

Mając na uwadze:

- możliwość powstania nowych programów i funduszy na poziomie europejskim, krajowym, wojewódzkim i powiatowym,
- zmiany procedur, wymogów i zakresów istniejących i nowych programów,
- rozpoczęcie nowej perspektywy finansowej UE na lata 2028-2034,

każdorazowo przy składaniu wniosku należy uwzględnić aktualny stan prawny obowiązujących programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Inwestycje związane z drogami krajowymi i wojewódzkimi na obszarze MW (z wyłączeniem m. st. Warszawy w zakresie DK niebędących autostradami i drogami ekspresowymi oraz DW) mogą być finansowane zarówno w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców dróg, tj. GDDKiA oraz MZDW, jak też z budżetu państwa, budżetu Województwa Mazowieckiego i źródeł zewnętrznych, a także z budżetów własnych JST MW w formie pomocy rzeczowej lub dotacji celowej.

Inwestycje kolejowe w zakresie infrastruktury finansowane są w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców (tj. PKP S.A., PKP PLK sp. o. o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o. o.). Wypacalizowana spółka PKP S.A. – Xcity Investment sp. z o. o. – realizuje komercyjne projekty deweloperskie,

np. zagospodarowanie kolejowych nieruchomości w centrach miast, tworzenie projektów komercyjnych przyjaznych mieszkańcom, budowanie nowych dworców kolejowych oraz tworzenie zabudowy biurowej, handlowej, hotelowej oraz mieszkaniowej.

W ramach stosownych porozumień niektóre inwestycje kolejowe mogą być także dofinansowane z budżetów JST MW.

Kolejnym możliwym źródłem finansowania inwestycji mogą być środki inwestorów prywatnych w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz aktywności

gospodarczej (np. przebudowa drogi dojazdowej, remont lub przebudowa dróg wokół inwestycji, budowa lub przebudowa skrzyżowań, budowa chodników, dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów, przystanków transportu zbiorowego, zatok przystankowych itp.).

Inwestycje publiczne mogą być także realizowane w formule PPP, polegającej na budowie oraz remontach infrastruktury publicznej połączonej z możliwością jej utrzymywania i/lub zarządzania przez Partnerów prywatnych.

Tab. 6.2 Możliwe źródła finansowania projektów SUMP MW wskazanych w tab. 6.4

Symbol	Źródło finansowania
JST	budżety własne JST MW oraz JST spoza MW
BP	Budżet Państwa
BWM	Budżet Województwa Mazowieckiego
UE	programy i fundusze europejskie
PL	programy i fundusze krajowe
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie
MZDW	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
ZK	PKP S.A. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
IK	Xcity Investment sp. z o. o.
PPP	środki inwestorów i podmiotów prywatnych

[Źródło: opracowanie własne autora](#)



metropolia  
w ruchu!

## 6.4 Podmioty odpowiedzialne za realizację SUMP MW

Prawidłowa i efektywna realizacja działań oraz projektów wpisujących się w cele operacyjne SUMP MW wymagać będzie zaangażowania różnych podmiotów reprezentujących oprócz JST, także organizatorów publicznego transportu zbiorowego, operatorów linii komunikacji zbiorowej, zarządców infrastruktury transportowej i technicznej oraz innych podmiotów publicznych i prywatnych.

Biorąc pod uwagę złożoność obszaru MW oraz dużą liczbę podmiotów, których zaangażowanie będzie konieczne do efektywnego wdrażania SUMP MW, niezbędne jest uchwalenie ustawy metropolitalnej obejmującej obszar MW. Pozwoli ona m.in. na uporządkowanie rozproszonych dziś kompetencji w zakresie mobilności metropolitalnej.

Stowarzyszenie Metropolia Warszawa będzie koordynować wdrażanie SUMP MW, natomiast w imieniu JST MW w realizację działań i projektów zaangażowane będą wyspecjalizowane wydziały i jednostki organizacyjne, właściwe do nadzoru i prowadzenia wskazanych w SUMP MW działań i wynikających z nich możliwych projektów.

Ponieważ niektóre działania oraz projekty mogą wykraczać poza samodzielne kompetencje JST MW, konieczna będzie przy ich realizacji ścisła współpraca z innymi podmiotami oraz z interesariuszami zewnętrznymi (w zakresie: przygotowania,

prowadzenia procedur lub samej realizacji projektów i działań). W Tab. 6.4 poniżej przedstawione zostały działania, które mogą być realizowane samodzielnie przez JST MW (**zaznaczone pogrubieniem**), a

które mogą wymagać współpracy z określonymi interesariuszami projektów (IP), wskazanymi w Tab. 6.3 oraz możliwe źródła ich finansowania, wskazane w tab. 6.2.

Tab. 6.3 Zewnętrzni interesariusze projektów SUMP MW wskazanych w tab. 6.4

Symbol	Interesariusz projektu
IP-1	Zarząd Województwa Mazowieckiego oraz Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie
IP-2	Wojewoda Mazowiecki oraz Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie
IP-3	prezydenci i burmistrzowie miast oraz wójtowie gmin graniczących z MW
IP-4	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie
IP-5	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
IP-6	JST spoza MW (bez IP-3) i spoza województwa mazowieckiego
IP-7	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
IP-8	PKP Intercity S.A.
IP-9	Xcity Investment sp. z o. o.
IP-10	wojewódzki operator regionalnych przewozów kolejowych w MW
IP-11	przewoźnicy komercyjni
IP-12	Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o.
IP-13	Komenda Stołeczna Policji oraz Komendy Powiatowe działające na obszarze MW
IP-14	zarządcy infrastruktury elektrotechnicznej
IP-15	podmioty prywatne
IP-16	jednostki i instytucje naukowo-badawcze
IP-17	zagraniczne podmioty publiczne oraz prywatne
IP-18	organizacje pozarządowe

*Złazono w tabeli nazwiska wyfunia*



metropolia  
w ruchu!

Tab. 6.4 Podmioty odpowiedzialne za realizację działań SUMP MW oraz możliwe źródła finansowania

Nr pakietu działań	Nr działania	Działanie	Symbol zaangażowanego Interesariusza Projektu (tab. 6.3)	Mozliwe źródła finansowania (tab. 6.2)
1	3.29	Wydzielanie oraz budowa pasów ruchu dla pojazdów ptz na wybranych odcinkach	IP-4, IP-5	JST, UE, PL, GDDKIA, MZDW, PPP
	3.4	Analiza zasadności wprowadzenia wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów ptz	IP-1, IP-4, IP-5, IP-13, IP-16	JST
	4.15	Optymalizacja sterowania ruchem drogowym poprzez rozwój istniejących oraz wdrażanie nowych inteligentnych systemów zarządzania i sterowania ruchem, z priorytetem dla pojazdów ptz	IP-1, IP-4, IP-5, IP-14, IP-15, IP-16, IP-17	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK
	7.7	Przyspieszenie czasu przejazdu linii komunikacyjnych poprzez różne rozwiązania infrastrukturalne oraz organizację ruchu drogowego	IP-4, IP-5, IP-6, IP-13, IP-14, IP-16	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, PPP
	8.15	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych nt. korzyści wydzielenia pasów ruchu dla pojazdów ptz, skierowanych do mieszkańców obszarów nimi objętych oraz do kierowców	-	JST
	1.5	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców MW	IP-1, IP-8, IP-10, IP-11, IP-16	JST, UE, PL
	2.12	Obsługa komunikacją miejską obszarów rewitalizowanych w Miastach MW	-	JST, BP, BWM
2	2.3	Współpraca między samorządowa oraz wypracowanie spójnej polityki w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego (drogowego i kolejowego) w MW	IP-1, IP-2, IP-3, IP-4, IP-5, IP-6, IP-7, IP-12, IP-13, IP-16	JST, GDDKIA, MZDW, ZK
	3.11	Opracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP MW	IP-1, IP-2, IP-8, IP-10, IP-11	JST, ZK
	3.23	Zwiększenie zdolności przewozowej kolei oraz częstotliwości kursowania połączeń kolejowych w MW	IP-1, IP-6, IP-8, IP-10	JST, BP, BWM, ZK
	3.27	Rozwój sieci kolejowej w MW	IP-1, IP-2, IP-6, IP-7, IP-12, IP-16	JST, BP, BWM, UE, PL, ZK
	3.28	Rozbudowa linii metra oraz sieci tramwajowej	IP-12, IP-15, IP-16, IP-17	JST, BP, UE, PL, GDDKIA, MZDW, PPP
	3.30	Zwiększenie dostępności do linii ptz poprzez zwiększenie gęstości przystanków	IP-4, IP-5, IP-7, IP-15	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK, IK, PPP
	5.12	Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych ptz	IP-4, IP-5, IP-9, IP-15	JST, BWM, UE, PL, ZK, PPP
	8.16	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych nt. korzyści wynikających z podróży codziennych transportem zbiorowym	IP-1, IP-2, IP-8, IP-10, IP-16, IP-18	JST, BWM, UE, PL
	4.16	Budowa nowych oraz przebudowa istniejących skrzyżowań kolejowo-drogowych na bezkolizyjne	IP-4, IP-5, IP-7	JST, BP, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK
	4.22	Wyposażenie odpowiednich służb w narzędzia do pomiaru prędkości pojazdów	-	JST, BP, BWM
3	5.13	Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu rowerowym	IP-1, IP-4, IP-5, IP-7, IP-13	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK
	5.14	Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu pieszym	IP-1, IP-4, IP-5, IP-7, IP-13	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK
	5.21	Cykliczny audyt brd w całej MW, w szczególności w miejscach niebezpiecznych dla pieszych	IP-1, IP-4, IP-5, IP-13	JST,
	5.22	Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd	IP-1, IP-4, IP-5, IP-7, IP-13, IP-16	JST, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK
	7.8	Stworzenie wspólnego systemu monitoringu stanu brd w całym MW	IP-1, IP-4, IP-5, IP-13, IP-14, IP-15, IP-16, IP-17	JST, BWM, UE, PL
	8.12	Organizowanie dla urzędników szkoleń nt. potrzeby podnoszenia poziomu brd infrastruktury transportowej w MW	IP-1, IP-2, IP-4, IP-5, IP-7, IP-11, IP-13, IP-18	JST, UE, PL

Nr pakietu działań	Nr działania	Działanie	Symbol zaangażowanego Interesariusza Projektu (tab. 6.3)	Możliwe źródła finansowania (tab. 6.2)
4	1.6	Realizacja Kompleksowych Badań Ruchu na drogach powiatowych i gminnych, dotyczących także ruchu pieszego i rowerowego	IP-16	JST
	1.7	Budowa i aktualizacja zintegrowanego modelu ruchu jako narzędzia do prawidłowego planowania ruchu w MW	IP-1, IP-2, IP-5, IP-11, IP-15, IP-16	JST, BWM
	1.8	Wypracowanie jednolitych wytycznych do prowadzenia metropolitalnej polityki przestrzennej oraz zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego na całym obszarze MW	IP-1	JST
	2.1	Stworzenie wspólnych zasad planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych w sulkzp oraz w mpzp, w sposób zapewniający ich wysoką dostępność transportową	IP-1, IP-9	JST
	2.4	Koordinacja międzygminna przy opracowywaniu sulkzp oraz mpzp	-	JST
	2.5	Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych	IP-1, IP-9, IP-15, IP-16	JST
	2.6	Tworzenie i uwzględnianie w mpzp „obszarów krótkich odległości” oraz „miast 15-minutowych”	-	JST
	2.7	Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD	IP-1, IP-15, IP-16	JST, IK, PPP
	2.9	Zachowanie rezerw terenowych w mpzp pod infrastrukturę transportu publicznego oraz rowerowego i pieszego	-	JST
	6.7	Lokalizacja nowych centrów logistycznych przy węzłach dróg szybkiego ruchu lub przy liniach kolejowych (trasy sieci TEN-T), uzupełnionych dostępem do dróg krajowych i wojewódzkich	IP-1, IP-4, IP-5, IP-7, IP-9, IP-14, IP-15, IP-16, IP-17	JST, BP, BWM, UE, PL, GDDKiA, MZDW, ZK, PPP
	8.1	Organizowanie szkoleń dla decydentów, urzędników i interesariuszy, wykazujących korzyści z planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność	IP-1, IP-2, IP-7, IP-9, IP-15, IP-18	JST, BWM, UE, PL
5	8.11	Organizowanie szkoleń i kampanii informacyjnych nt. stosowania w sulkzp oraz mpzp zapisów dot. zrównoważonego rozwoju, skierowane do urzędników oraz mieszkańców	-	JST, UE, PL
	3.24	Integracja taryfowo-biletowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze MW	IP-1, IP-6, IP-8, IP-10, IP-11	JST, BP, BWM, UE, PL, ZK
	3.25	Skoordynowanie lokalnych podsystemów ptz z liniami metropolitalnymi	IP-1, IP-6, IP-8, IP-10, IP-11	JST
	3.3	Analiza możliwości integracji taryfowo-biletowej w MW	IP-1, IP-8, IP-10, IP-11	JST, ZK
	7.3	Umożliwienie zakupu biletów wszystkich Organizatorów ptz w MW w ramach jednej aplikacji mobilnej	IP-1, IP-6, IP-8, IP-10, IP-11	JST, UE, PL, ZK
	7.4	Stworzenie aplikacji oferującej bilety na komunikację lokalną i wszystkie pociągi w relacjach metropolitalnych	IP-1, IP-6, IP-8, IP-10	JST
	2.11	Rewitalizacja przestrzeni publicznych w centrach miast	IP-17, IP-18	JST, BP, BWM, UE, PL, IK, PPP
	4.17	Budowa obwodnic oraz obwodnic śródmiejskich w celu wyprzedzenia ruchu tranzytowego z miast i miejscowości lub z ich centrów	IP-1, IP-3, IP-4, IP-5, IP-15	JST, BP, BWM, UE, PL, GDDKiA, MZDW
	4.18	Montaż węg preselekcyjnych dla pojazdów ciężarowych na wlotach do Miast MW	IP-1, IP-4, IP-5, IP-13, IP-14, IP-15, IP-16	JST, BP, UE, PL, GDDKiA, MZDW
	4.4	Analizy zasadności tworzenia stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach MW	-	JST
	4.5	Wdrażanie w miastach i miejscowościach MW stref uspokojonego ruchu	-	JST
6	5.17	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych, z wyraźnym ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	IP-16, IP-17, IP-18	JST, UE, PL, ZK, PPP
	5.18	Porządkowanie i przywracanie przestrzeni miejskiej pieszym, szczególnie na obszarach centralnych miast i miejscowości w MW	IP-16, IP-17, IP-18	JST, UE, PL



