednostek miejskich, organizacji społecznych, ekspertów, środowisk naukowo-badawczych, mieszkańców, przedsiębiorców itd.), z założeniem prowadzenia debat i dyskusji na różnego typu, także kontrowersyjne, tematy związane z realizacją Warszawskiej Polityki Mobilności. Celem będzie wypracowywanie wspólnych stanowisk dotyczących funkcjonowania systemu transportowego i kierunków rozwoju Warszawy oraz formułowanie rekomendacji działań dla władz miasta.

Ważna będzie skuteczna promocja Warszawskiej Polityki Mobilności oraz postaw zgodnych ze zrównoważonym rozwojem. Podobnie jak w przypadku działań edukacyjnych, propagowane będą treści związane z WPM, przykłady i wzorce do naśladowania. Celem będzie oddziaływanie na świadomość społeczeństwa i przekonywanie do zmiany postaw komunikacyjnych. Poszczególne akcje promocyjne będą kierowane do różnych grup społecznych i wiekowych z założeniem docierania także do dzieci, a poprzez nie uzyskiwanie wpływu na rodziców.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

Promocja WPM będzie prowadzona w formie akcji i wydarzeń organizowanych w przestrzeni publicznej, z wykorzystaniem mediów tradycyjnych (prasa, radio, telewizja), elektronicznych (strona internetowa, portale społecznościowe i inne, wyświetlaczy LCD w środkach transportu oraz specjalnie przygotowanego Warszawskiego Tramwaju Promocyjnego. Organizowane będą konkursy i gry dotyczące mobilności (m.in. w formie gry miejskiej Zrównoważona Mobilność) oraz wykorzystywane działania Centrum Komunikacji Społecznej w zakresie dialogu społecznego.

Zwrócenie uwagi na znaczenie zrównoważonej mobilności będzie się odbywać przez organizację przedsięwzięć spektakularnych, takich jak np. **Festiwale mobilności.**

Festiwale będą organizowane na zamkniętych dla ruchu (stałe i okresowo), najważniejszych placach i ulicach centrum Warszawy (np. na ul. Marszałkowskiej), w amfiteatrach oraz centrach handlowych w połączeniu z rekreacją, zajęciami sportowymi, grami, pokazami i wydarzeniami artystycznymi oraz innymi akcjami promującymi zrównoważoną mobilność oraz aktywne spędzanie czasu w przestrzeni publicznej.

Namawianie do zrównoważonej mobilności powinno odbywać się także przez **dawanie dobrego przykładu przez radnych, władze miasta, urzędników i pracowników jednostek miejskich**.

Opracowane zostaną plany mobilności dla urzędu miasta i jednostek podległych i na tej podstawie zostaną podjęte działania optymalizujące podróże pracowników urzędu w związku z ich obowiązkami służbowymi. Pozytywnym przykładem będzie także zastępowanie służbowych samochodów rowerami, rezygnacja z części miejsc parkingowych przeznaczonych dla urzędu miasta, wykorzystywanie transportu zbiorowego w podróżach służbowych oraz aktywny udział radnych i urzędników w akcjach i wydarzeniach organizowanych w ramach WPM (np. w rowerowym maratonie urzędników miasta).

W Warszawie organizowana będzie cyklicznie (np. co dwa lata) **konferencji Mobilna Warszawa**, poświęcona zrównoważonej mobilności. Konferencja będzie stanowić okazję do pogłębienia wiedzy, wymiany doświadczeń oraz przedstawienia osiągnięć i problemów Warszawy i innych miast Polski oraz miast zagranicznych w zakresie realizacji polityki mobilności.

Uruchomiony zostanie **program „Aktywni na rzecz zrównoważonej mobilności”**, zapewniający merytoryczne i finansowe wsparcie osób, firm, organizacji społecznych aktywnie zainteresowanych ograniczeniem wykorzystywania samochodów prywatnych i odbywaniem podróży pieszo, rowerami i

transportem zbiorowym. Program będzie zapewniał możliwość dofinansowania lub nawet finansowania w całości z budżetu miasta różnego typu przedsięwzięć wspierających zmianę zachowań komunikacyjnych (np. organizowanie pryszniców w miejscu pracy, szatni, zakup służbowych rowerów, zorganizowanie parkingu rowerowego, ustawienie pojedynczych stojaków rowerowych, zadaszenie parkingu rowerowego, wykonanie darmowych przeglądów rowerów pracowników firmy, opracowanie planu dojazdów transportem zbiorowym pracowników firmy, opracowanie planu wspólnych dojazdów samochodem (carpoolling), adaptowanie infrastruktury dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności itd.).

Warszawa jest silnie powiązana funkcjonalnie z obszarem metropolitalnym, dlatego stworzona zostanie **metropolitalna przestrzeń dla rekreacji.** Celem będzie p**odnoszenie jakości życia nie tylko w Warszawie, ale też w całej metropolii oraz zwiększanie atrakcyjności turystycznej obszaru metropolitalnego. Działania będą prowadzone w kierunku stworzenia** spójnych, nieprzerwanych przez granice dzielnic i gmin, ciągów komunikacyjnych pieszych, rowerowych i wodnych. Promowane będą działania upowszechniające korzystanie z atrakcji turystycznych, oferty instytucji kultury oraz przyrody w obszarze metropolitalnym, np. lasów, parków krajobrazowych, zbiorników wodnych, w tych ostatnich np. poprzez rozwój kajakarstwa i żeglarstwa rekreacyjnego oraz sportowego. Wysoka jakość usług i życia w metropolii, w tym dostępność atrakcyjnych terenów rekreacyjnych, będzie przyciągać silny kapitał ludzki oraz turystów. Program metropolitalnej przestrzeni dla rekreacji będzie skoordynowany z promocją Warszawy wśród turystów.

Bardzo ważne będzie **zapewnienie dostępu do informacji o możliwościach odbywania podróży** (codziennych i okazjonalnych) i zmianach w komunikacji miejskiej. Podobnie jeśli chodzi o dojazdy w związku z organizacją imprez, w szczególności masowych. Rozwiązania będą dotyczyć stworzenia spójnego systemu miejskich stron internetowych, dostępnych dla osób niedowidzących oraz dobrej komunikacji z mediami. Będzie to sprzyjać wyrównywaniu szans również poprzez zwiększanie dostępności instytucji kultury, sportu i rekreacji oraz imprez kulturalnych i sportowych (w tym także dojazd i powrót z/do odległych części miasta, często w późnych godzinach. Organizacja dojazdów do obiektów kultury i sportu będzie konsultowana z mieszkańcami, tak aby jak najlepiej odpowiadała ich oczekiwaniom, z uwzględnieniem powrotu, również w godzinach wieczornych i nocnych do odległych części miasta.