Nr pakietu działań	Nr działania	Działanie	Symbol zaangażowanego Interesariusza Projektu (tab. 6.3)	Możliwe źródła finansowania (tab. 6.2)	
7	6.1	Opracowanie zasad ograniczeń tonażowych ruchu ciężarowego w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW	IP-1, IP-5, IP-13, IP-15	JST	
	6.4	Wyznaczenie dedykowanych dostawom towarów miejsc postojowych (stacjek lub w określonych przedziałach czasowych), w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW	-	JST	
	8.14	Organizowanie kampanii edukacyjnych dot. wprowadzania stref uspokojonego ruchu, skierowanych do mieszkańców i kierowców	IP-15, IP-16, IP-18	JST	
	2.10	Tworzenie lokalnych centrów o charakterze handlowo-usługowo-administracyjnym na węzłach przesiadkowych	IP-7, IP-9, IP-15, IP-17	JST, BWM, PL, ZK, PPP	
	3.10	Opracowanie zasad lokalizowania różnych kategorii węzłów przesiadkowych w MW z podziałem na Obszary Interwencji SUMP MW	IP-7, IP-15, IP-16	JST	
	3.18	Rozbudowa istniejących oraz budowa nowych węzłów przesiadkowych, szczególnie w powiązaniu z transportem szynowym	IP-7, IP-9, IP-15	JST, BWM, UE, PL, ZK, IK, PPP	
	3.21	Tworzenie punktów przesiadkowych w MW między liniami komunikacyjnymi	IP-4, IP-5, IP-7	JST, UE, PL	
	3.22	Wprowadzanie zieleni na węzłach przesiadkowych i w punktach przesiadkowych	IP-7, IP-16	JST, BWM, UE, PL, ZK, IK	
	3.6	Audyt lokalizacji i funkcjonalności istniejących węzłów przesiadkowych w MW pod kątem stopnia ich integracji z transportem publicznym	IP-7, IP-15	JST	
	3.1	Analiza lokalizacji nowych parkingów P+R poza Obszarem centralnym MW oraz parkingów B+R	IP-7	JST	
8	3.14	Opracowanie zasad lokalizowania parkingów K+R przy węzłach przesiadkowych	IP-7	JST	
	3.15	Zwiększenie pojemności istniejących jednopoziomowych i kubaturowych parkingów P+R oraz B+R	IP-7, IP-15	JST, BWM, UE, PL, ZK, PPP	
	3.16	Budowa nowych parkingów P+R poza Obszarem centralnym MW w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW	IP-7, IP-9, IP-15	JST, BWM, UE, PL, ZK, PPP	
	3.37	Wdrożenie aplikacji mobilnej ułatwiającej korzystanie z parkingów P+R oraz B+R	IP-15, IP-16	JST	
	3.8	Opracowanie standardów funkcjonalnych dla parkingów P+R oraz B+R przy uwzględnieniu projektowania uniwersalnego, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW	IP-7, IP-16	JST	
	5.25	Budowa nowych parkingów B+R na węzłach przesiadkowych i przy punktach przesiadkowych ptz	IP-7, IP-9, IP-15	JST, BWM, UE, PL, ZK, PPP	
	3.33	Opracowanie planu rozwoju elektromobilności	IP-1, IP-8, IP-10, IP-11, IP-14, IP-15, IP-16	JST	
	3.34	Rozwój elektromobilności poprzez obniżanie emisyjności taboru ptz	IP-1, IP-8, IP-10, IP-11, IP-15	JST, UE, PL	
	3.35	Rozwój infrastruktury do obsługi i utrzymania taboru ptz, w tym stacji ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania pojazdów wodorowych i gazowych	IP-1, IP-2, IP-7, IP-8, IP-9, IP-10, IP-14, IP-15	JST, UE, PL, PPP	
	4.26	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych przez JST MW	-	JST, UE, PL	
9	6.8	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi JST MW	-	JST, UE, PL	
	2.13	Wypracowanie i wdrażanie w MW wysokich standardów projektowania ulic i dróg zamieszkanych, ze szczególną dbałością o przestrzeń publiczną, zieleni i krajobraz	IP-1, IP-4, IP-5, IP-16	JST	
	2.14	Planowanie inwestycji w sposób minimalizujący zabudowywanie otwartych, zielonych i nieprzekształconych obszarów	IP-1, IP-4, IP-5, IP-7, IP-9, IP-12, IP-15	JST	
	4.2	Analiza zasadności tworzenia Stref Czystego Transportu w MW	IP-16	JST	
	10				

Nr pakietu działań	Nr działania	Działanie	Symbol zaangażowanego Interesariusza Projektu (tab. 6.3)	Możliwe źródła finansowania (tab. 6.2)
11	4.24	Wyposażenie odpowiednich służb w narzędzia do pomiaru emisji spalin pojazdów	IP-15	JST, BP, BWM, UE, PL
	6.10	Zazielenianie istniejących inwestycji infrastruktury drogowej i kolejowej	IP-4, IP-5, IP-7, IP-12, IP-15	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK
	6.9	Stosowanie bieżąco-zielonych rozwiązań w pasach drogowych i kolejowych w ramach remontów, przebudowy, rozbudowy i budowy infrastruktury transportowej	IP-1, IP-4, IP-5, IP-7, IP-9, IP-12, IP-15, IP-16	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK
	7.9	Stworzenie systemu monitorowania emisji z transportu	IP-1, IP-2, IP-4, IP-5, IP-7, IP-12, IP-14, IP-15, IP-16, IP-18	JST, BP, BWM, UE, PL
	8.10	Organizowanie dla urzędników kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu	IP-1, IP-2, IP-4, IP-5, IP-7, IP-11, IP-12, IP-13, IP-15, IP-16, IP-18	JST, UE, PL
	8.9	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do dzieci i młodzieży szkolnej oraz do mieszkańców	IP-1, IP-2, IP-15, IP-16, IP-18	JST, UE, PL
	1.1	Analiza formy prawnej wspólnej organizacji, zarządzania i utrzymania transportu zbiorowego w MW	IP-4, IP-5, IP-7, IP-10, IP-11, IP-14, IP-15	JST
	1.10	Współpraca JST MW i interesariuszy zewnętrznych w zakresie realizacji zadań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską w MW	IP-1, IP-2, IP-3, IP-4, IP-5, IP-6, IP-7, IP-8, IP-9, IP-10, IP-11, IP-12, IP-13, IP-15, IP-16, IP-18	JST
	1.3	Sformalizowanie współpracy Organizatorów ptz w MW	IP-1, IP-6, IP-8, IP-10, IP-11	JST
	1.9	Powolywanie tematycznych grup eksperckich, zadaniowych i roboczych, w ramach prawidłowego planowania i realizacji zadań mobilnościowych w MW	IP-1, IP-4, IP-5, IP-6, IP-7, IP-8, IP-9, IP-10, IP-11, IP-12, IP-13, IP-15, IP-16, IP-18	JST,
	7.6	Planowanie podróży po całym MW za pomocą jednej aplikacji mobilnej (realizacja idei MaaS)	IP-8, IP-10, IP-11, IP-15	JST, ZK
8.7	Propagowanie tworzenia lokalnych Planów Zrównoważonej Mobilności uszczegóławiających zapisy SUMP MW	IP-1, IP-2, IP-4, IP-5, IP-7, IP-8, IP-9, IP-10, IP-11, IP-13, IP-15, IP-18	JST	
8.8	Organizacja dla decydentów oraz urzędników szkoleń i kampanii informacyjnych wykazujących korzyści ze współpracy przy planowaniu zrównoważonej mobilności w MW	IP-1, IP-2, IP-3, IP-4, IP-5, IP-7, IP-8, IP-9, IP-10, IP-11, IP-12, IP-13, IP-18, IP-15, IP-16	JST, UE, PL	
5.10	Poprawa jakości i stanu technicznego istniejących tras rowerowych w MW	IP-3, IP-4, IP-5, IP-6, IP-9, IP-12, IP-15	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK	
5.11	Likwidowanie barier na istniejących trasach rowerowych w MW	IP-3, IP-4, IP-5, IP-6, IP-9, IP-12, IP-15	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK	
5.15	Optymalizacja ruchu pieszego na istniejących drogach dla pieszych oraz drogach dla pieszych i rowerów w MW	IP-3, IP-4, IP-5, IP-9, IP-12, IP-13, IP-15	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK	
5.23	Budowa, uzupełnianie i przebudowa dróg dla pieszych oraz dróg dla pieszych i rowerów	IP-3, IP-4, IP-5, IP-6, IP-9, IP-12, IP-15	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW	
5.3	Aktualizacja masterplanu rowerowego na obszarze MW	IP-1	JST, BWM	
5.33	Zazielenianie dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów	IP-3, IP-4, IP-5, IP-9, IP-12, IP-15	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW	
5.4	Wdrożenie warszawskich standardów dla infrastruktury rowerowej	IP-1, IP-4, IP-5, IP-15	JST, PL	
5.5	Wdrożenie wojewódzkich standardów dla infrastruktury rowerowej	IP-1, IP-4, IP-5, IP-15	JST	
5.6	Realizacja masterplanu rowerowego na obszarze MW	IP-1, IP-4, IP-5, IP-7, IP-9, IP-11, IP-15	JST, BWM, UE, PL	
5.7	Opracowanie gminnych planów rozwoju tras rowerowych	IP-7, IP-16	JST, UE, PL	

Nr pakietu działań	Nr działania	Działanie	Symbol zaangażowanego Interesariusza Projektu (tab. 6.3)	Możliwe źródła finansowania (tab. 6.2)
13	5.8	Budowa tras rowerowych w MW	IP-3, IP-4, IP-5, IP-6, IP-7, IP-9, IP-12, IP-15, IP-18	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW
	5.9	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych w MW	IP-3, IP-4, IP-5, IP-6, IP-7, IP-9, IP-12, IP-15	JST, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW
	8.13	Organizowanie kampanii informacyjnych dot. korzyści wynikających z wprowadzania stref uspokojonego ruchu, skierowanych w szczególności do mieszkańców obszarów nimi objętych	-	JST
	8.3	Edukacja w zakresie różnicowania sposobów przemieszczania się kierowana do przedszkolaków, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz studentów	-	JST, UE, PL
	8.5	Promowanie wykonywania krótkich podróży bez używania samochodu	-	JST, UE, PL
14	1.4	Audyty dostępności obiektów użyteczności publicznej oraz infrastruktury i przystanków ptz dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji	IP-4, IP-5, IP-7, IP-15, IP-16	JST
	3.17	Zasady realizacji węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW	IP-7, IP-9, IP-15, IP-16	JST
	3.19	Realizacja infrastruktury o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW	IP-7, IP-9, IP-15, IP-16	JST, BP, BWM, UE, PL, ZK
	3.31	Likwidowanie barier w ruchu komunikacyjnym oraz barier architektonicznych dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji	IP-4, IP-5, IP-7, IP-15, IP-16	JST, BP, BWM, UE, PL, GDDKIA, MZDW, ZK, IK, PPP
	5.26	Budowa parkingów rowerowych, szczególnie przy ważnych celach podróży w MW	-	JST, BWM, ZK, PPP
15	5.27	Budowa wiat rowerowych przy szkołach w MW	IP-15	JST, BWM, UE, PL
	5.34	Organizowanie kampanii informacyjnych dla decydentów i urzędników, wykazujących korzyści z dojazdu rowerami do obiektów o charakterze użyteczności publicznej	IP-1, IP-4, IP-5, IP-7, IP-16, IP-18	JST
	5.35	Realizowanie programów lojalnościowych premiujących dojazdy rowerami, skierowane szczególnie do uczniów placówek oświatowych i pracowników zakładów pracy	IP-1, IP-11, IP-15, IP-16, IP-18	JST, PPP
	4.10	Wykorzystywanie pod lokalizowanie nowych parkingów głównie miejsc już przekształconych	IP-7, IP-9, IP-15	JST, BWM, UE, PL, ZK
	4.14	Wprowadzenie innowacyjnych sposobów kontroli legalności parkowania i braku opłat za postój w strefach płatnego parkowania	IP-15, IP-16	JST, BWM, UE, PL
16	4.3	Analiza możliwości i zasadności rozszerzenia istniejących i tworzenia nowych stref płatnego parkowania	-	JST
	4.6	Przyjęcie wspólnej polityki parkingowej na Obszarze bazowym MW	-	JST
	4.7	Uporządkowanie parkowania samochodów	-	JST
	4.8	Wprowadzenie zróżnicowanych stawek opłat za postój w strefach płatnego parkowania, w podziale na podstrefy	-	JST
	5.29	Wdrożenie zasad funkcjonowania Operatorów hulajnog elektrycznych oraz standardów ich parkowania	IP-15	JST
16	7.5	Wdrożenie aplikacji mobilnej umożliwiającej korzystanie ze wszystkich stref płatnego parkowania	IP-15, IP-16	JST
	3.13	Opracowanie standardów informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW	IP-1, IP-8, IP-10, IP-11, IP-15	JST, ZK
	3.36	Wprowadzenie różnych języków obcych do systemów informacji pasażerskiej	IP-11	JST, ZK
	7.2	Wdrożenie standardów informacji pasażerskiej, w podziale na Obszary Interwencji SUMP MW	IP-8, IP-10, IP-11	JST, ZK

Pogrubiony kolor niebieski – działania możliwe do realizacji samodzielnie przez JST MW

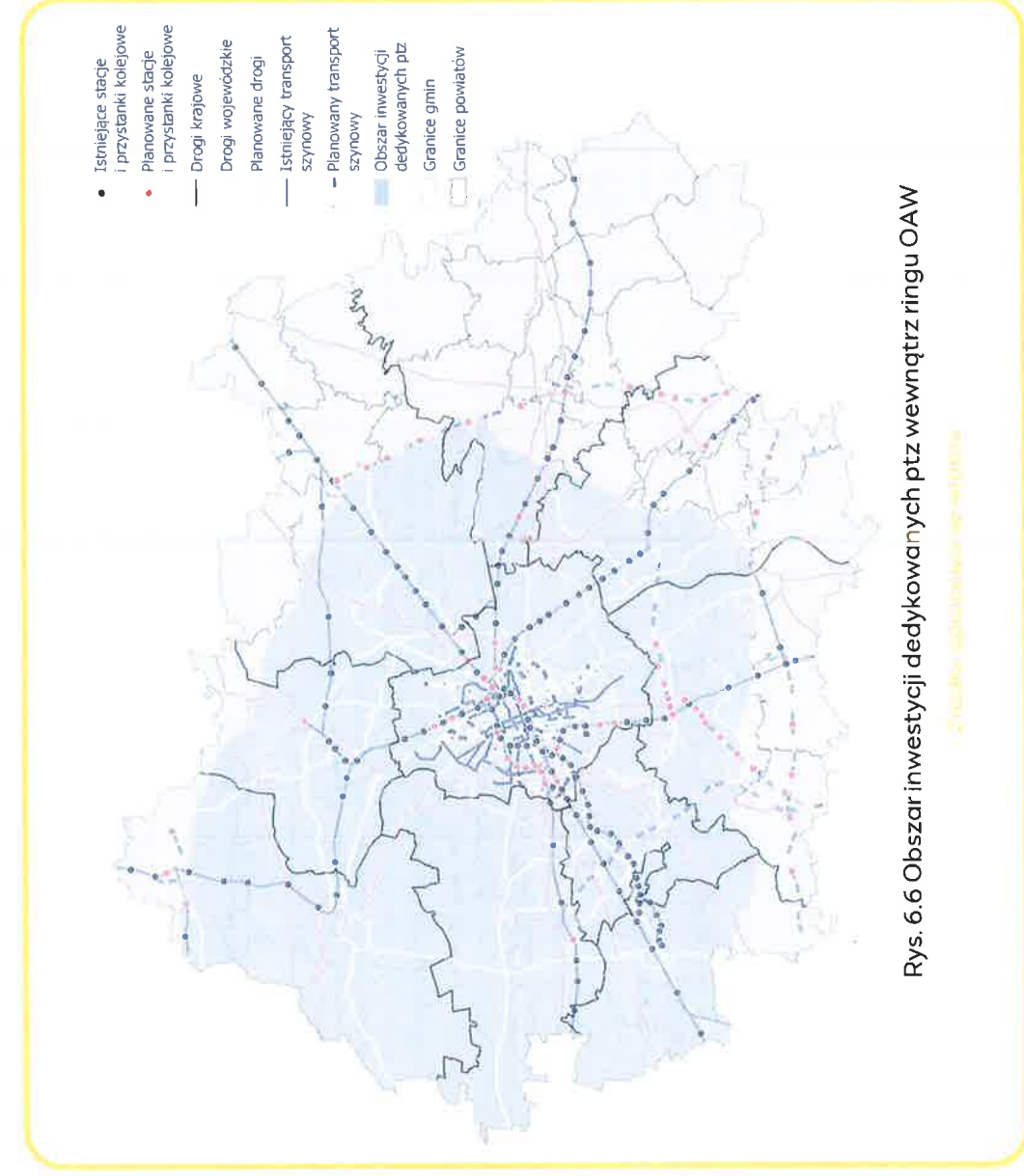


metropolia  
w Tuchu!

## 6.5 Zagrożenia i ryzyka realizacji SUMP MW

Mając na uwadze inwestycje drogowe realizowane przez GDDKIA w ramach budowy sieci transportowej TEN-T oraz w ramach OAW, należy wykorzystać fakt, że po wybudowaniu całej trasy OAW w przebiegu dróg A50/S50, cały ruch tranzytowy (międzynarodowy, krajowy, międzyregionalny, a także i część regionalnego), nie będzie musiał już przejeżdżać drogami wewnątrz ringu stworzonego przez OAW. Budowa kolejnych elementów sieci TEN-T w istotny sposób wpłynie jednak na wzrost emisji komunikacyjnej, dlatego też działania wynikające z pakietów działań SUMP MW (szczególnie te wewnątrz ringu OAW) będą miały na celu także jak największe minimalizowanie i neutralizowanie wpływu sieci TEN-T na poziom emisji.

Istotna będzie komplementarność inwestycji SUMP MW z inwestycjami GDDKIA na sieci TEN-T oraz na przebiegu planowanej do roku 2030 realizacji całej OAW. Ważne są zarówno działania na rzecz przenoszenia ruchu ciężkiego aglomeracyjnego oraz tranzytowego z DK na sieć TEN-T i OAW, jak i zwiększanie dostępności ptz na pozostałych DK wewnątrz ringu OAW (Rys. 6.6), w tym korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego, pasów ruchu dla autobusów oraz infrastruktury ptz. Pozwoli to na jeszcze szybsze i efektywniejsze osiągnięcie celów



Rys. 6.6 Obszar inwestycji dedykowanych ptz wewnątrz ringu OAW



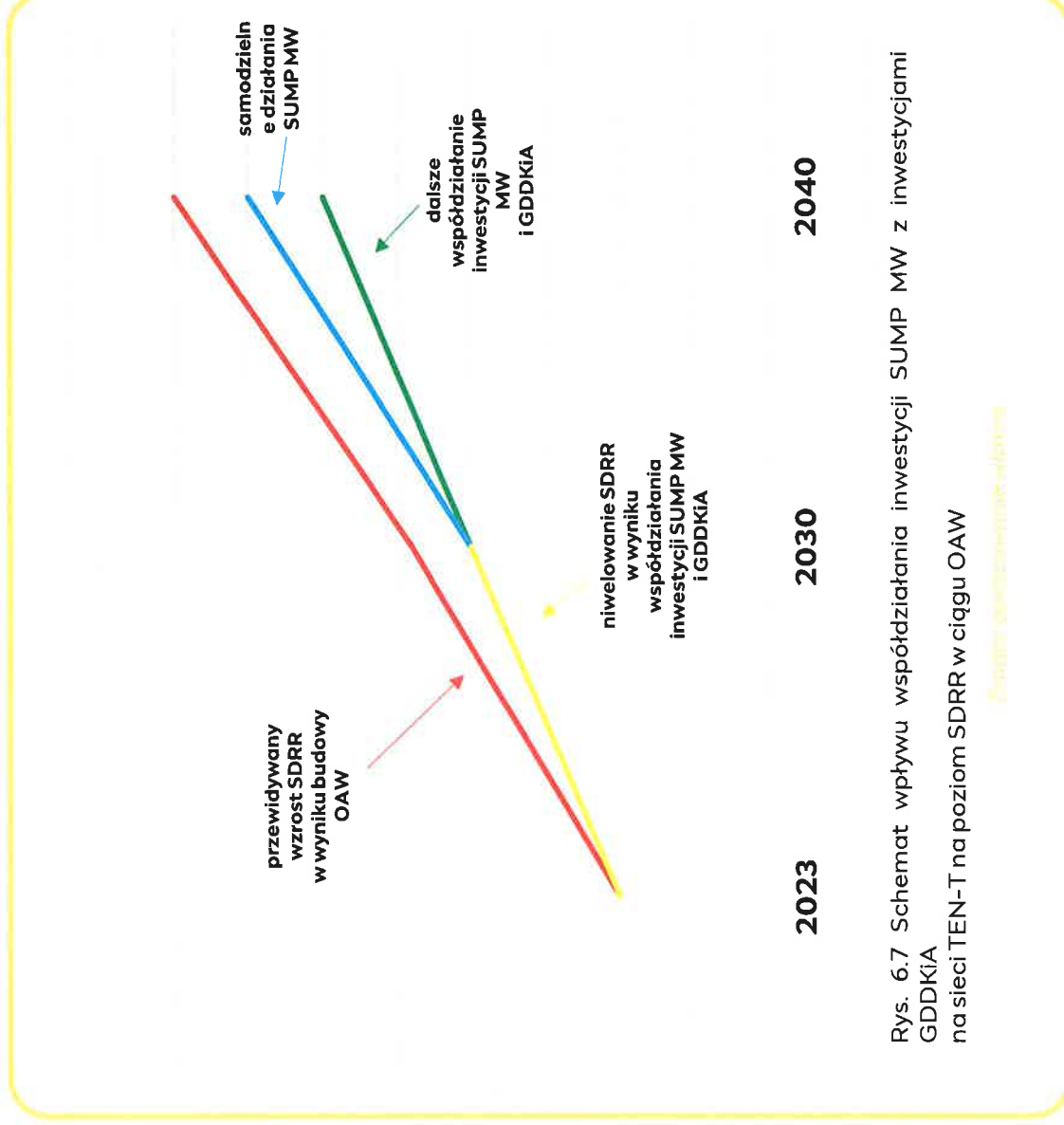
metropolia  
w ruchu!



horyzontalnych i celów operacyjnych SUMP MW oraz, co najistotniejsze, także na obniżenie zakładanej na rok 2030 oraz na rok 2040 wartości wzrostu emisji komunikacyjnej, wynikającej z wpływu rozbudowy sieci TEN-T.

Ogólna projekcja omawianego zjawiska, pokazana na Rys. 6.8 zakłada wzrost wartości SDRR na rok 2030 i 2040 (*linia czerwona*) uwzględniający rozbudowę sieci drogowej (szczególnie sieci TEN-T), przy czym przedstawiana tendencja nie uwzględnia zmiany napędu pojazdów. Prognozowane emisje będzie można zmniejszyć:

- w roku 2030 (*linia pomarańczowa*) przy uwzględnieniu współdziałania inwestycji GDDKiA oraz działań SUMP MW (realizacja OAW oraz korytarzy wysokowydajnego transportu zbiorowego i infrastruktury ptz wewnątrz niej, a także pozostałych tras TEN-T i obwodnic),
- w roku 2040 (*linia niebieska*) przy realizacji tylko samych działań SUMP MW, bez uwzględniania współdziałania z dalszymi inwestycjami GDDKiA,
- w roku 2040 (*linia zielona*) przy kontynuowaniu współdziałania inwestycji SUMP MW z inwestycjami GDDKiA, co pozwoli na uzyskanie jeszcze większego spadku emisji komunikacyjnej wewnątrz ringu OAW, niż w przypadku realizacji samych działań SUMP MW.



Rys. 6.7 Schemat wpływu współdziałania inwestycji SUMP MW z inwestycjami GDDKiA na sieci TEN-T na poziom SDRR w ciągu OAW

Źródło: opracowanie własne



metropolia  
w ruchu!

W celu prowadzenia efektywnej polityki w zakresie mobilności przez samorządy, wymagane jest również zapewnienie stabilnych źródeł finansowania w budżetach gmin i powiatów. Wszelkie ograniczenia dochodów samorządowych jako następstwo prowadzonej przez państwo polityki fiskalnej, bez jednoczesnego uwzględnienia odpowiedniej rekompensaty, powodują pogorszenie się jakości usług publicznych, w tym również tych związanych z mobilnością miejską. W przypadku metropolii warszawskiej, postępujące drastyczne ograniczanie realnych dochodów miasta rzadzenia tj. m.st. Warszawy jak również pozostałych gmin, zwiększa prawdopodobieństwo zarówno braku możliwości realizowania działań wynikających z SUMP, jak również spadek jakości działań prowadzonych już od wielu lat, w tym m.in. integracji taryfowo-biletowej na terenie metropolii warszawskiej.

Celem właściwej realizacji SUMP MW zidentyfikowane zostały najbardziej istotne ryzyka, które mogą mieć istotny wpływ na wdrażanie działań zarówno ujętych w SUMP MW, jak i innych przyczyniających się do realizacji celów SUMP MW, w tym działań GDDKIA, MZDW i PKP PLK S.A.

Najistotniejsze zagrożenia wewnętrzne i ryzyka zależne przy realizacji SUMP MW to:

- **za niski poziom współpracy pomiędzy JST MW**, skutkujący brakiem możliwości realizacji działań

obejmujących więcej niż jedno JST MW oraz działań wspólnych w MW,

- **nieopracowanie lub nieprzyjęcie lub niestosowanie wspólnych dla MW lub danego obszaru standardów**, skutkujące brakiem jednorodnych rozwiązań i działań wpływających na efektywną realizację inwestycji oraz integrację mobilności w MW,
- **opóźnienia związane z zakończeniem prac projektowych**, skutkujące wydłużeniem się czasu realizacji całego działania oraz niewykorzystaniem dofinansowania zewnętrznego,
- **nierrealizowanie działań wskazanych w SUMP MW przez JST MW**, co wyraźnie zniweczy efekty zrównoważonej mobilności w MW.

Najistotniejszym, długoterminowym zagrożeniem zewnętrznym i ryzykiem niezależnym jest dalszy brak w obecnym prawodawstwie krajowym ustawy metropolitalnej dla obszaru MW, skutkujący m.in.:

- trudnościami z zapewnieniem adekwatnych do założonych celów i oczekiwań społecznych środków na realizację działań z zakresu transportu metropolitalnego,
- problemami z pogłębioną koordynacją działań pomiędzy spółkami transportowymi oraz zliczeniami finansowymi pomiędzy nimi,

- brakiem wspólnych regulacji dot. transportu publicznego na terenie metropolii warszawskiej,
- dalszym rozproszeniem kompetencji różnych podmiotów w zakresie wdrażania mobilności metropolitalnej.