ZADANIA W RAMACH WARSZAWSKIEJ POLITYKI MOBILNOŚCI

59 zadań w 10 obszarach problemowych

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020
I.1 Zmiana limitów parkingowych dla nowej zabudowy		
	Opracowanie i wdrożenie (w ramach SUiKZP) nowego normatywu parkingowego zdecydowanie zaostrzającego normy parkingowe dla biur, urzędów, handlu i usług w strefie śródmiejskiej (z zastosowaniem formuły nie więcej niż), zaostrzenie norm parkingowych dla biur i urzędów w wybranych obszarach strefy II (z zastosowaniem formuły nie więcej niż) oraz złagodzenie wymagań dot. zapewnienia minimalnej liczby miejsc parkingowych w zabudowie (także mieszkaniowej) w strefach Ic, II i III.	Po analizie uzyskanych efektów, ew. dalsze zaostrzenie normatywu.
I.2 Zmiana zasad opracowywania planów miejscowych		
	Zmiana zasad opracowywania planów miejscowych będzie obejmować wprowadzenie: ▪ obowiązku różnicowania funkcji zabudowy w obrębie jednego lub kilku planów (bilansowania funkcji). ▪ ograniczeń możliwości grodzenia dużych zespołów zabudowy, gdyby wpływało to na segregację publicznych przestrzeni miasta, utrudniało dostęp do węzłów komunikacyjnych czy wydłużało trasy przejazdu rowerami, ▪ obowiązku wykonywania Planu transportowego określającego założenia i zasady obsługi komunikacyjnej wszystkimi rodzajami transportu, prognozę wielkości ruchu generowanego i absorbowanego, założenia dot. podziału zadań przewozowych, prognozy wpływu na system transportowy oraz koszty i korzyści społeczne wynikające z realizacji planu. BPT opracuje zakres Planu transportowego i wytyczne dot. jego przygotowania. BPT oraz AM opracują założenia rozwoju systemu transportowego, wspólne dla wszystkich opracowywanych planów miejscowych i z uwzględnieniem zrównoważonej mobilności. Wprowadzony zostanie priorytet dla uchwalania planów w obszarach wymagających specjalnej ochrony, w obszarach kluczowych dla harmonijnego rozwoju przestrzennego miasta oraz w obszarach atrakcyjnych z punktu widzenia potencjalnych inwestycji, gdzie zainteresowanie inwestorów stwarza szansę planowego zrealizowania poszczególnych przedsięwzięć.	Kontynuacja działań. Po analizie uzyskanych efektów, ew. korekta zakresu i sposobu wykonywania Planów transportowych i założeń społeczno-demograficznych oraz dot. rozwoju systemu transportowego.
I.3 Przegląd i weryfikacja obowiązujących planów miejscowych		
	Wykonany zostanie przegląd i weryfikacja części obowiązujących planów miejscowych pod kątem efektów realizacji planów, w tym zagrożeń związanych z ew. nieuzasadnionym przeznaczeniem terenów pod różne rodzaje zabudowy. W uzasadnionych przypadkach nastąpi korekta zapisów planów. Zakłada się wykonane przeglądu do roku 2020 i ew. korektę części zapisów planów.	Ew. kontynuacja zmian zapisów w planach.
I.4 Wprowadzenie zasady wykonania Planu Transportowego Inwestycji (PTI) na etapie WZiZT		
	Zasada ta będzie obowiązywać inwestorów realizujących inwestycje w obszarach nie objętych planem miejscowym, a które mogą silnie oddziaływać na funkcjonowanie systemu transportowego. W ramach PTI określane będą założenia i zasady obsługi komunikacyjnej wszystkimi rodzajami transportu, założenia i zasady dot. parkowania i dostaw ładunków, prognoza wielkości ruchu generowanego i absorbowanego, założenia dot. podziału zadań przewozowych, prognoza wpływu na system transportowy oraz zakres niezbędnych środków zaradczych (inwestycyjnych i organizacyjnych) łagodzących ew. wpływ inwestycji oraz sposób ich wdrożenia z podziałem na zadania inwestora i miasta.	Kontynuacja działań. Po analizie uzyskiwanych efektów, ew. korekta zakresu i sposobu wykonywania PTI.

I.5 Zintegrowane Programy Rozwojowe (ZPR) dla obszarów

Zadanie to będzie dotyczyć wybranych rejonów strefy śródmiejskiej, otoczenia węzłów komunikacyjnych, ważnych korytarzy transportowych obsługiwanych transportem zbiorowym oraz obszarów planowanych przekształceń obecnej zabudowy (przy zakładanej zmianie funkcji dotychczasowego zagospodarowania).

W ramach opracowywanych programów będą: identyfikowanie warunki i możliwości przekształceń oraz dogęszczenia zabudowy, wskazywane zasady zagospodarowania i zasady przekształceń terenów, planowane lokalizacje miejskich obiektów i miejskich projektów zwiększających integrację społeczną i poprawiających wizerunek miasta (np. przestrzenie publiczne), proponowane mechanizmy stymulowania zmian w zagospodarowaniu, określane zasady współpracy stron publicznych i prywatnych, określane harmonogramy, zasad realizacji i finansowania.

Do roku 2020 AM i BPT:

- opracują założenia metodyczne opracowywania ZPR,
- wyznaczą obszary (z ich delimitacją) objęte zainteresowaniem ZPR,
- przygotują pilotowy ZPR dla wybranego obszaru, ze sformułowaniem ew. rekomendacji dot. opracowywana ZPR dla pozostałych obszarów,
- uruchomią proces wdrażania pilotowego ZPR,
- uruchomią proces opracowywania ZPR dla pozostałych obszarów.

Wdrażanie ZPR, ewaluacja rezultatów.

Kontynuacja działań dot. opracowania i wdrażania ZPR.

I.6 Program przekształceń obszarów problemowych

Zidentyfikowane i zdiagnozowane zostaną obszary monofunkcyjne i tereny kolejowe.

Dla obszarów monofunkcyjnych zostaną opracowane i uruchomione programy ich przekształcania w kierunku osiągnięcia jak najwyższego stopnia wymieszania sposobu użytkowania terenu i ograniczenia zapotrzebowania na transport.

W ramach współpracy m.st. Warszawy z koleją opracowane zostaną programy włączania terenów kolejowych w przestrzeń miejską i ograniczania wywoływanych przez nie uciążliwości (m.in. ograniczenia efektu bariery komunikacyjnej i fragmentacji obszarów). Uzgadniane będą także zasady zagospodarowywania nieruchomości kolejowych.

Priorytetowo będą traktowane zadania związane z modernizacją dworców kolejowych, zwiększaniem ich dostępności oraz powiązań dworców z obszarem i miejskimi węzłami transportu zbiorowego.

Wdrażanie programów, ewaluacja rezultatów, kontynuacja działań.