**Z uwagi na brak ustawy metropolitalnej, nierrealizowane mogą być działania SUMP MW, a w konsekwencji mogą nie zostać uzyskane zakładane w SUMP MW wartości wskaźników produktu i rezultatu.**

Do innych istotnych zagrożeń zewnętrznych i ryzyk niezależnych (przez które nierrealizowane mogą być zakładane w SUMP MW wartości wskaźników produktu i rezultatu), należy zaliczyć:

- **niewykorzystanie po przejęciu ruchu tranzytowego przez OAW wzrostu przepustowości na DK i DW wewnątrz ringu OAW na rzecz priorytetu w ruchu drogowym dla pojazdów ptz (np. korytarze wysokowydajnego transportu zbiorowego, rewizja przekrojów drogowych planowanych inwestycji, dobudowa brakującej infrastruktury obsługi pasażerów – obsługa terenów przyległych),** skutkujące dalszym wzrostem ruchu indywidualnego przekładającym się na zwiększającą się kongestię, zwiększanie emisji komunikacyjnej oraz niewykorzystaniem potencjału ptz w podróżach po MW,,



- **nieredukowanie drogowego ruchu indywidualnego, nieuspokojenie ruchu w miastach i miejscowościach oraz nie wdrażanie priorytetu w ruchu dla pojazdów ptz po realizacji obwodnic w ciągach DK i DW oraz po wybudowaniu OAW wewnątrz jej ringu, skutkujące wzrostem udziału podróży samochodem po MW i obniżaniem się udziału podróży transportem zbiorowym,**
- **niezakończenie lub niezrealizowanie przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego przez PKP PLK S.A., szczególnie w aspekcie budowy dodatkowych torów dla połączeń lokalnych i regionalnych, skutkujące brakiem możliwości wprowadzania nowych połączeń kolejowych w MW oraz zwiększania częstotliwości kursowania połączeń istniejących,**
- **brak współpracy JST MW z Samorządem Województwa Mazowieckiego, GDDKiA, MZDW, PKP PLK S.A. w procesie planowania i projektowania przez nich inwestycji, skutkujące wdrażaniem odrębnej polityki mobilnościowej, innej od przyjętej w SUMP MW,**
- **brak regulacji prawnych pozwalających skutecznie niwelować niekontrolowaną obecnie w żaden sposób suburbanizację, przyczyniającą się do trudności w uzyskaniu właściwej efektywności**

- działań mobilnościowych JST MW, w szczególności wysokiej efektywności ptz oraz idei TOD i miast kompaktowych,**
- **nieprzewidywalność skutków zmian sytuacji geopolitycznej oraz sytuacji gospodarczej w kraju, skutkujące negatywnym wpływem na stan finansów publicznych JST, a przez to na ich możliwości inwestycyjne oraz utrzymaniowe,**
- **realną możliwość braku dostępności środków krajowych oraz zewnętrznych na finansowanie inwestycji, skutkujący opóźnieniem lub nawet brakiem możliwości realizacji planowanych działań i inwestycji, a przez to nierelizowaniem działań SUMP MW w pożądanym sposób,**
- **wymogi i zasady dofinansowania nowego okresu programowania UE na lata 2028-2034, które mogą nie uwzględnić wymaganego przez obecny okres programowania 2021-2027 zakresu możliwości dofinansowywania dotychczasowych, niezrealizowanych projektów dot. zrównoważonej mobilności miejskiej lub obejmować nowy zakres, którego te projekty nie spełniają, co skutkować może brakiem możliwości ich realizacji w latach 2028-2030,**
- **skokowy wzrost cen paliw i energii, skutkujący koniecznością zwiększenia**

wydatków na utrzymanie i eksploatację transportu publicznego i infrastruktury ptz, a w przypadku zmniejszenia się budżetów JST MW, także ograniczeniem funkcjonowania ptz w MW.

Wśród ww. głównych zagrożeń i ryzyk przeważają te, które nie będąc zależne od JST MW, mają bardzo istotny wpływ na poziom oraz możliwości realizacji celów operacyjnych SUMP MW oraz poszczególnych działań.

Najważniejsze zagrożenie wynikać może z braku współpracy i nieprowadzenia co najmniej zbieżnej z SUMP MW polityki przez GDDKiA, co skutkować może utrzymaniem, a nawet wzrostem SDRR na DK i DW wewnątrz ringu OAW, a tym samym dalszym wzrostem (nawet wyższym niż zakładany) emisji komunikacyjnej.

W przypadku wystąpienia ryzyka zarówno zależnego od JST MW, jak i niezależnego, wpływającego na realizację działań wskazanych w SUMP MW, a także kiedy wartości monitorowania realizacji SUMP MW wskazywać będą na niewystarczający postęp realizacji poszczególnych celów i działań, powinno się:

- wzmocnić starania na poziomie realizacyjnym (w tym uściślając współpracę z partnerami zewnętrznymi) w celu realizacji założonych wskaźników,



lub

- zaktualizować SUMP MW i przeprowadzić ewaluację, z której wynika przyczyny braku postępów w realizacji celów i działań.

Zdiagnozowane przyczyny wpływające na nieosiągnięcie wartości docelowych powinny być monitorowane i wyjaśniane w raportach z monitoringu SUMP MW.

Natomiast w przypadku wystąpienia braku możliwości przeciwdziałania ww. ryzykom, SUMP MW powinien zostać zaktualizowany w tym zakresie z uwzględnieniem wdrożenia działań rozwiązyjących zaistniałe problemy.



# MONITOROWANIE



Szczególnie istotne dla prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności w MW jest cykliczne monitorowanie postępów realizacji SUMP MW.

Dzięki monitorowaniu można badać, w jakim stopniu są zaspokajane potrzeby mieszkańców MW w zakresie zrównoważonej mobilności. Efektem będzie możliwość weryfikowania, czy działania w ramach poszczególnych celów operacyjnych są właściwie realizowane, a wdrażanie SUMP MW następuje zgodnie z przyjętymi założeniami.

Wobec braku w obecnym prawodawstwie krajowym ustawy metropolitalnej, podmiotem koordynującym wdrażanie SUMP MW jest Stowarzyszenie Metropolia Warszawa - ze względu na prowadzone działania integrujące pomiędzy gminami i powiatami. Stowarzyszenie będzie wykonywać swoje zadania przy wykorzystaniu zasobów Urzędu m.st. Warszawy, w tym biura właściwego ds. współpracy metropolitalnej (m.in. koordynacja działań na poziomie m.st. Warszawy) oraz biura właściwego ds. polityki mobilności (m.in. zadania związane z monitorowaniem wskaźników). Zadaniem podmiotu koordynującego będzie monitorowanie stopnia osiągnięcia poszczególnych wskaźników i realizacji projektów przez JST MW związanych z SUMP MW. Poszczególne JST MW będą odpowiedzialne za wdrażanie działań realizujących postanowienia SUMP MW, koordynując je każda w swojej części.

Każda z JST MW będzie przekazywała do podmiotu koordynującego – SMW, informacje i dane dotyczące realizacji działań wskazanych w SUMP MW za dany rok. Przekazywane one będą w formie raportu z realizacji SUMP MW, na wzorze przygotowanym przez SMW. Po otrzymaniu kompletu danych i informacji od wszystkich JST MW, SMW będzie je prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji celów operacyjnych w formie raportów.

Ze względu na różnicowanie obszarów interwencji w MW, nie wszystkie wskaźniki będą monitorowane na wszystkich obszarach. Wynika to także z dostępności danych zagregowanych dla całych JST. W związku z powyższym opracowano pakiet wskaźników, przeznaczone dla poszczególnych obszarów interwencji. Ich zestawienie pokazuje Tab. 7.2. Natomiast w Tab. 7.3–Tab. 7.7 zostały przedstawione wskaźniki monitorowania stopnia realizacji celów operacyjnych (wskazanych w Rozdziale 3 SUMP MW) w poszczególnych JST.

Wartości bazowe ustalono na podstawie danych zebranych podczas opracowania niniejszego SUMP MW. Następnie określone zostały ich oczekiwane wartości w 2030 roku. Monitoring wskaźników realizacji celów operacyjnych SUMP MW będzie realizowany cyklicznie co dwa lata.

Pierwsze badanie nastąpi w 2025 roku (raporty za 2024 rok). Natomiast ostatni cykl monitorowania nastąpi w roku 2031

(raporty za 2030 rok) jako podsumowanie całego cyklu realizacji SUMP MW.

Ocena postępów w zakresie celów operacyjnych będzie dokonywana w oparciu o skalę: od 1 (ocena niedostateczna) do 6 (ocena celująca). Pozwoli to ustalić poziom realizacji poszczególnych celów operacyjnych w oparciu o osiągniętą rzetelność wartość wskaźników monitorowania względem założonych wartości docelowych.

Należy dążyć do realizacji wszystkich celów operacyjnych na poziomie oceny co najmniej bardzo dobrej (5) do końca 2030 roku.

Zgodnie z założeniami tzw. Wizji Zero, liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych powinna spaść do zera w 2050 roku. Jednocześnie, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wskazuje, że w 2030 r. liczba ta powinna spaść o połowę względem roku 2021. Zatem wartości wskaźników grupy B powinny wynosić dla całego obszaru MW – 1,8 w roku 2030 (czyli połowa z wartości bazowej) oraz realizując trend dążenia do zera liczby ofiar w roku 2050, oczekuje się dalszego spadku o co najmniej o 2/3 mniej od wartości z roku 2030, tj. do poziomu 0,4 w roku 2040.

Oczekiwane efekty realizacji SUMP MW w kluczowych kwestiach, tj. osiągnięcia celów horyzontalnych MW (I. poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników, II. redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat, III. poprawa dostępu do publicznego



transportu zbiorowego), zostały przedstawione w Tab. 7.1.

Pomiary pośredniego i końcowego każdego wskaźnika rezultatu powinny zostać zrealizowane w okresie, w którym odbywać się będą badania GPR na drogach krajowych i wojewódzkich, (tj. odpowiednio w latach 2025, 2030).

Ponieważ do roku 2030 powinna zostać zrealizowana cała część operacyjna SUMP MW, tj. zrealizowane wszystkie etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej (Rys. 1.2) oraz pojawią się nowe wyzwania na kolejną dekadę, należy przeanalizować następujące kwestie:

- czy warto kontynuować kierunki oraz działania wskazane w obecnym SUMP MW,
- czy obecny SUMP MW wymaga modyfikacji, żeby osiągnąć założone w części strategicznej cele,
- czy nowe uwarunkowania i możliwości oraz zasady dofinansowania nie wymagają dostosowania do nich zapisów obecnego SUMP MW.

Dlatego też, dla dalszego prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze MW, wskazuje się na potrzebę zaktualizowania w 2030 roku SUMP MW w całości, dla kolejnego okresu obowiązywania:

- z częścią operacyjną do roku 2040,
- z częścią strategiczną do roku 2050.

Pozwoli to na dostosowanie procesu planowania oraz realizacji działań mobilnościowych, pozwalających na bardziej realne osiągnięcie założonych na rok 2050 głównych celów w postaci:

- realizacji Wizji Zero, dążąc do osiągnięcia całkowitego braku ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych,
- realizacji celu europejskiej strategii Zielony Łódź w zakresie mobilności dot. redukcji emisji z całego sektora transportu o 90%.



Efektywność działań SUMP MW będzie mierzona przy pomocy 4 głównych mierników SUMI (odpowiednio wskaźniki B, E, F i G):

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

*Podział efektów weryfikacji wskaźników w skali województwa, województwa łódzkiego i powiatu*



metropolia  
w ruchu!



Tab. 7.1 Wskaźniki rezultatu SUMP MW

Cel horyzontalny		Nazwa wskaźnika			Wartość docelowa w 2030 roku		Wartość bazowa		Perspektywa 2040	
Nr wskaźnika		Jednostka miary	Rok bazowy							
 <p>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników,</p> <p>Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat,</p> <p>Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego.</p>	A	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w całej MW	% / %	2019	72 / 28	64 / 36	53 / 47			
	A1	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w Warszawie	% / %	2019	72 / 28	63 / 37	50 / 50			
	A2	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy	% / %	2019	69 / 31	66 / 34	58 / 42			
	A3	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w JST Obszaru kluczowego MW	% / %	2019	69 / 31	66 / 34	60 / 40			
	A4	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki	% / %	2019	69 / 31	67 / 33	62 / 38			
A5	zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym w JST Obszaru pozostałego MW	% / %	2019	73 / 27	72 / 28	69 / 31				
 <p>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników</p>	B	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w całej MW	I. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	3,5	1,8	0,4			
	B1	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w Warszawie	I. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	2,3	1,2	0,3			
	B2	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy	I. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	3,4	1,7	0,4			
	B3	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w JST Obszaru kluczowego MW	I. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	6,1	3,1	0,8			
	B4	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki	I. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	8,7	4,4	1,1			
B5	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w JST Obszaru pozostałego MW	I. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	13,7	6,9	1,7				
C	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w całej MW	I. zdarzeń drogowych / 100 tys. mieszk.	2021	80,2	40,1	10,0				
C1	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w Warszawie	I. zdarzeń drogowych / 100 tys. mieszk.	2021	87,8	43,9	11,0				

Cel horyzontalny		Nazwa wskaźnika			Perspektywa 2040	
Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa w 2030 roku	Perspektywa 2040
C	liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy	I. zdarzeń drogowych / 100 tys. mieszk.	2021	73,0	36,5	9,1
			2021	63,3	31,7	7,9
			2021	71,2	35,6	8,9
			2021	43,4	21,7	5,4
			2017	103,9	15,6	1,0
D	liczba mieszkańców Warszawy narażonych na hałas drogowy $L_{dwn} \geq 55$ dB	tys. os.	2019	43,2	23,0	8,2
			2019	4,8	2,3	0,9
			2022	62	68	70
			2022	92	97	99
			2022	32	39	49
E	Coty cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MW	CO <sub>2</sub> w tys. ton (ekw.) / 100 tys. mieszk.	2019	4,8	2,3	0,9
			2022	62	68	70
			2022	92	97	99
			2022	32	39	49
			2022	11	17	19
F	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM <sub>2,5</sub> ) w MW	PM <sub>2,5</sub> w tys. kg (ekw.) / 100 tys. mieszk.	2019	4,8	2,3	0,9
			2022	62	68	70
			2022	92	97	99
			2022	32	39	49
			2022	11	17	19
G	Mieszkańcy całego obszaru MW z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	62	68	70
			2022	92	97	99
			2022	32	39	49
			2022	11	17	19
			2022	7	14	16
H	Mieszkańcy JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	14	34	37
			2022	14	34	37
			2022	14	34	37
			2022	14	34	37
			2022	14	34	37

Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat



Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego

#### Wskaźniki rezultatu grupy A

Zestawienie udziału podróży samochodem osobowym względem podróży publicznym transportem zbiorowym

Zestawienie liczby osób przemierzających się po MW samochodem osobowym wobec liczby osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego w MW w danym roku, na podstawie modelu ruchu (tj. dot. podróży wewnątrz MW, o motywacjach: praca, dojazdy oraz inne, wykonywanych systemami transportowymi: samochod osobowy i transport zbiorowy).