I.7 Program rewaloryzacji ulic i placów strefy śródmiejskiej

W ramach programu będą przygotowywane i wdrażane projekty rewaloryzacji ulic i placów z uwzględnieniem: celów transportowych, bezpieczeństwa komunikacyjnego i osobistego użytkowników, rozwoju zagospodarowania przestrzennego i jego funkcji, estetyki przestrzeni, jakości środowiska miejskiego i naturalnego, wartości kulturowych i historycznych, integracji społecznej, zdrowia publicznego, rozwoju gospodarczego i racjonalności rozwiązania.

Ulicom i obszarom w sposób jednoznaczny zostaną przypisane grupy uprzywilejowane - piesi, pasażerowie transportu zbiorowego, rowerzyści przy założeniu odejścia od priorytetowego traktowania obsługi ruchu samochodowego (np. maksymalizowania przepustowości ulic i skrzyżowań. Do roku 2020 AM i BPT:

- opracują założenia metodyczne wykonywania projektów rewaloryzacji,
- wyznaczą ulice/place/obszary planowane do rewaloryzacji,
- przygotują pilotowe projekty rewaloryzacji, ze sformułowaniem ew. rekomendacji dot. opracowywania kolejnych projektów,
- wdrożą (ew. rozpoczną wdrożenie) projektów pilotażowych,
- uruchomią proces opracowywania kolejnych projektów rewaloryzacji.

Kontynuacja działań dotyczących opracowania i wdrażania projektów rewaloryzacji.

WPŁYWANIE NA POPYT

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020
II.1 Plany mobilności (PM)		
	Opracowywanie, pomoc w opracowywaniu (także w formie kursów szkoleniowych) i promowanie planów mobilności: indywidualnych, dla pojedynczych osób, dla grup społecznych/wiekowych (np. studentów, osób starszych), dla przedszkoli i szkół, dla firm z dużą liczbą pracowników, dla wybranych obszarów miasta, dla osiedli mieszkaniowych, dla pojedynczych obiektów (o różnych funkcjach), dla wydarzeń specjalnych (imprezy sportowe, koncerty, itd.). Do roku 2020 ZTM i BPT: ■ przygotują założenia metodyczne wykonywania PM, ■ opracują pilotażowe PM dla różnych grup zainteresowań, ze sformułowaniem ew. rekomendacji dot. opracowywania kolejnych PM ■ uruchomią proces opracowywania PM	Kontynuacja działań.
II.2 Zintegrowany program działań na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania na transport w godzinach szczytu		
	Do roku 2020 przygotowanie i rozpoczęcie wdrożenia zintegrowanego programu obejmującego m.in. takie rozwiązania jak: ■ elastyczne godziny pracy w wybranych jednostkach UM, ■ promocja elastycznych godzin pracy wśród pracowników i pracodawców działających na terenie Warszawy, ■ e-usługi w UM i jednostkach miejskich (na podstawie oceny funkcjonowania UM, jednostek miejskich i dzielnic w zakresie jakości i kompletności e-usług z rekomendacjami usprawnień wpływających na ograniczenie i/lub wyeliminowanie potrzeby osobistego załatwiania spraw w urzędzie), ■ niższe taryfy w komunikacji miejskiej poza godzinami szczytu (na podstawie wykonanych badań rynku), ■ odbywanie spotkań w formie tele- i wideo- konferencji, ■ praca w domu (zdalna, np. przez 1 dzień w tygodniu).	Kontynuacja działań.
II.3 Program wielofunkcyjnego wykorzystywania parkingów		
	Rozpoznane zostaną możliwości wykorzystywania istniejących (i planowanych) parkingów wydzielonych (także prywatnych) na różne cele, np. parkingów wykorzystywanych przez pracowników w dni powszednie w dzień, przez mieszkańców w nocy, na cele turystyczne w weekendy, parkingów przy centrach handlowych obsługiwanych przez transport zbiorowy na cele P+R. Do roku 2020 przygotowana zostanie inwentaryzacja parkingów, wskazane zostaną potencjalne możliwości wykorzystania i podjęte działania na rzecz ich wykorzystania na cele transportowe Warszawy (w miarę możliwości w jak największej liczbie lokalizacji).	Wdrażanie programu na kolejnych parkingach.
II.4 Program indywidualizacji usług transportu zbiorowego		

W obszarach peryferyjnych miasta rozpoznana zostanie możliwość zastępowania regularnej obsługi liniami komunikacyjnymi, indywidualnym transportem zbiorowym (np. taksówkami zbiorowymi i mikrobusami), z dostosowaniem trasy do bieżących potrzeb pasażerów. Do roku 2020 przygotowana zostanie analiza możliwości indywidualizacji usług dla wybranego obszaru miasta (np. części Białołęki) i wdrożenie pilotowe. W zależności od uzyskanych efektów, w kolejnych latach program będzie rozwijany.	Rozwój programu.
II.5 Program wielofunkcyjnego wykorzystywania pasów autobusowych	
Rozpoznane zostaną możliwości wykorzystania wybranych wydzielonych pasów autobusowych dla ruchu rowerowego, pojazdów wykorzystywanych przez więcej osób (np. w ramach systemu carpooling), do postoju pojazdów dostawczych (w wybranych godzinach). W zależności od uzyskanych efektów, poszczególne rozwiązania będą wdrażane.	Rozwój programu, także w odniesieniu do nowych lokalizacji pasów autobusowych.
II.6 Opracowanie kalkulatora zrównoważonej mobilności	
Opracowanie kalkulatora (w formie powszechnie dostępnej aplikacji), umożliwiającego obliczanie kosztów podróży po Warszawie (i aglomeracji) wykonywanych z wykorzystaniem różnych środków transportu.	

RUCH PIESZY

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020
III.1 Wprowadzenie standardów projektowania ciągów pieszych		
Wprowadzone zostaną standardy służące planowaniu, projektowaniu, wykonywaniu i utrzymaniu infrastruktury przeznaczonej dla pieszych. Dotyczyć będą także zasad prowadzenia ruchu pieszego w trakcie wykonywanych remontów dróg. Standardy będą obowiązkowe na terenie m.st. Warszawy i stosowane przez: jednostki zajmujące się planowaniem, biura projektowe, firmy wykonawcze oraz przez zarządców dróg i zarządców ruchu we wszystkich przedsięwzięciach na terenie miasta dotyczących modernizacji i budowy dróg.		Przestrzeganie obowiązku stosowania standardów. Ew. ich aktualizacja.
III.2 Program porządkowania ciągów pieszych w strefie śródmiejskiej		
Przeprowadzony zostanie przegląd inwentaryzacyjny ulic (głównych ciągów pieszych, tras przez Wisłę, wybranych ulic lokalnych) pod kątem usytuowania urządzeń i obiektów w przestrzeni przeznaczonej dla pieszych. Na tej podstawie dla poszczególnych ulic zostaną opracowane pakiety niezbędnych zmian (usunięcia przeszkód, przesunięcia, remonty, itd.) porządkujące ciągi piesze, ułatwiające ruch pieszych i zapewniające wymagany poziom obsługi. Działania będą służyć także zapewnieniu wymaganej dostępności ulic dla osób z ograniczoną mobilnością. Zakłada się całościowe wdrożenie programu do roku 2020, w przypadkach wyjątkowych po tym terminie.		Ew. dokończenie programu.
III.3 Program dostosowania przejść dla pieszych w strefie śródmiejskiej do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością		
Przeprowadzony zostanie przegląd inwentaryzacyjny wszystkich przejść dla pieszych, ich wyposażenia i dostosowania do potrzeb osób starszych i ograniczoną mobilnością. Na tej podstawie wdrożony zostanie program poprawy warunków ruchu na przejściach (wyposażenie w pochylnie, pasy ostrzegawcze z elementami dotykowymi, poprawienie widoczności, oświetlenie, skrócenie długości przejścia, dostosowanie szerokości do natężeń ruchu itp.). Zakłada się całościowe wdrożenie programu do roku 2020, w przypadkach wyjątkowych po tym terminie.		Ew. dokończenie programu.
III.4 Program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym		