Wskaźnik prezentowany udziałem procentowym, np.: 55% / 45%, czyli 55% podróży po MW jest realizowanych samochodem osobowym, a 45% - publicznym transportem zbiorowym.

Źródło danych: Stan obecny (2019 r.); Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0, grudzień 2021).

#### Wskaźniki rezultatu grupy B

Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych

Łączna liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w każdej z JST MW (Miasta MW i Gminy MW) w skali roku, przeliczany na 100 tys. mieszkańców MW. Wskaźnik prezentowany liczbą zgonów na 100 tys. mieszkańców MW, np. 3,75 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców MW w danym roku.

Jest to wskaźnik nr 5 - śmiertelne wypadki drogowe, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) w celu przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Źródło danych: dane statystyczne Komendy Stołecznej Policji w Warszawie dotyczące zagrożeń na terenie Miast MW i Gmin MW za dany rok lub dane statystyczne GUS/BDL za dany rok.

#### Wskaźniki rezultatu grupy C

Liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów

Łączna liczba zdarzeń drogowych w JST MW (Miasta MW i Gminy MW) za dany rok z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego - pieszych i rowerzystów. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 90 zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w MW.

Źródło danych: dane statystyczne Komendy Stołecznej Policji w Warszawie dotyczące zagrożeń na terenie Miast MW i Gmin MW za dany rok.

#### Wskaźnik rezultatu D

Liczba mieszkańców Warszawy narażonych na hałas drogowy

$L_{DWN} \geq 55$  dB

Łączna liczba mieszkańców Warszawy w danym roku, którzy są narażeni na hałas pochodzący od ruchu drogowego oceniany wskaźnikiem  $L_{DWN} \geq 55$  dB.

Wskaźnik prezentowany liczbą mieszkańców np. 95 000 mieszkańców Warszawy jest narażonych na hałas drogowy o wartości  $L_{DWN} \geq 55$  dB.

Źródło danych: Strategiczna Mapa Hałasu lub dane z aktualnego Programu Ochrony Środowiska przed hałasem m. st. Warszawa.

#### Wskaźnik rezultatu E

Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MW

Emisja gazów cieplarnianych CO<sub>2</sub> w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców MW obliczona zgodnie z metodyką EMEP/EEA dla transportu drogowego.

Wskaźnik nr 7 - emisja gazów cieplarnianych, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).

Źródło danych: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0, grudzień 2021).

#### Wskaźnik rezultatu F

Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM<sub>2,5</sub>) w MW

Emisja pyłów PM 2,5 w kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców MW, obliczona zgodnie z metodyką EMEP/EEA dla transportu drogowego.

Wskaźnik nr 3 - emisja zanieczyszczeń powietrza, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).

Źródło danych: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0, grudzień 2021).

#### Wskaźniki rezultatu grupy G

Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

Procentowy udział sumy liczby mieszkańców, którzy mają dostęp do przystanków/stacji oddalonych mniej niż:

- 5 minut (417 m w linii prostej) do przystanków autobusowych lub tramwajowych) lub
- 10 minut (833 m w linii prostej) do stacji/przystanków kolei lub metra,

zapewniających bardzo dobrą lub dobrą częstotliwość kursowania, w liczbie wszystkich mieszkańców analizowanego obszaru.

Przez bardzo dobry lub dobry dostęp do ptz, rozumiany jest:

- dla obszaru zamieszkałego przez poniżej 100 tys. mieszk., tj. Obszaru pozostałego MW:

- bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie),
- dobry dostęp to poniżej średnio 4 połączeń na godzinę,
- dla obszaru zamieszkałego przez ponad 100 tys. mieszk., tj. pozostałe Obszary Interwencji SUMP MW:




- bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie),
- dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę.





Wskaźnik nr 6 - dostęp do usług w zakresie mobilności, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).

Źródło danych: Dane Gmin MW oraz Organizatorów ptz w MW.



Tab. 7.2 Wskaźniki realizacji celów operacyjnych objęte monitorowaniem w poszczególnych JST Obszarów Interwencji SUMP MW

Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	JST Obszary				
			m. st. Warszawa	JST Obszaru Bazowego MW, bez Warszawy	JST Obszaru kluczowego MW	JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki	JST Obszaru pozostałego MW
 <p>Spójna polityka zrównoważonej mobilności w MW</p>	1.1	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego	x	x	x	x	
	1.2	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych		x	x		
	2.1	udział Gmin MW z obowiązującymi sułkzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	x	x	x	x	
	2.2	udział JST MW z przyjętymi standardami pieszymi, w tym dla osób z niepełnosprawnościami	x	x	x		
 <p>Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną</p>	2.3	udział JST MW z przyjętymi standardami rowerowymi	x	x	x		
	2.4	udział powierzchni zabudowanej w obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w MW	x	x	x	x	
 <p>Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny</p>	3.1	udział JST MW z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób z niepełnosprawnościami	x	x	x	x	
	3.2	udział sołectw objętych samorządowym transportem publicznym		x	x	x	x
	3.3	długość pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego	x	x*			
	3.4	liczba Gmin MW objętych zintegrowanym międzygminnym transportem publicznym	x	x	x	x	x
 <p>Optymalizacja ruchu samochodowego</p>	4.1	długość dróg w strefach uspokojonego ruchu	x	x*		x*	
	4.2	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	x	x	x	x	
	4.3	liczba Miast MW z wdrożonymi Strefami Czystego Transportu	x	x*			
	4.4	liczba parkingów P+R		x	x	x*	

Cel operacyjny		Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	m. st. Warszawa	JST Obszaru bazowego MW, bez Warszawy	JST Obszaru kluczowego MW	JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki	JST Obszaru pozostałego MW
 Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich	5.1	udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	x	x	x	x	x*	x*
	5.2	liczba parkingów B+R	x	x	x	x	x*	x*
	5.3	długość tras rowerowych	x	x	x	x	x*	x*
 Przyjazna środowisku logistyka towarów	6.1	długość dróg w strefach ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych	x	x	x	x	x	x
	6.2	udział nowych inwestycji transportowych wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania	x	x	x	x	x	x
	6.3	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MW	x*	x	x	x	x	x
 Digitalizacja jako wsparcie transportu w MW	7.1	liczba Miast MW z wdrożonymi inteligentnymi systemami zarządzania i sterowania ruchem, nadającymi priorytet w ruchu dla pojazdów transportu publicznego	x	x*	x	x	x	x
	7.2	udział Organizatorów ptz w MW z wdrożoną aplikacją mobilną dotyczącą informacji pasażerskiej lub zakupu biletów ptz	x	x	x	x	x	x
 Akceptacja społeczna zrównoważonej mobilności	8.1	udział szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością	x	x	x	x	x*	x*
	8.2	liczba kampanii związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST MW	x	x	x	x	x*	x*

x – obowiązuje JST MW na danym obszarze interwencji

x\* – obowiązuje dla wybranych JST MW na danym obszarze interwencji lub dla określonych elementów – zgodnie z opisami wskaźników na końcu dokumentu






Ze względu na:

- brak danych w JST MW,
- dane szacunkowe JST MW,
- dane posiadane tylko przez niektóre JST MW,
- nowy rodzaj danych, które do tej pory nie były gromadzone,




dla niektórych wskaźników realizacji celów operacyjnych w kolejnych tabelach, wartość bazowa oznaczona jest jako „-”

## Wskaźniki badane w Warszawie

Tab. 7.3 Wskaźniki realizacji Celów operacyjnych dla Warszawy

Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa [2021]	Wartość docelowa [2030]	Ocena niedostateczna	Ocena dopuszczająca	Ocena dostateczna	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 <p>Spójna polityka zrównoważonej mobilności w MW</p>	1.1	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego	szt.	35	60	Mniej niż 35	Co najmniej 35, ale nie więcej niż 39	Co najmniej 39, ale nie więcej niż 47	Co najmniej 47, ale nie więcej niż 53	Co najmniej 53, ale nie mniej niż 60	Co najmniej 60
	2.1	udział Gmin MW z obowiązującymi sułkpa, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	%	100	100	Mniej niż 100	x	x	x	x	Wartość wynosi 100
	2.2	udział JST MW z przyjętymi standardami pieszymi, w tym dla osób z niepełnosprawnościami	%	100	100	Mniej niż 100	x	x	x	x	Wartość wynosi 100
	2.3	udział JST MW z przyjętymi standardami rowerowymi	%	100	100	Mniej niż 100	x	x	x	x	Wartość wynosi 100
 <p>Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną</p>	2.4	udział powierzchni zabudowanej na obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w MW	%	65	80	Nie więcej niż 65	Więcej niż 65, ale nie więcej niż 68	Co najmniej 68, ale nie więcej niż 72	Co najmniej 72, ale nie więcej niż 76	Co najmniej 76, ale nie mniej niż 80	Co najmniej 80
	3.1	udział JST MW z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób z niepełnosprawnościami	%	100	100	Mniej niż 100%	x	x	x	x	Wartość wynosi 100%
 <p>Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny</p>	3.3	długość pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego	km	86	160	Mniej niż 86	Więcej niż 86, ale mniej niż 106	Co najmniej 106, ale mniej niż 126	Co najmniej 126, ale mniej niż 146	Co najmniej 146, ale mniej niż 160	Co najmniej 160
	4.1	długość dróg w strefach uspokojonego ruchu	km	455,4	1 616	Mniej niż 456	Więcej niż 456, ale mniej niż 746	Co najmniej 746, ale mniej niż 1 036	Co najmniej 1 036, ale mniej niż 1 326	Co najmniej 1 326, ale mniej niż 1 616	Co najmniej 1 616
	4.2	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	97	99	Wartość wynosi 97	Więcej niż 97, ale mniej niż 97,5	Więcej niż 97,5, ale mniej niż 98	Więcej niż 98, ale mniej niż 98,5	Co najmniej 98,5 i nie więcej niż 99	Więcej niż 99
 <p>Optymalizacja ruchu samochodowego</p>	4.3	liczba Miast MW z wdrażanymi Strefami Czystego Transportu	szt.	0	1	Wartość wynosi 0	x	x	x	Wartość wynosi 1	
	5.1	udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	%	18	75	Nie więcej niż 18	Więcej niż 18, ale mniej niż 30	Więcej niż 30, ale mniej niż 45	Więcej niż 45, ale mniej niż 60	Co najmniej 60 i nie więcej niż 75	Co najmniej 75
	5.2	liczba parkingów B+R	szt.	13	77	Mniej niż 13	Więcej niż 13, ale mniej niż 29	Co najmniej 29, ale mniej niż 45	Co najmniej 45, ale mniej niż 61	Co najmniej 61, ale mniej niż 77	Co najmniej 77
 <p>Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich</p>	5.3	długość tras rowerowych	km	708	1 100	Mniej niż 720	Co najmniej 720, ale mniej niż 800	Co najmniej 800, ale mniej niż 890	Co najmniej 890, ale mniej niż 970	Co najmniej 970, ale mniej niż 1 100	Co najmniej 1 100







Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Ocena niedostateczna	Ocena dopuszczająca	Ocena dostateczna	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 Przyjazna środowisku logistyka towarów	6.1	długość dróg w strefach ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych	km	2 787	2 787	Mniej niż 2 787	x	x	x	x	Co najmniej 2 787
	6.2	udział nowych inwestycji transportowych wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania	%	-	75	Mniej niż 50	Co najmniej 50, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 65	Co najmniej 65, ale mniej niż 70	Co najmniej 70, ale mniej niż 75	Co najmniej 75
	6.3	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MW	%	-	50	Mniej niż 10	Więcej niż 10, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 35	Co najmniej 40, ale mniej niż 45	Co najmniej 45, ale mniej niż 50	Co najmniej 50
 Digitalizacja jako wsparcie transportu w MW	7.1	liczba Miast MW z wdrożeniami inteligentnymi systemami zarządzania i sterowania ruchem, nadającymi priorytet w ruchu dla pojazdów transportu publicznego	szt.	1	1	Wartość wynosi 0	x	x	x	x	Wartość wynosi 1
	7.2	udział Organizatorów ptz w MW z wdrożoną aplikacją mobilną dotyczącą informacji pasażerskiej lub zakupu biletów ptz	%	66	100	Mniej niż 66	Więcej niż 66, ale mniej niż 70	Co najmniej 70, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 90	Co najmniej 90, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
 Akceptacja społeczna zrównoważonej mobilności	8.1	udział szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością	%	40	100	Mniej niż 40	Więcej niż 40, ale mniej niż 55	Co najmniej 55, ale mniej niż 65	Co najmniej 65, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	8.2	liczba kampanii związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST MW	szt.	25	50	Mniej niż 25	Więcej niż 25, ale mniej niż 35	Co najmniej 35, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 45	Co najmniej 45, ale mniej niż 50	Co najmniej 50







## Wskaźniki badane w JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy

Tab. 7.4 Wskaźniki realizacji Celów operacyjnych dla JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy

Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość docelowa (2030)	Wartość bazowa (2022)	Ocena niedostateczna	Ocena dopuszczająca	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 <p>Spójna polityka przestrzenne zrównoważonej mobilności w MW</p>	1.1	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego	szt.	50	-	Mniej niż 18	Więcej niż 18, ale mniej niż 26	Co najmniej 34, ale mniej niż 42	Co najmniej 42, ale mniej niż 50	Co najmniej 50
	1.2	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych	szt.	50	-	Mniej niż 18	Więcej niż 18, ale mniej niż 26	Co najmniej 34, ale mniej niż 42	Co najmniej 42, ale mniej niż 50	Co najmniej 50
	2.1	udział Gmin MW z obowiązującymi suikzyp uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	%	100	28	Mniej niż 28	Więcej niż 18, ale mniej niż 46	Co najmniej 64, ale mniej niż 82	Co najmniej 82, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	2.2	udział JST MW z przyjętymi standardami pieszymi, w tym dla osób z niepełnosprawnościami	%	100	-	Wartość wynosi 0	Więcej niż 0, ale mniej niż 30	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
 <p>Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną</p>	2.3	udział JST MW z przyjętymi standardami rowerowymi	%	100	-	Wartość wynosi 0	Więcej niż 0, ale mniej niż 30	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	2.4	udział powierzchni zabudowanej na obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w MW	%	64	33	Wartość wynosi nie więcej niż 34	Więcej niż 34, ale mniej niż 44	Co najmniej 52, ale mniej niż 58	Co najmniej 58, ale mniej niż 64	Co najmniej 64
	3.1	udział JST MW z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób z niepełnosprawnościami	%	100	0	Wartość wynosi 0	Więcej niż 0, ale mniej niż 30	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	3.2	udział sołectw objętych samorządowym transportem publicznym	%	83	83	Mniej niż 83	x	x	x	Co najmniej 83
 <p>Spójny dostępny dla wszystkich transport metropolitalny</p>	3.3	długość pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego	km	60	-	Co najmniej 5	Więcej niż 5, ale mniej niż 20	Co najmniej 35, ale mniej niż 50	Co najmniej 50, ale mniej niż 60	Co najmniej 60
	3.4	udział Gmin MW objętych zintegrowanym międzygminnym transportem publicznym	%	100	100	Wartość wynosi mniej niż 100	x	x	x	Wartość wynosi 100
	4.1	długość dróg w strefach uspokajonego ruchu	km	452	291,4	Wartość wynosi mniej niż 300	Więcej niż 300, ale mniej niż 350	Co najmniej 400, ale mniej niż 425	Co najmniej 425, ale mniej niż 452	Co najmniej 452
	4.2	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	75	24	Mniej niż 25	Więcej niż 25, ale mniej niż 40	Co najmniej 55, ale mniej niż 65	Co najmniej 65, ale mniej niż 75	Co najmniej 75
 <p>Optymalizacja ruchu samochodowego</p>	4.3	liczba Miast MW z wdrożonymi Strefami Czystego Transportu	szt.	11	0	Wartość wynosi 0	Więcej niż 1, ale mniej niż 4	Co najmniej 4, ale mniej niż 6	Co najmniej 6, ale mniej niż 8	Co najmniej 11
	4.4	liczba parkingów P+R	szt.	74	47	Mniej niż 47	Więcej niż 47, ale mniej niż 56	Co najmniej 62, ale mniej niż 65	Co najmniej 68, ale mniej niż 74	Co najmniej 74









Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Ocena niedostateczna	Ocena dopuszczająca	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich	5.1	udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	%	23	75	Nie więcej niż 23	Więcej niż 35, ale mniej niż 50	Więcej niż 50, ale mniej niż 60	Co najmniej 60 i nie więcej niż 75	Co najmniej 75
	5.2	liczba parkingów B+R	szt.	21	55	Mniej niż 21	Co najmniej 30, ale mniej niż 38	Co najmniej 39, ale mniej niż 46	Co najmniej 46, ale mniej niż 55	Co najmniej 55
	5.3	długość tras rowerowych	km	550	683	Mniej niż 560	Co najmniej 560, ale mniej niż 590	Co najmniej 610, ale mniej niż 640	Co najmniej 670, ale mniej niż 683	Co najmniej 683
 Przyjazna środowisku logistyka towarów	6.1	długość dróg w strefach ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych	km	458,9	580	Mniej niż 460	Więcej niż 460, ale mniej niż 500	Co najmniej 520, ale mniej niż 540	Co najmniej 540, ale mniej niż 560	Co najmniej 580
	6.2	udział nowych inwestycji transportowych wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błąkitno-zielone rozwiązania	%	-	75	Mniej niż 50	Co najmniej 50, ale mniej niż 60	Co najmniej 65, ale mniej niż 70	Co najmniej 70, ale mniej niż 75	Co najmniej 75
	6.3	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MW	%	-	30	Mniej niż 10	Więcej niż 10, ale mniej niż 15	Co najmniej 20, ale mniej niż 25	Co najmniej 25, ale mniej niż 30	Co najmniej 30
 Digitalizacja jako wsparcie transportu w MW	7.1	liczba Miast MW z wdrożonymi inteligentnymi systemami zarządzania i sterowania ruchem, nadającymi priorytet w ruchu dla pojazdów transportu publicznego	szt.	0	17	Co najmniej 2	Co najmniej 6, ale mniej niż 10	Co najmniej 10, ale mniej niż 14	Co najmniej 14, ale mniej niż 17	Wartość wynosi 17
	7.2	udział Organizatorów ptz w MW z wdrożoną aplikacją mobilną dotyczącą informacji pasażerskiej lub zakup biletów ptz	%	-	100	Co najmniej 50	Więcej niż 50, ale mniej niż 60	Co najmniej 70, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
 Akceptacja społeczna zrównoważonej mobilności	8.1	udział szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością	%	30	100	Mniej niż 30	Więcej niż 30, ale mniej niż 50	Co najmniej 70, ale mniej niż 90	Co najmniej 90, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	8.2	liczba kampanii związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST MW	szt.	50	75	Mniej niż 50	Więcej niż 50, ale mniej niż 60	Co najmniej 65, ale mniej niż 70	Co najmniej 70, ale mniej niż 75	Co najmniej 75



## Wskaźniki badane w JST Obszaru kluczowego MW






Tab. 7.5 Wskaźniki realizacji Celów operacyjnych dla JST Obszaru kluczowego MW


Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość docelowa (2030)	Wartość docelowa (2022)	Wartość bazowa (2022)	Ocena niedostateczna	Ocena dopuszczająca	Ocena dostateczna	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 <p>Spójna polityka zrównoważonej i mobilności w MW</p>	1.1	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego	szt.	36	-	-	Mniej niż 18	Więcej niż 17, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Co najmniej 36
	1.2	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych	szt.	36	-	-	Mniej niż 18	Więcej niż 17, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Co najmniej 36
	2.1	udział Gmin MW z obowiązującymi suikzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	%	100	17	-	Mniej niż 17	Więcej niż 17, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	2.2	udział JST MW z przyjętymi standardami pieszymi, w tym dla osób z niepełnosprawnościami	%	100	-	-	Wartość wynosi 0	Więcej niż 0, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	2.3	udział JST MW z przyjętymi standardami rowerowymi	%	100	-	-	Wartość wynosi 0	Więcej niż 0, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
 <p>Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną</p>	2.4	udział powierzchni zabudowanej na obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w MW	%	53	30	-	Wartość wynosi nie więcej niż 31	Więcej niż 31, ale mniej niż 38	Co najmniej 38, ale mniej niż 43	Co najmniej 43, ale mniej niż 48	Co najmniej 48, ale mniej niż 53	Co najmniej 53
	3.1	udział JST MW z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób z niepełnosprawnościami	%	100	0	-	Wartość wynosi 0	Więcej niż 0, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	3.2	udział sołectw objętych samorządowym transportem publicznym	%	58	55	-	Mniej niż 55	Więcej niż 55, ale mniej niż 56	Co najmniej 56,5, ale mniej niż 57	Co najmniej 57, ale mniej niż 57,5	Co najmniej 57,5, ale mniej niż 58	Co najmniej 58
	3.4	udział Gmin MW objętych zintegrowanym międzygminnym transportem publicznym	%	100	100	-	Wartość wynosi mniej niż 100	x	x	x	x	Wartość wynosi 100
	 <p>Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny</p>	4.1	długość dróg w strefach uspokojonego ruchu	km	299	189,8	-	Wartość wynosi mniej niż 200	Więcej niż 200, ale mniej niż 225	Co najmniej 225, ale mniej niż 250	Co najmniej 250, ale mniej niż 275	Co najmniej 275, ale mniej niż 299
4.2		udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	60	23	-	Mniej niż 25	Więcej niż 25, ale mniej niż 35	Co najmniej 35, ale mniej niż 40	Co najmniej 45, ale mniej niż 50	Co najmniej 55, ale mniej niż 60	Co najmniej 60
4.4		liczba parkingów P+R	szt.	63	14	-	Mniej niż 14	Więcej niż 14, ale mniej niż 27	Co najmniej 27, ale mniej niż 39	Co najmniej 39, ale mniej niż 51	Co najmniej 51, ale mniej niż 63	Co najmniej 63
5.1		udział szkół wyposażonych w zadane parkingi dla rowerów	%	60	23	-	Nie więcej niż 23	Więcej niż 23, ale mniej niż 35	Więcej niż 35, ale mniej niż 45	Więcej niż 45, ale mniej niż 55	Co najmniej 55 i nie więcej niż 60	Co najmniej 60

Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Ocena niedostateczna	Ocena dopuszczająca	Ocena dostateczna	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich	5.2	liczba parkingów B+R	szt.	24	53	Mniej niż 24	Więcej niż 24, ale mniej niż 32	Co najmniej 39, ale mniej niż 46	Co najmniej 39, ale mniej niż 46	Co najmniej 46, ale mniej niż 53	Co najmniej 53
	5.3	długość tras rowerowych	km	244,5	568	Mniej niż 250	Co najmniej 250, ale mniej niż 350	Co najmniej 350, ale mniej niż 425	Co najmniej 425, ale mniej niż 500	Co najmniej 500, ale mniej niż 568	Co najmniej 568
	6.3	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MW	%	-	30	Mniej niż 10	Więcej niż 10, ale mniej niż 15	Co najmniej 15, ale mniej niż 20	Co najmniej 20, ale mniej niż 25	Co najmniej 25, ale mniej niż 30	Co najmniej 30
 Przyjazna środowisku logistyka towarów	7.2	udział Organizatorów ptz w MW z wdrażoną aplikacją mobilną dotyczącą informacji pasażerskiej lub zakupu biletów ptz	%	-	100	Co najmniej 50	Więcej niż 50, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 70	Co najmniej 70, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	8.1	udział szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością	%	16	75	Mniej niż 16	Więcej niż 16, ale mniej niż 32	Co najmniej 32, ale mniej niż 47	Co najmniej 47, ale mniej niż 62	Co najmniej 62, ale mniej niż 75	Co najmniej 75
 Akceptacja społeczna zrównoważonej mobilności	8.2	liczba kampanii związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST MW	szt.	16	33	Mniej niż 16	Więcej niż 16, ale mniej niż 21	Co najmniej 21, ale mniej niż 25	Co najmniej 25, ale mniej niż 29	Co najmniej 29, ale mniej niż 33	Co najmniej 33

## Wskaźniki badane w JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki

Tab. 7.6 Wskaźniki realizacji Celów operacyjnych dla JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki





Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Ocena dopuszczająca	Ocena dostateczna	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 Spójna polityka zrównoważonej mobilności w MW	1.1	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego	szt.	-	36	Więcej niż 17, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Co najmniej 36
	1.2	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych	szt.	-	36	Więcej niż 17, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Co najmniej 36
 Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną	2.1	udział Gmin MW z obowiązującymi suikzp. uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	%	11	100	Więcej niż 11, ale mniej niż 34	Co najmniej 34, ale mniej niż 56	Co najmniej 56, ale mniej niż 78	Co najmniej 78, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	2.4	udział powierzchni zabudowanej na obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w MW	%	21	32	Więcej niż 22, ale mniej niż 25	Co najmniej 25, ale mniej niż 28	Co najmniej 28, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 32	Co najmniej 32
 Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny	3.1	udział JST MW z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób z niepełnosprawnościami	%	0	100	Więcej niż 0, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 60	Co najmniej 60, ale mniej niż 80	Co najmniej 80, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	3.2	udział sołectw objętych samorządowym transportem publicznym	%	30	40	Więcej niż 30, ale mniej niż 34	Co najmniej 34, ale mniej niż 36	Co najmniej 36, ale mniej niż 38	Co najmniej 38, ale mniej niż 40	Co najmniej 40
 Optymalizacja ruchu samochodowego	3.4	udział Gmin MW objętych zintegrowanym międzygminnym transportem publicznym	%	89	100	x	Wartość wynosi 95	x	x	Wartość wynosi 100
	4.2	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	0,5	50	Więcej niż 5, ale mniej niż 20	Co najmniej 20, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 50	Co najmniej 50
 Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży/niedalekich	4.4	liczba parkingów P+R	szt.	8	53	Więcej niż 8, ale mniej niż 20	Co najmniej 20, ale mniej niż 31	Co najmniej 31, ale mniej niż 42	Co najmniej 42, ale mniej niż 53	Co najmniej 53
	5.1	udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	%	19	50	Więcej niż 19, ale mniej niż 25	Więcej niż 25, ale mniej niż 35	Więcej niż 35, ale mniej niż 45	Co najmniej 45 Inie więcej niż 50	Co najmniej 50
	5.2	liczba parkingów B+R	szt.	3	51	Więcej niż 3, ale mniej niż 18	Co najmniej 18, ale mniej niż 29	Co najmniej 29, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 51	Co najmniej 51
	5.3	długość tras rowerowych	km	38	154	Co najmniej 40, ale mniej niż 70	Co najmniej 60, ale mniej niż 100	Co najmniej 100, ale mniej niż 125	Co najmniej 125, ale mniej niż 154	Co najmniej 154

Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Ocena niedostateczna	Ocena dopuszczająca	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 Przyjazna środowisku logistyka towarów	6.3	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MW	%	-	30	Mniej niż 10	Więcej niż 10, ale mniej niż 15	Co najmniej 20, ale mniej niż 25	Co najmniej 25, ale mniej niż 30	Co najmniej 30
	8.1	udział szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością	%	9	60	Mniej niż 9	Więcej niż 9, ale mniej niż 24	Co najmniej 33, ale mniej niż 42	Co najmniej 51, ale mniej niż 60	Co najmniej 60
Akceptacja społeczna zrównoważonej mobilności	8.2	liczba kampanii związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST MW	szt.	10	62	Mniej niż 10	Więcej niż 10, ale mniej niż 23	Co najmniej 36, ale mniej niż 49	Co najmniej 49, ale mniej niż 62	Co najmniej 62