W strefie śródmiejskiej przeprowadzona zostanie identyfikacja i inwentaryzacja barier komunikacyjnych w ruchu pieszym, m.in. skrzyżowań pozbawionych naziemnych przejść dla pieszych (na poszczególnych wlotach), brakujących przejść dla pieszych na odcinkach międzywęzłowych, występowania nieciągłości na ciągach pieszych, schodów. Na podstawie analizy możliwości, wprowadzane będą nowe przejścia dla pieszych i inne rozwiązania eliminujące bariery. Program będzie sukcesywnie wdrażany.	Kontynuacja wdrażania programu.

III.5 Program dostosowania sygnalizacji świetlnych do ruchu pieszego

Przeprowadzony zostanie przegląd programów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych w strefie śródmiejskiej i ich dostosowania do potrzeb ruchu pieszego. Na tej podstawie wprowadzone zostaną korekty w programach sygnalizacji świetlnych (wydłużenie sygnału zielonego dla pieszych, rezygnacja ze wzbudzania sygnału przez pieszych). Zakłada się całościowe wdrożenie programu do roku 2020.	

III.6 Program odzyskiwania przestrzeni publicznych

Wytypowane zostaną ulice i place, fragmenty ulic i placów gdzie funkcje komunikacyjne (czasowo, lub na stałe) będą zastępowane innymi (np. strefa piesza/pieszo-rowerowa). Dla wytypowanych obszarów przygotowane zostaną programy aktywizacji przestrzeni publicznych, obejmujące m.in.: zachęty do lokowania punktów usługowych i gastronomicznych zarówno w parterach budynków, jak i w przestrzeni ulicy oraz udzielane będzie techniczne wsparcie organizacji spotkań, koncertów, wystaw. Projekty opracowywane będą z mieszkańcami, aktywizując lokalną społeczność. Możliwa będzie także forma konkursowa. W pierwszej fazie uruchomione zostaną wdrożenia pilotażowe, a następnie program będzie rozwijany.	Kontynuacja wdrażania programu.

III.7 Dzielnicowe programy poprawy warunków ruchu pieszego

Przeprowadzona zostanie inwentaryzacja i ocena stanu infrastruktury i warunków ruchu pieszego w dzielnicach. Na podstawie diagnozy opracowane i wdrożone zostaną programy poprawy warunków ruchu pieszego. Celem będzie poprawa warunków ruchu pieszego w kluczowych obszarach dzielnic i na trasach do ważniejszych węzłów transportu zbiorowego oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu. Program będzie sukcesywnie wdrażany.	Kontynuacja wdrażania programu.

ROLA ROWERU

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020

IV.1 Program dostosowania strefy śródmiejskiej do ruchu rowerowego

Dla poszczególnych podobszarów strefy śródmiejskiej zostaną opracowane programy budowy spójnego systemu tras i parkingów rowerowych, łączących wszystkie źródła i cele ruchu (w formie: dróg wydzielonych, pasów dla rowerów, ulic o ruchu uspokojonym, ruchu rowerowego „pod prąd", itd.). W niektórych przypadkach stosowane będą rozwiązania tymczasowe do czasu zakończenia projektów rewitalizacji wybranych ulic i placów. Zakłada się całościowe dostosowanie strefy śródmiejskiej do potrzeb ruchu rowerowego do roku 2020, w przypadkach wyjątkowych po tym terminie.	Dokończenie programu.

IV.2 Program budowy międzydzielnicowych tras rowerowych

Zakres zadań zgodnie z „Programem rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020”. Zakłada się znaczne (>50%) zaawansowanie programu do roku 2020.	Kontynuacja wdrażania programu.
IV.3 Dzielnicowe programy rozwoju infrastruktury rowerowej	
Opracowane zostaną dzielnicowe programy rozwoju infrastruktury rowerowej w nawiązaniu do zadań IV.1 i IV2. W pierwszej kolejności wspierany będzie (organizacyjne i finansowo) rozwoju tras rowerowych (i parkingów) łączących cele dzielnicowe z węzłami przesiadkowymi na transport zbiorowy i z trasami międzydzielnicowymi. Do roku 2020 zakłada się: ■ opracowanie programów dzielnicowych wraz z określeniem priorytetów, ■ rozpoczęcie wdrażania programu	Kontynuacja wdrażania programu.
IV.4 Program likwidacji barier i utrudnień w ruchu rowerowym	
Program ma na celu dostosowanie infrastruktury do obowiązujących standardów technicznych, likwidację barier występujących w systemie (np. schody) oraz wprowadzenie ułatwień w ruchu (np. kontrapasy, skróty). Zadanie zostanie wykonane z aktywnym zaangażowaniem mieszkańców w identyfikację miejsc najbardziej uciążliwych i niebezpiecznych. Zakłada się całościowe zakończenie programu do roku 2020.	
IV.5 Audyt infrastruktury rowerowej	
Wprowadzony zostanie: ■ audyt istniejącej infrastruktury polegający na monitorowaniu geometrii i stanu technicznego sieci tras i weryfikacji warunków widoczności pod kątem warunków dla bezpiecznego ruchu rowerowego oraz ■ obowiązkowy audyt rowerowy na etapie projektowania i wykonania tras. Do roku 2020: ■ opracowane zostaną zasady wykonywania audytów, ■ wdrożone zostaną procedury audytu.	Wykonywanie audytu istniejącej infrastruktury i przestrzeganie obowiązku audytu projektów i wykonania infrastruktury.
IV.6 Program „Rower w szkole”	
Zadanie będzie składać się z trzech elementów: ■ rozwoju infrastruktury rowerowej w otoczeniu szkół i na trasach dojazdowych, ■ wsparcia szkół w zakresie wyposażenia w rowery i możliwość uczestniczenia w specjalnych lekcjach edukacyjnych dot. mobilności w miastach (prowadzonych z udziałem przedstawicieli miasta), wycieczkach rowerowych, spotkaniach, grach i zabawach dot. zrównoważonej mobilności, ■ wdrażania rozwiązań innowacyjnych, takich jak np. „rowerobusy”, umożliwiające pod opieką osoby dorosłej wspólne przejazdy rowerem pomiędzy domem i szkołą. Do roku 2020 program będzie wdrożony w wybranych szkołach (pilotażowo), następnie będzie sukcesywnie rozwijany.	Kontynuacja wdrażania programu.
IV.7 Rozwój systemu Veturilo	
Kontynuacja rozwoju w strefie śródmiejskiej i w dzielnicach, także z wprowadzaniem na szerszą skalę możliwości wypożyczania rowerów towarowych.	Kontynuacja rozwoju.
IV.8 Rozwój systemu B+R	
Kontynuacja rozwoju w połączeniu z systemem P+R i niezależnie w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków kolejowych, metra, tramwajowych i autobusowych.	Dokończenie programu i ew. nowe lokalizacje związane z rozwojem