## Wskaźniki badane w JST Obszaru pozostałego MW

Tab. 7.7 Wskaźniki realizacji Celów operacyjnych dla JST Obszaru pozostałego MW

Cel operacyjny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Ocena niedostateczna	Ocena dopuszczająca	Ocena dostateczna	Ocena dobra	Ocena bardzo dobra	Ocena celująca
 Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną	2.1	udział Gmin MW z obowiązującymi suikzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	%	6	100	Mniej niż 6	Co najmniej 6, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 54	Co najmniej 54, ale mniej niż 77	Co najmniej 77, ale mniej niż 100	Wartość wynosi 100
	3.2	udział sołectw objętych samorządowym transportem publicznym	%	28	43	Mniej niż 28	Więcej niż 28, ale mniej niż 33	Co najmniej 33, ale mniej niż 36	Co najmniej 36, ale mniej niż 39	Co najmniej 39, ale mniej niż 43	Co najmniej 43
 Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny	5.1	udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	%	6	30	Nie więcej niż 6	Więcej niż 6, ale mniej niż 15	Więcej niż 15, ale mniej niż 20	Więcej niż 20, ale mniej niż 25	Co najmniej 25 (nie więcej niż 30)	Co najmniej 30
	5.2	liczba parkingów B+R	szt.	0	10	Wartość wyniosła 0	Więcej niż 0, ale mniej niż 4	Co najmniej 4, ale mniej niż 6	Co najmniej 6, ale mniej niż 8	Co najmniej 8, ale mniej niż 10	Co najmniej 10
 Mobilność aktywna podstawowym sposobem realizacji podróży niedalekich	5.3	długość tras rowerowych	km	14	22	Mniej niż 14	Co najmniej 14, ale mniej niż 16	Co najmniej 16, ale mniej niż 18	Co najmniej 18, ale mniej niż 20	Co najmniej 20, ale mniej niż 22	Co najmniej 22
	6.3	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MW	%	-	30	Mniej niż 10	Więcej niż 10, ale mniej niż 15	Co najmniej 15, ale mniej niż 20	Co najmniej 20, ale mniej niż 25	Co najmniej 25, ale mniej niż 30	Co najmniej 30
 Przyjazna środowisku logistyka towarów	8.1	udział szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością	%	0	50	Mniej niż 1	Więcej niż 1, ale mniej niż 20	Co najmniej 20, ale mniej niż 30	Co najmniej 30, ale mniej niż 40	Co najmniej 40, ale mniej niż 50	Co najmniej 50
	8.2	liczba kampanii związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST MW	szt.	7	23	Mniej niż 7	Więcej niż 7, ale mniej niż 11	Co najmniej 11, ale mniej niż 15	Co najmniej 15, ale mniej niż 19	Co najmniej 19, ale mniej niż 23	Co najmniej 23



### Wskaźnik 1.1

#### Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego

Liczba wszystkich przyjętych oraz zrealizowanych przez JST MW i Województwo Mazowieckie, wspólnych dla całego MW lub co najmniej dla dwóch JST MW, działań integracyjnych, projektów i porozumień, związanych z komunikacją miejską, podmiejską, gminną, międzygminną, gminno-powiatową, międzypowiatową, powiatową, wojewódzką oraz kolejową. Działania dotyczą m.in.: międzysamorządowej integracji komunikacyjnej (np. integracja taryfowo-biletowa, organizowanie ptz) pomiędzy JST MW oraz pomiędzy JST MW a innymi Organizatorami ptz w MW (np. Województwo Mazowieckie, powiaty i gminy spoza MW, organizatorzy przewozów kolejowych), a także europejskich, krajowych, wojewódzkich projektów i programów transportowych dot. integracji ptz w MW. Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich przyjętych i zrealizowanych działań na obszarze MW.

Źródło danych: JST MW.

### Wskaźnik 1.2

#### Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych

Liczba wszystkich przyjętych oraz zrealizowanych przez JST MW i Województwo Mazowieckie, wspólnych dla całego MW lub co najmniej dla dwóch JST MW, działań integracyjnych, projektów oraz porozumień, dot. realizacji zintegrowanej sieci tras rowerowych w MW. Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich przyjętych i zrealizowanych działań na obszarze MW.

Źródło danych: JST MW.

### Wskaźnik 2.1

#### Udział Gmin MW z obowiązującymi suikzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność

Liczba Gmin MW, które w swoich suikzp wskazują obszary planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy zgodnie z ideą TOD wobec liczby wszystkich Gmin MW na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m.st. Warszawę, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW, JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki oraz JST Obszaru pozostałego MW. Wskaźnik prezentowany udziałem liczby Gmin MW

z obowiązującymi suikzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność w ogólnej liczbie gmin w danym Obszarze Interwencji SUMP MW, obliczany według czterostopniowej skali oceny opisanej w rozdz. 2.5 Zał. SUMP MW pn. Diagnoza stanu mobilności w metropolii warszawskiej, na poziomie co najmniej oceny 2.0.

Źródło danych: dane każdej z Gmin MW.

### Wskaźnik 2.2

#### Udział JST MW z przyjętymi standardami pieszymi, w tym dla osób z niepełnosprawnościami

Liczba JST MW na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawę, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy oraz JST Obszaru kluczowego, wobec wszystkich JST MW w tych obszarach, które przyjęły opracowane jednolite standardy infrastruktury pieszej, z uwzględnieniem projektowania uniwersalnego, dotyczące obszaru zabudowanego i poza nim. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 75% JST MW z przyjętymi uchwałami rad (odpowiednio: miejskich, gminnych, powiatowych) dotyczących standardów infrastruktury pieszej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej, rady gminy, rady powiatu danej JST MW lub obowiązujące zarządzenie



metropolia  
w ruchu!

prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury pieszej.

### Wskaźnik 2.3

#### Udział JST MW z przyjętymi standardami rowerowymi

Liczba JST MW na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawę, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy oraz JST Obszaru kluczowego, wobec wszystkich JST MW na tych obszarach, które przyjęły opracowane jednolite standardy infrastruktury rowerowej, dotyczące obszaru zabudowanego i poza nim. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 85% JST MW z przyjętymi uchwałami rad (odpowiednio: miejskich, gminnych, powiatowych) dotyczących standardów infrastruktury rowerowej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej, rady gminy, rady powiatu danej JST MW lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury rowerowej.

### Wskaźnik 2.4

#### Udział powierzchni zabudowanej na obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w MW

Udział powierzchni zabudowanej na obszarze JST MW wskazanym w suikzp jako obszar planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawę, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW oraz JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 93% powierzchni zabudowanej obszarów planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy.

Źródło danych: dane każdej z Gmin MW tych obszarów interwencji.

### Wskaźnik 3.1

#### Udział JST MW z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób z niepełnosprawnościami

Liczba JST MW na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawę, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW oraz JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki, z przyjętymi standardami

dostępności do publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji, uwzględniające zasady projektowania uniwersalnego, wobec wszystkich JST MW na tych obszarach interwencji. Wskaźnik prezentowany procentowym udziałem, np. 20% JST w Obszarze Bazowym SUMP MW, z przyjętymi uchwałami rad gmin dot. standardów dostępności do ptz dla osób z niepełnosprawnościami.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej, rady gminy, rady powiatu danej JST MW lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów dostępności do ptz dla osób z niepełnosprawnościami.

### Wskaźnik 3.2

#### Udział sołectw objętych samorządowym transportem publicznym

Udział sołectw w MW dla Gmin MW:

JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW oraz JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki, przez które przebiega co najmniej jedna regularna linia ptz użyteczności publicznej, o minimalnej częstotliwości kursowania przyjętej dla danej kategorii Obszaru Interwencji SUMP MW,



metropolia  
w ruchu!



➤ JST Obszaru pozostałego MW, przez które przebiega co najmniej jedna linia regularna linia ptz użyteczności publicznej, o minimalnej częstotliwości kursowania przyjętej dla danej kategorii Obszaru Interwencji SUMP MW, dojeżdżająca do stacji lub przystanku kolejowego oraz do linii aglomeracyjnych,

wobec wszystkich sołectw na danym obszarze interwencji. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 97% sołectw w MW jest obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło danych: dane JST MW pełniących funkcję Organizatora ptz oraz dane od Organizatorów ptz w MW.

### Wskaźnik 3.3

**Długość pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego**

Długość wybudowanych nowych oraz wydzielonych w ramach istniejącej infrastruktury drogowej pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego (pasów ruchu dla: autobusów lub autobusów i tramwajów, lub tras tramwajowych) w m. st. Warszawa oraz w Miastach MW JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy. Wskaźnik prezentowany długością łączną w kilometrach, np. 118 km wydzielonych

pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Źródło danych: dane Miast MW na tych obszarach interwencji.

### Wskaźnik 3.4

**Udział Gmin MW objętych zintegrowanym międzygminnym transportem publicznym**

Udział Gmin MW, na obszarze których funkcjonują międzygminne linie ptz użyteczności publicznej w ramach integracji taryfowo-biletowej. Wskaźnik prezentowany udziałem procentowym gmin: np. 80 % Gmin MW objętych zintegrowanym międzygminnym transportem publicznym w MW.

Źródło danych: dane Gmin MW oraz dane Organizatorów ptz w MW.

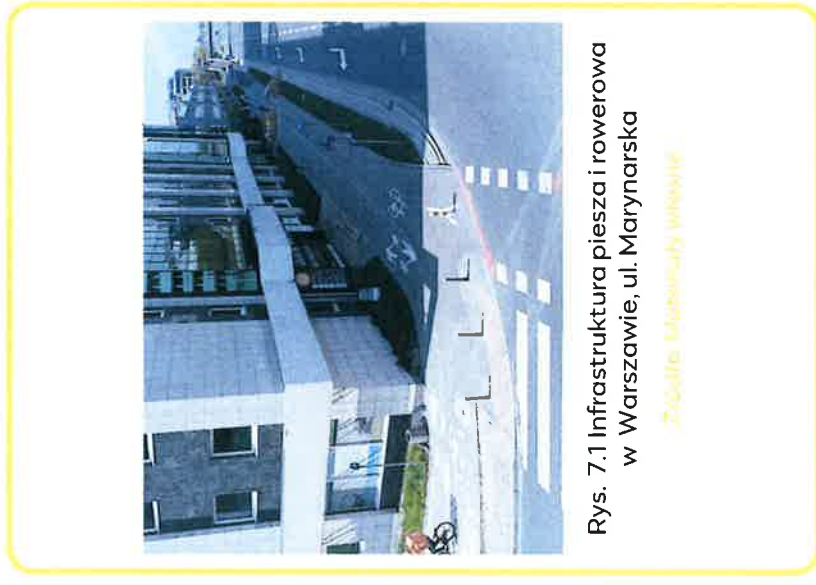
### Wskaźnik 4.1

**Długość dróg w strefach uspokojonego ruchu**

Długość dróg w m. st. Warszawa oraz w Miastach MW na obszarach interwencji: JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy oraz JST Obszaru kluczowego MW, wchodzących w skład wprowadzonych stref uspokojonego ruchu, rozumianych jako ulice znajdujące się w prawidłowo oznakowanych strefach Tempo-20/30/40 (znak B-43/B-44) oraz w prawidłowo

oznakowanych strefach zamieszkania (znak D-40/D-41). Wskaźnik prezentowany w kilometrach łączną długością ulic, np. 675 km ulic we wszystkich strefach uspokojonego ruchu w Miastach MW tych obszarów interwencji.

Źródło danych: dane Miast MW tych obszarów interwencji.



Rys. 7.1 Infrastruktura piesza i rowerowa w Warszawie, ul. Marynarska

Złocieńskie Miasteczko Infanterii



metropolia  
w ruchu!

#### Wskaźnik 4.2

##### Udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych

Liczba istniejących i planowanych parkingów P+R na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawę, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW, JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki, wybudowanych w lokalizacjach już przekształconych (charakteryzujących się znacznym stopniem przekształcenia antropogenicznego) oraz na terenach już zdegradowanych, wobec łącznej liczby parkingów P+R na tych obszarach. Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 82 % parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych.

Źródło danych: dane JST MW.

#### Wskaźnik 4.3

##### Liczba Miast MW z wdrożonymi Strefami Czystego Transportu

Liczba Miast MW na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawę oraz JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, z wdrożonymi Strefami Czystego Transportu. Rozszerzenia istniejących SCT o kolejne ulice nie zalicza się jako nowe strefy. Wskaźnik prezentowany liczbą Miast MW z wdrożonymi SCT.

Źródło danych: Miasta MW na tych obszarach.

#### Wskaźnik 4.4

##### Liczba parkingów P+R

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów typu P+R dla samochodów osobowych na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawę, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW oraz JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingiem B+R. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 126 funkcjonujących parkingów P+R.

Źródło danych: dane każdej z JST MW w tych obszarach interwencji.

#### Wskaźnik 5.1

##### Udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów

Liczba zadaszonych, wielostanowiskowych parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy:

- szkołach podstawowych oraz szkołach ponadpodstawowych w m. st. Warszawa,

w JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, w JST Obszaru kluczowego MW, wobec wszystkich szkół podstawowych i ponadpodstawowych na tych obszarach,

- szkołach podstawowych w JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki w JST Obszaru pozostałego MW, wobec wszystkich szkół podstawowych na tych obszarach.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych, średnich i szkół zawodowych, funkcjonujących odpowiednio na tych obszarach interwencji. Jest on prezentowany w procentach, np. 90 % szkół posiadających zadaszone parkingi rowerowe.

Źródło danych: JST MW na tych obszarach interwencji.

#### Wskaźnik 5.2 liczba parkingów B+R

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów dla rowerów typu B+R na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących:

- m. st. Warszawę, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW oraz JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające



metropolia  
w ruchu!

kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej),

- JST Obszaru pozostałego MW przy stacjach i przystankach kolejowych,

funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingami P+R. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 165 funkcjonujących parkingów B+R na tych obszarach interwencji.

Źródło danych: dane JST MW.

### Wskaźnik 5.3

#### Długość tras rowerowych

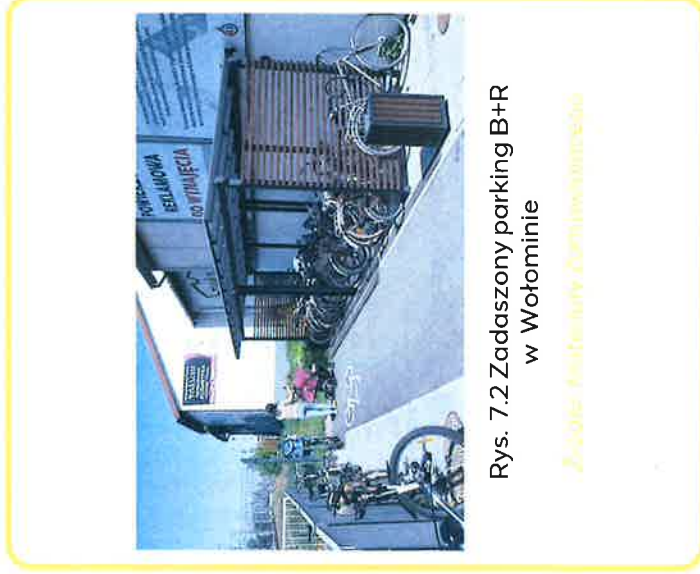
Łączna długość prawidłowo oznakowanych tras rowerowych, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów, w szczególności w przebiegach wskazanych na mapie SUMP MW pn. Planowane działania z zakresu rozwoju mobilności aktywnej w MW:

- w JST MW – m. st. Warszawa, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW oraz JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki,
- dla JST Obszaru pozostałego MW tylko w ramach masterplanu rowerowego oraz w dojazdach do stacji i przystanków kolejowych oraz do węzłów przesiadkowych.

Długość liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi liczona jest odrębnie. Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 2 440 km tras rowerowych (drog dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów) w MW.

Źródło danych: dane każdej z JST MW oraz zarządców dróg krajowych i wojewódzkich.



Rys. 7.2 Zadaszony parking B+R w Wołominie

*Zdjęcie: Fotostudio Zdzisław Jankowski*

### Wskaźnik 6.1

#### Długość dróg w strefach ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych

Długość dróg w m. st. Warszawa oraz w JST Obszaru bazowego bez Warszawy, objętych wdrożonymi obszarami stref zakazu wjazdu dla samochodów ciężarowych (czasowego, stałego oraz przeznaczanego dla określonych grup i rodzajów pojazdów), oznakowanego znakami B-5. Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 375 km dróg na tych obszarach interwencji w strefach ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych.

Źródło danych: dane JST MW tych obszarów.

### Wskaźnik 6.2

#### Udział nowych inwestycji transportowych wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązanie

Liczba nowych inwestycji transportowych w m. st. Warszawa oraz w JST Obszaru bazowego bez Warszawy, wymagających uzyskania pozwolenia na budowę (np. drogi, infrastruktura pieszna i rowerowa, infrastruktura transportu publicznego, węzły przesiadkowe, parkingi) w ramach budowy, przebudowy lub rozbudowy, w których zastosowano rozwiązanie błękitno-zielonej infrastruktury w celu zwiększenia pojemności retencyjnej obszaru, w całkowitej liczbie



metropolia  
w ruchu!

inwestycji transportowych wymagających uzyskania pozwolenia na budowę. Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 65% nowych inwestycji transportowych na tych obszarach interwencji wymagających pozwolenia na budowę, na których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania.

Źródło danych: JST MW tych obszarów interwencji.

### Wskaźnik 6.3

**Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MW**

Liczba pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym oraz wodorowym) lub niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzane biometanem) we flotach:

- pojazdów JST MW użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,
- pojazdów podmiotów zewnętrznych wykonujących zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z JST MW,

co najmniej:

- w liczbie spełniającej wymogi ustawy o elektromobilności i paliwach

alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zero- i niskoemisyjnych – dla m. st. Warszawy tylko w części położonej na Obszarze bazowym MW, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, JST Obszaru kluczowego MW, JST Obszaru rozwojowego MW bez miasta Mińsk Mazowiecki oraz JST Obszaru pozostałego,

- w 100% pojazdów dla m. st. Warszawy wyłącznie w części położonej na Obszarze centralnym MW.

Wskaźnik wynikający z wymogów określonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawie traktującej o pojazdach zero- i niskoemisyjnych.

Źródło danych: dane JST MW.

### Wskaźnik 7.1

**Liczba Miast MW z wdrożonymi inteligentnymi systemami zarządzania i sterowania ruchem, nadającymi priorytet w ruchu dla pojazdów transportu publicznego**

Liczba Miast MW na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawa oraz JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, z wdrożonymi inteligentnymi systemami zarządzania oraz sterowania ruchem, który w ramach zwiększania poziomu funkcjonowania ptz w MW, nadaje pojazdom ptz (autobusom i tramwajom)



metropolia  
w ruchu!

priorytet w ruchu. Wskaźnik prezentowany liczbowo, np. 5 Miast MW na tych obszarach z wdrożonym inteligentnym systemem zarządzania i sterowania ruchem nadającym priorytet w ruchu dla pojazdów ptz.

Źródło danych: Miasta MW na tych obszarach.

### Wskaźnik 7.2

**Udział Organizatorów ptz w MW z wdrożoną aplikacją mobilną dotyczącą informacji pasażerskiej lub zakupu biletów ptz**

Udział Organizatorów ptz w MW na Obszarach Interwencji SUMP MW obejmujących: m. st. Warszawa, JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy oraz JST Obszaru kluczowego MW, z wdrożoną zintegrowaną jednolitą informacją pasażerską lub z wdrożonym zintegrowanym systemem zakupu biletów, w ramach jednej, wspólnej aplikacji mobilnej dla wszystkich linii ptz funkcjonujących na tych obszarach interwencji. Wskaźnik prezentowany łącznym udziałem Organizatorów ptz z wdrożoną aplikacją mobilną z jednolitą informacją pasażerską lub zakupu biletów na linii ptz na tych obszarach.

Źródło danych: dane Organizatorów ptz w MW.

### Wskaźnik 8.1

**Udział szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością**

Liczba szkół:

- ▶ podstawowych i ponadpodstawowych w m. st. Warszawa, w JST Obszaru bazowego MW bez Warszawy, w JST Obszaru kluczowego MW wobec wszystkich szkół podstawowych i ponadpodstawowych na tych obszarach,
- ▶ podstawowych w JST Obszaru rozwojowego MW wraz z miastem Mińsk Mazowiecki i w JST Obszaru pozostałego MW wobec wszystkich szkół podstawowych na tych obszarach,

zaangażowanych w działania promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych w ramach zrównoważonej mobilności miejskiej w MW. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych, średnich i zawodowych, funkcjonujących odpowiednio na tych obszarach interwencji. Jest on prezentowany w procentach, np. 95% szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością.

Źródło danych: JST MW na tych obszarach interwencji.

### Wskaźnik 8.2

**Liczba kampanii związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST MW**

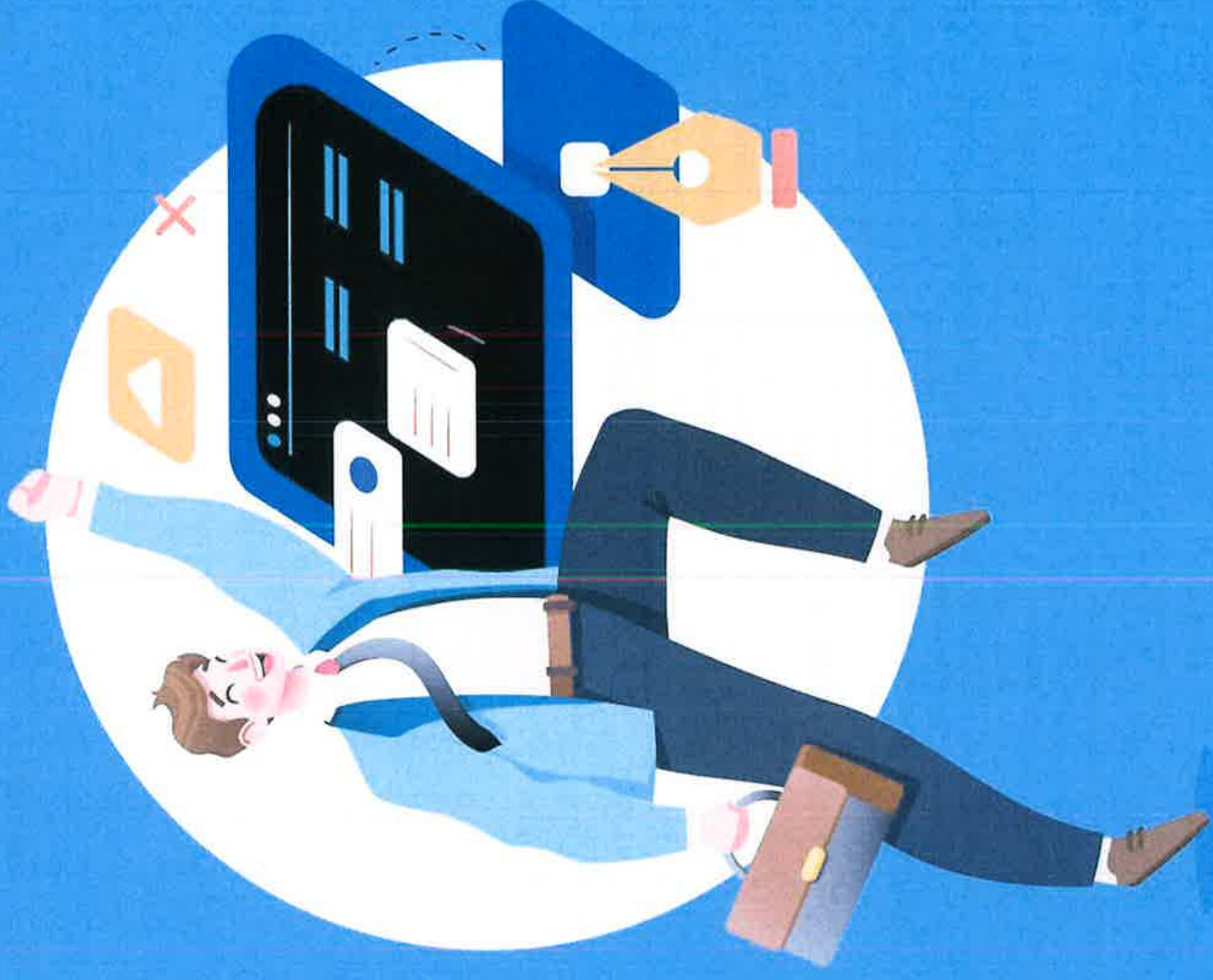
Liczba kampanii informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w MW, bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystania alternatywnych względem samochodu osobowych środków transportu (szkolenia, spotkania edukacyjne i informacyjne, promowanie transportu publicznego i przemieszczeń na krótkie odległości bez użycia samochodu itp.), przeprowadzona corocznie przez JST MW. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 6 kampanii informacyjno-edukacyjnych w MW w danym roku.

Źródło danych: dane JST MW



metropolia  
w ruchu!

# BIBLIOGRAFIA



- [1] Rupprecht Consult, Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition., Cologne, 2019.
- [2] „CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP),” [Online]. Available: [https://www.pois.gov.pl/media/72913/SMG\\_Ekspert\\_Civitas\\_Prosperty\\_Poradnik\\_2019\\_03\\_18\\_podglad\\_v1.pdf](https://www.pois.gov.pl/media/72913/SMG_Ekspert_Civitas_Prosperty_Poradnik_2019_03_18_podglad_v1.pdf).
- [3] Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, „Polityka miejska - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej,” [Online]. Available: <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/polityka-miejska>. [Data uzyskania dostępu: 18.2022].
- [4] TRAKO Projekty Transportowe Szamborski i Szelukowski Sp. J., „Diagnoza stanu mobilności w metropolii warszawskiej,” Wrocław, 2022.
- [5] Wolanski Sp. z o.o., Centrum Unijnych Projektów Transportowych, „Raport scopingowy SUMP dla Metropolii Warszawa. Faza scopingu i wyznaczenia strategii,” Warszawa, 2021.
- [6] TRAKO Projekty Transportowe Szamborski i Szelukowski Sp. J., „Raport z konsultacji społecznych dotyczących SUMP MW – Etap I,” Wrocław, 2022.
- [7] TRAKO Projekty Transportowe Szamborski i Szelukowski Sp. J., „Raport z konsultacji społecznych dotyczących SUMP MW – Etap II,” Wrocław, 2022.
- [8] PBS Sp. z o.o., TRAKO Projekty Transportowe Szamborski i Szelukowski Sp. J., „Raport z diagnozy zachowań transportowych mieszkańców, na potrzeby „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Warszawskiej,” Wrocław, 2022.
- [9] Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, „Strategia rozwoju województwa mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze. Załącznik do uchwały nr 72/22 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 24.05.2022 r.,” Warszawa, 2022, pp. 13, 20, 41, 42, 79.
- [10] U. M. W. M. w. Warszawie, Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku, Warszawa, 2022.
- [11] Urząd m. st. Warszawa, „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014–2020+. Zał. do uchwały nr 19 Komitetu Sterującego ZIT WOF z dn. 15.12.2017 r.,” Warszawa, 2017.
- [12] M. F. i. P. Regionalnej, Krajowa Polityka Miejska 2030, 2022.
- [13] Urząd m.st. Warszawa, Zielona Wizja Warszawy. Plan działań na rzecz zielonego miasta i klimatu., 2023.
- [14] „Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego Warszawy do roku 2030,” Miasto Stołeczne Warszawa, Warszawa, 2015.