Zakłada się całościowe wyposażenie systemu transportowego w B+R do roku 2020, w przypadkach wyjątkowych po tym terminie.	systemu transportowego .

IV.9 Miejski serwis rowerowy (MSR)

Zorganizowany zostanie Miejski serwis rowerowy, działający rotacyjne w różnych miejscach miasta (ważnych węzłach komunikacji rowerowej). Będzie służyć mieszkańcom Warszawy pomocą w bieżących naprawach/przeglądach rowerów oraz prowadzić szkolenia i porady w zakresie codziennej obsługi rowerów i wykrywania usterek. W okresie wiosennym dodatkowo będzie wspomagać przygotowanie rowerów do sezonu.	Po analizie uzyskanych efektów ew. kontynuacja i rozwój działania MSR.

ROLA SAMOCHODU

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020

V.1 Zintegrowany program na rzecz ograniczenia roli samochodu w mieście

Do roku 2020 przygotowanie i rozpoczęcie wdrożenia zintegrowanego programu obejmującego m.in. takie rozwiązania jak:

1) W strefie śródmiejskiej:
   - zmniejszenie przepustowości ulic i skrzyżowań, w dostosowaniu do funkcji określonych w SUiKZP z ograniczeniem szerokości jezdni oraz liczby i szerokości pasów ruchu, ograniczeniem powierzchni skrzyżowań, zwiększaniem dostępności ulic (powiązań z obsługiwanym obszarem),
   - uspokajanie ruchu i ograniczenie prędkości dopuszczalnej (organizacja stref zamieszkania, stref 30 km/h),
   - przerywanie ciągłości ciągów (przeciwdziałanie ruchowi tranzytowemu),
   - wydzielanie pasów ruchu dla autobusów i rowerów,
   - wyznaczanie naziemnych przejść dla pieszych,
   - czasowe lub stałe zamknięcia obszarów (odcinków ulic) dla ruchu samochodowego,
   - redukowanie liczby miejsc do parkowania samochodów,
   - dostosowanie sygnalizacji świetlnej do potrzeb ruchu pieszego i rowerowego oraz priorytetów dla transportu zbiorowego.
2) Rozwój idei podwożenia się (carpooling), tj. wsparcie inicjatyw prywatnych i rozwiązań systemowych, m.in.: zorganizowanie platformy pomagającej kontaktować się osobom zainteresowanym podwożeniem się; opracowanie zbioru zasad dot. podwożenia się (regulaminu), działania edukacyjne i promocyjne, a także wsparcie organizatorów systemu (indywidualnych, pracodawców, organizacji społecznych, sąsiedzkich, operatorów prywatnych). Przewiduje się możliwość tworzenia dodatkowych zachęt takich jak: dopuszczenie podwożących się na wybrane pasy autobusowe, czy wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych.
3) Rozwój idei korzystania z publicznie dostępnych samochodów (carsharing), tj. rozwój idei m.in. poprzez wsparcie techniczo-organizacyjne ew. organizatorów (np. poprzez udostępnienie wydzielonych parkingów, miejsc parkingowych w strefie śródmiejskiej), wyjątkowo zaangażowanie finansowe.

Kontynuacja działań w strefie śródmiejskiej, rozwój carpoolingu i carsharingu.

V.2 Rozwój systemów P+R i K+R

Kontynuowany będzie rozwój systemu P+R w formie niskonakładowych parkingów. Decyzje realizacyjne określające: lokalizację, wielkość i sposób rozwiązania technicznego, będą podejmowane z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych.

Wspierane będą także działania na rzecz rozwoju systemu P+R w aglomeracji warszawskiej, zwłaszcza przy stacjach i przystankach kolejowych.

Zakłada się zorganizowanie większości parkingów P+R do roku 2020, w przypadkach wyjątkowych po tym terminie.

Dokończenie programu i ew. nowe lokalizacje związane z rozwojem systemu transportowego.

V.3 Promocja miejskich samochodów i carsharingu

Podjęte zostaną działania edukacyjne i promocyjne na rzecz zmiany rodzajów samochodów wykorzystywanych w podróżach miejskich (z dużych na o małych gabarytach) oraz korzystanie z systemów carsharingu. Stwarzane będą specjalne zachęty np. poprzez udzielanie dostępu do wybranych obszarów miasta tylko określonym rodzajom pojazdów, stosowanie preferencji w opłatach za parkowanie (ew. w dalszej przyszłości za wjazd do obszaru), wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych, dopuszczenie do korzystania ze specjalnych pasów ruchu. Do roku 2020 BPT przygotuje program promocji miejskich samochodów. Na tej podstawie wdrożone zostaną rozwiązania pilotażowe.	Kontynuacja działań, wdrażanie rozwiązań systemowych.

P PARKOWANIE

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020
VI.1 Program uporządkowania parkowania w strefie śródmiejskiej		
Opracowany zostanie program uporządkowania parkowania w strefie śródmiejskiej na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji parkowania (ilości miejsc do parkowania, sposobu wykorzystania miejsc, parkowania niezgodnego z przepisami, itd.) w celu eliminacji parkowania niezgodnego z przepisami i zagrażającego brd, odblokowania i ochrony nawierzchni chodników oraz stworzenia podstaw rewitalizacji ulic i placów. Zweryfikowana zostanie także poprawność wyznaczenia miejsc do parkowania w SPPN i sposobu ich oznakowania. Program zostanie wdrożony do roku 2020.		
VI.2 Zwiększenie skuteczności egzekucji zasad parkowania		
Podjęte zostaną działania na rzecz uszczelnienia systemu SPPN i wymuszenia parkowania zgodnego z przepisami. Dotyczyć będą m.in.: ▪ skrócenia czasu niezbędnego do przeprowadzenia kontroli pojazdów (np. dzięki poprawie organizacji pracy i unowocześnieniu metod kontroli), ▪ zwiększenia zaangażowania i skuteczności działań straży miejskiej i policji poprzez określenie priorytetów, częstsze stosowanie blokowania i odholowania pojazdów zwłaszcza, gdy zagrażają one bezpieczeństwu ruchu (np. gdy ograniczają widoczność i blokują ruch).	Kontynuacja działań.	
VI.3 Program parkingów miejskich		
W ramach zmian w organizacji ruchu w strefie śródmiejskiej miejsca do parkowania w pasach drogowych będą zastępowane miejscami na parkingach wydzielonych. Przewiduje się wykorzystywanie istniejących (i planowanych) parkingów miejskich oraz parkingów prywatnych (w tym kubaturowych). Cel ten zostanie osiągnięty dzięki współpracy z właścicielami/zarządcami parkingów prywatnych i np. porozumień określających zasady włączenia wolnych miejsc do systemu parkingów miejskich.	Kontynuacja działań.	
VI.4 Porządkowanie parkowania w obszarach wrażliwych		
Na podstawie opracowanego programu redukcji i porządkowania parkowania limitowane będzie parkowanie na ulicach w obszarach o szczególnym charakterze (gdzie zlokalizowane są chronione zabytki i dobra kultury, planowana jest organizacja przestrzeni publicznych, ulic pieszych i z ograniczonym ruchem samochodowym. Decyzje o ograniczeniu możliwości parkowania na ulicach będą wynikiem szczegółowych analiz, z rozpoznaniem: zapotrzebowania na parkowanie, możliwości wykorzystania istniejących i planowanych parkingów wydzielonych, możliwości pozostawienia parkowania na ulicy (określone zostaną miejsca parkingowe do likwidacji) oraz opracowaniem zasad parkowania dla mieszkańców. Do roku 2020 BPT przygotuje program redukcji parkowania w takich obszarach, przeprowadzone zostaną konsultacje społeczne i nastąpi wdrożenie	Kontynuacja działań.	

programu.

VI.5 Ograniczenie parkowania w otoczeniu nowych budynków

W przypadku obiektów mogących silnie oddziaływać na system transportowy, z uwagi na spodziewany wzrost ruchu dojazdowego i wyjazdowego, zasady parkowania będą określane w ramach opracowywanego Planu transportowego inwestycji, określającego wielkość parkingu w obiekcie oraz skalę i zasady parkowania na ulicach w sąsiedztwie obiektu. Wymagany będzie: bilans miejsc parkingowych na ulicach i w obiektach w obszarze wpływu obiektu, rozpoznanie rodzajów parkowania na ulicach w obszarze wpływu obiektu z określeniem udziału parkowania związanego z mieszkańcami obszaru oraz parkowania związanego z ruchem dojazdowym, wykonanie prognoz zapotrzebowania na parkowanie, uwzględniających cele związane z ograniczaniem ilości zaparkowanych samochodów, ocena możliwości pozostawienia lub zmniejszenia liczby miejsc parkingowych wyznaczonych w liniach rozgraniczających ulic w obszarze wpływu obiektu z określeniem stopnia ew. redukcji tych miejsc.

Do roku 2020 BPT przygotuje założenia Planu transportowego w części dot. Parkowania. Wymagania zostaną wdrożone na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę.

Stosowanie wymagań.

VI.6 Organizacja parkowania autokarów

BPT opracuje „Wytyczne dot. planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów autokarowych" oraz „Program organizacji parkowania autokarów". Na tej podstawie wprowadzone zostanie rozwiązanie systemowe, w ramach którego stworzone zostaną możliwości postoju chwilowego autokarów w pobliżu celu podróży oraz postoju krótko i długoterminowego.

Program zostanie wdrożony do roku 2020.

Ew. dokończenie programu i wyznaczanie nowych lokalizacji parkingów w miarę identyfikowanych potrzeb.

VI.7 System zarządzania parkowaniem

BPT opracuje koncepcję zarządzania miejscami parkingowymi (w pasach drogowych i na parkingach) oraz program pilotażowy (do roku 2020).

Na tej podstawie wdrożony zostanie system zarządzania miejscami do parkowania wraz z systemem informacji o wolnych miejscach, skoordynowany z Zintegrowanym Systemem Zarządzania Ruchem

Kontynuacja rozwoju systemu.

TRANSPORT ŁADUNKÓW

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020

VII.1 System logistyki miejskiej

Wprowadzone zostaną systemowe rozwiązania w zakresie organizacji dostaw towarów i przesyłek kurierskich w wybranych obszarach miasta, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej.

Wymagać to będzie wprowadzenia podziału miasta na strefy obsługi („zielone strefy") ze ściśle określonymi zasadami prowadzenia dostaw, obejmującymi: ograniczenia dot. okresów prowadzenia dostaw, ograniczenia dot. czasu załadunku/wyładunku, wskazania miejsc postoju dla pojazdów towarowych w pasach drogowych ulic, preferencje dot. wykorzystania określonych rodzajów pojazdów, zasady udostępniania specjalnych pasów ruchu dla pojazdów towarowych, organizowanie planów dostaw towarów dla poszczególnych podobszarów, zorganizowanie systemu zarządzania ruchem pojazdów towarowych wraz z systemami informacji o wolnych miejscach załadunku/rozładunku.

Opracowywanie planów dostaw dla kolejnych obszarów i ich systematyczne wdrażanie.

Zakłada się początkowo (do roku 2020) opracowanie projektów pilotażowych organizacji dostaw dla wybranych obszarów/ulic, pozwalających na zebranie doświadczeń i wyciągnięcie wniosków na potrzeby rozwiązań systemowych.

VII.2 Wprowadzenie nowych zasad dostępności obszaru miasta samochodami przewożącymi ładunki

Wraz z rozwojem układu drogowego wprowadzane będą nowe zasady ograniczenia dostępności samochodów ciężarowych w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej i strefy miasta (regulowane decyzją Prezydenta m.st. Warszawy).

Kierunkowo zakłada się zakaz dostępu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16T do wewnątrz obszaru wyznaczonego przebiegiem Obwodnicy Ekspresowej oraz pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 5T do wewnątrz obszaru ograniczonego przebiegiem Obwodnicy Śródmiejskiej.

ODDZIAŁYWANIE FINANSOWE

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020
VIII.1 Monitoring i rozwój SPPN		
Wprowadzony zostanie systemowy monitoring funkcjonowania SPPN (regularne jakościowe i ilościowe badania i obserwacje strefy płatnej) z oceną jej efektywności oraz analizą możliwości i zasadności jej obszarowego rozszerzania. Rozważone zostaną także zmiany zasad funkcjonowania strefy płatnej (z uwzględnieniem ew. zmian przepisów) w zakresie: pobierania opłat w dni wolne od pracy w wybranych strefach miasta z występującym deficytem miejsc do parkowania, różnicowania stawek opłat w zależności od obszaru, rodzaju pojazdów, abonamentu z kartą Eko dla posiadaczy pojazdów samochodowych napędzanych silnikami elektrycznymi lub hybrydowymi, stawek opłat dodatkowych za brak ważnego biletu parkingowego (wprowadzenie stawek progresywnych za każde kolejne popełnione wykroczenie oraz unikanie opłat). Wprowadzone zostaną zmiany regulaminu SPPN w odniesieniu do zasad przyznawania abonamentów parkingowych mieszkańcom strefy płatnej obejmujące: zwiększenie stawek opłat abonamentowych (ze zróżnicowaniem opłat w zależności od podstrefy), ograniczenie liczby wydawanych abonamentów (np. jeden abonament na lokal na zasadach preferencyjnych, a każdy kolejny z wyższą opłatą), różnicowanie stawek opłat w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i/lub spełnianych norm emisji spalin, uprawniającego do zniżki za parkowanie Ew. zmiany będą poprzedzane konsultacjami społecznymi i kampanią informacyjną wyjaśniającą konieczność zmian.	Kontynuacja działań, także w zależności od następujących zmian ustawowych.
VIII.2 Stworzenie możliwości pobierania opłat na parkingach obsługujących obiekty UM		
Stworzona zostanie możliwość pobierania opłat za parkowanie na wydzielonych parkingach obsługujących obiekty UM - ze stawkami opłat nie mniejszymi, niż obowiązujące w SPPN.		Utrzymanie opłat.
VIII.3 Uzależnienie wysokości taryf w komunikacji miejskiej od cenowej elastyczności popytu		
Wprowadzenie zasady analizowania i ustalania wysokości taryf w komunikacji miejskiej na podstawie systematycznie prowadzonych (np. co 2 lata) badań cenowej elastyczności popytu .		Utrzymanie zasady.

EDUKACJA

	Zakres zadań do roku 2020	Zakres zadań po roku 2020
IX.1 Program edukacji szkolnej nt. zrównoważonej mobilności		

Program będzie dotyczyć wszystkich poziomów edukacji szkolnej, prowadzony w formie cyklicznych zajęć z „mobilności" m.in. w ramach: wychowania komunikacyjnego, wychowania fizycznego, zajęć w świetlicach szkolnych, zajęć pozalekcyjnych oraz zajęć pozaszkolnych w ramach akcji współorganizowanych przez miasto, np. „lato w mieście" i „zima w mieście".

Treści dot. zrównoważonej mobilności będą przekazywane w dostosowaniu do wieku odbiorców jako przykłady dobrych zachowań i wzorce do naśladowania. Zajęcia będą organizowane z wykorzystaniem specjalnie przygotowanego zestawu materiałów edukacyjnych i z dużym udziałem zadań praktycznych (np. jak korzystać z komunikacji miejskiej, poruszać się pieszo, rowerem). W przygotowaniu zajęć zostaną wykorzystane doświadczenia praktyczne związane z organizowaniem lekcji edukacyjnych przez Tramwaje Warszawskie („Tramwaj Edukacyjny") i ZTM.

Kontynuacja realizacji programu z włączaniem kolejnych szkół i monitoring efektów.

W pierwszym okresie:

- opracowana zostanie metodyka prowadzenia zajęć,
- przygotowane zostaną materiały dydaktyczne,
- uruchomiony zostanie program pilotażowy obejmujący wybraną grupę szkół,
- wykonane zostaną badania efektów działań edukacyjnych z wnioskami do rozwiązań systemowych..

IX.2 Program „Przyjaciele mobilności w szkołach

W szkołach zainteresowanych współpracą powołane zostaną osoby na funkcję „Przyjaciel mobilności", na wzór miejskich oficerów mobilności. Osoby te będą rekrutować się z grona nauczycieli, np. nauczyciele wychowania komunikacyjnego i wychowania fizycznego, wytypowanych przez doradców metodycznych z Warszawskich Innowacji Edukacyjnych.

Kontynuacja realizacji programu z włączaniem kolejnych szkół i monitoring efektów.

W ramach zadań dodatkowych w szkole, „Przyjaciele mobilności" będą: wspomagać organizowanie w swoich szkołach działań na rzecz edukacji i promocji zrównoważonej mobilności, krzewić zasady zrównoważonej mobilności w szkole, przygotowywać zajęcia i lekcje dot. mobilności oraz współpracować z miastem przy realizacji programu edukacji szkolnej dot. zrównoważonej mobilności i innych planowanych aktywności.

Do roku 2020 „Przyjaciele mobilności" zostaną powołani w szkołach objętych programem

IX.3 Program edukacji dorosłych nt. zrównoważonej mobilności.

Działania edukacyjne będą skierowane także do innych grup wiekowych i zawodowych. W szczególności obejmą one: pracowników Urzędu Miasta i podległych jednostek, studentów i pracowników wyższych uczelni, nauczycieli w szkołach, pracowników dużych firm, kierowców zawodowych, kierowców pojazdów dostawczych, funkcjonariuszy straży miejskiej i policji, osoby starsze i z ograniczoną mobilnością. Treści programowe będą przekazywane w formie: lekcji i wykładów, warsztatów, konferencji problemowych, spotkań dyskusyjnych, kursów szkoleniowych, wydarzeń w przestrzeni publicznej, programów edukacyjnych w mediach oraz wydawanych broszur informacyjnych i poradników.

Kontynuacja działań.

IX.4 Ośrodek szkoleniowy „Miasteczko Mobilności"

Uruchomiony zostanie ośrodek szkoleniowy umożliwiający prowadzenie lekcji w terenie dot. mobilności i bezpieczeństwa ruchu. Ośrodek ten będzie wyposażony w odpowiednio przygotowane sale edukacyjne i konferencyjne. Będzie także wykorzystywany do prowadzenia kursów szkoleniowych dla osób zajmujących się edukacją w zakresie mobilności (w tym „Przyjaciół mobilności"), prowadzenia warsztatów, spotkań dyskusyjnych itd.
Do roku 2020 zakłada się:

Wykorzystywanie MiMO do działań edukacyjnych na rzecz zrównoważonej mobilności.

- opracowanie programu i założeń organizacyjnych,
- uruchomienie „Miasteczka Mobilności".

IX.5 Warszawski Okrągły Stół Mobilności (WOSM)

Wznowione zostaną obrady tzw. Warszawskiego Okrągłego Stołu Transportowego, pod nową nazwą - Warszawski Okrągły Stół Mobilności (WOSM), ale na podobnych zasadach działania. Powołane zostanie forum dyskusyjne, grupujące nominowanych reprezentantów różnych środowisk (przedstawicieli Urzędu Miasta i jednostek miejskich, organizacji społecznych, ekspertów, środowisk naukowo-badawczych, mieszkańców, przedsiębiorców, itd.) z założeniem prowadzenia debat i dyskusji na różnego typu, także kontrowersyjne, tematy związane z realizacją Warszawskiej Polityki Mobilności. Celem będzie próba wypracowania wspólnego stanowiska dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego i kierunków rozwoju Warszawy oraz formułowanie rekomendacji działań dla władz miasta.	Kontynuacja WOSM.
IX.6 Warszawskie Centrum Mobilności (WCM)	
Utworzone zostanie Warszawskie Centrum Mobilności, którego zadaniem będzie realizacja zamierzeń związanych z edukacją i promocją zrównoważonej mobilności w Warszawie. Do zadań WCM będzie należało przygotowanie i wdrożenie programu edukacji szkolnej dot. zrównoważonej mobilności, powoływanie „Przyjaciół mobilności" w szkołach i współpraca z nimi, przygotowanie merytoryczne i wykorzystywanie do działań edukacyjnych Miasteczka Mobilności, przygotowanie i uruchomienie programu edukacji dorosłych dot. zrównoważonej mobilności, przygotowanie i organizowanie Warszawskiego Okrągłego Stołu Mobilności (WOSM), działania na rzecz promocji mobilności. Początkowo WCM będzie działać w ramach BPT, w dłuższej perspektywie z możliwym usamodzielnieniem się.	Kontynuacja działań WCM.
PROMOCJA	
	Zakres zadań do roku 2020 / Zakres zadań po roku 2020
X.1 Promocja Warszawskiej Polityki Mobilności	
Zrównoważona mobilność będzie promowana w formie akcji i wydarzeń w przestrzeni publicznej, z wykorzystaniem mediów tradycyjnych (prasa, radio, telewizja), mediów elektronicznych (strona internetowa, portale społecznościowe i inne) oraz z wykorzystaniem wyświetlaczy LCD w środkach transportu. Organizowane będą także konkursy i gry dot. mobilności. Wykorzystywane będą działania Centrum Komunikacji Społecznej w zakresie dialogu społecznego.	Kontynuacja działań.
X.2 Festiwal mobilności	
Zakłada się organizację dużych imprez masowych pn. Festiwale mobilności, na najważniejszych placach i ulicach centrum miasta (np. na ul. Marszałkowskiej). Celem będzie promocja WPM w przestrzeniach symbolicznie (np. tymczasowo) zamkniętych dla ruchu samochodowego. Treści związane ze zrównoważoną mobilnością będą przekazywane w połączeniu z możliwością aktywnego spędzania czasu w przestrzeni publicznej, rekreacją, zajęciami sportowymi, wydarzeniami artystycznymi, itd.	Kontynuacja działań.
X.3 Program „Aktywni na rzecz zrównoważonej mobilności"	
Uruchomiony zostanie specjalny program wspierający merytorycznie i finansowo osoby, grupy osób, firmy, organizacje społeczne aktywnie zainteresowane ograniczeniem wykorzystywania samochodów prywatnych i odbywaniem podróży pieszo, rowerami i transportem zbiorowym. Program będzie mieć charakter pomocowy, finansowany z budżetu miasta. Będzie on umożliwiać dofinasowanie lub nawet finansowanie w całości różnego typu przedsięwzięć wspierających zmianę zachowań komunikacyjnych (np.: prysznice i szatnie w miejscu pracy, zakup rowerów służbowych, zorganizowanie parkingu rowerowego, ustawienie pojedynczych stojaków rowerowych, zadaszenie parkingu rowerowego, wykonanie darmowych przeglądów rowerów pracowników firmy, opracowanie planu dojazdów transportem zbiorowym pracowników firmy, opracowanie planu wspólnych dojazdów samochodem (carpooling),	Po analizie uzyskanych efektów ew. kontynuacja programu.

adaptowanie infrastruktury dla potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, itd.).

X.4 Dobry przykład UM

Podjęte zostaną działania promujące dobry przykład zrównoważonej mobilności wśród radnych, władze miasta, urzędników i pracowników jednostek miejskich.

BPT opracuje plany mobilności dla poszczególnych grup/jednostek urzędu miasta i jednostek podległych. Na podstawie planów zostaną podjęte np. takie działania jak: ograniczanie liczby podróży związanych z załatwianiem spraw urzędowych przez pracowników, zastępowanie służbowych samochodów służbowymi rowerami, rezygnacja z części miejsc parkingowych przeznaczonych dla Urzędu Miasta, wykorzystywanie zrównoważonych środków transportu oraz promocja dobrych zachowań poprzez aktywny udział urzędników miejskich w akcjach i wydarzeniach organizowanych w ramach WPM (np. w rowerowym maratonie Urzędników Miasta).

Kontynuacja działań.

X.5 Warszawski Kalendarz Mobilności (WKM)

BPT będzie przygotowywał coroczne zestawienie wszystkich planowanych przedsięwzięć m.st. Warszawy dotyczących zrównoważonej mobilności. Na tej podstawie publikowany będzie Warszawski Kalendarz Mobilności (w formie elektronicznej i drukowanej), stanowiący informator zapowiadający działania miasta. Oprócz funkcji informacyjnych i promocyjnych umożliwi to porządkowanie i koordynowanie działań i współpracy poszczególnych jednostek.

Po analizie uzyskanych efektów ew. kontynuacja wydawania WKM.

X.6 Warszawska Księga Działań na rzecz Mobilności

BPT po każdym roku kalendarzowym (w pierwszym kwartale roku następnego) będzie podsumowywać osiągniecia związane z realizacją WPM w formie Warszawskiej Księgi Działań na rzecz Mobilności (wydawnictwo drukowane w formie broszury i elektroniczne).

Po analizie uzyskanych efektów ew. kontynuacja wydawania księgi.

X.7 Konferencja Mobilna Warszawa

Warszawa będzie miejscem cyklicznej (np. organizowanej co dwa lata) międzynarodowej **konferencji Mobilna Warszawa,** poświęconej zrównoważonej mobilności. Konferencja będzie stanowić okazję do pogłębienia wiedzy, wymiany doświadczeń oraz przedstawienia osiągnięć i problemów Warszawy i innych miast Polski w zakresie realizacji polityki mobilności.

Kontynuacja organizacji konferencji MW.

X.8 Metropolitarna przestrzeń dla rekreacji

Organizacja spójnych, nieprzerwanych przez granice dzielnic i gmin, ciągów komunikacyjnych pieszych, rowerowych i wodnych. Promocja działań upowszechniających korzystanie z atrakcji turystycznych, ofert instytucji kultury oraz przyrody w obszarze metropolitalnym.

Kontynuacja działań.

X.9 Informacja o możliwości odbywania podróży

Stworzenie spójnego systemu miejskich stron internetowych, dostępnych dla osób niedowidzących. Przygotowanie informacji dot. zasad dostępności transportowej instytucji kultury, sportu i rekreacji oraz imprez kulturalnych i sportowych.

Kontynuacja działań.