

WARSZAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI

Ku przyjaznemu miastu!

WSTĘPNY PLAN DZIAŁAŃ

(Materiały pomocnicze przy tworzeniu programów WPM)



ZAŁOŻENIA ORGANIZACYJNE

Jednostką odpowiedzialną za wdrożenie **Warszawskiej Polityki Mobilności** będzie **Biuro Polityki Transportowej (BPT)** (dotychczas **Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy**).

W RAMACH BIURA:

Powołany zostanie Pełnomocnik ds. Mobilności odpowiedzialny za koordynację działań związanych z realizacją WPM.

Uruchomione zostanie **Warszawskie Centrum Mobilności (WCM)**, wyznaczone do realizacji WPM, zwłaszcza w zakresie zamierzeń związanych z edukacją i promocją zrównoważonej mobilności w Warszawie. Do zadań WCM będzie należało m.in. przygotowanie i wdrożenie programu edukacji szkolnej dotyczącego zrównoważonej mobilności, powoływanie „Przyjaciół mobilności” w szkołach i współpraca z nimi, przygotowanie merytoryczne i wykorzystywanie do działań edukacyjnych Miasteczka Mobilności, przygotowanie i uruchomienie programu edukacji dorosłych, przygotowanie i organizowanie Warszawskiego Okrągłego Stołu Mobilności (WOSM) oraz działania na rzecz promocji mobilności. Początkowo WCM będzie działać jako wydział w ramach BPT, w dłuższej perspektywie z możliwym usamodzielnieniem się.

Wdrażanie WPM będzie się odbywać w ścisłej współpracy m.st. Warszawy z różnego typu interesariuszami, m.in. mieszkańcami miasta, organizacjami pozarządowymi, uczelniami, przedsiębiorcami, inwestorami, gminami sąsiadującymi oraz różnymi instytucjami publicznymi zlokalizowanymi w Warszawie.

Interesariusze związani z realizacją WPM

Odpowiedzialny za wdrożenie WPM	Prezydent m.st. Warszawy
Wdrażający WPM - jednostka wiodąca	WCM (w ramach BPT)
Wdrażający WPM - jednostki współpracujące	<ul style="list-style-type: none"> • Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego • Biuro Edukacji • Biuro Kultury • Centrum Komunikacji Społecznej • Gabinet Prezydenta m.st. Warszawy • Biuro Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju • Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym • Biuro Obsługi Urzędu • Biuro Marketingu Miasta • Biuro Sportu i Rekreacji • Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków • Zarząd Transportu Miejskiego • Zarząd Dróg Miejskich • Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych • Szybka Kolej Miejska, Sp. z o.o. • Tramwaje Warszawskie, Sp. z o.o. • Miejskie Zakłady Autobusowe, Sp. z o.o.
Kontrolujący wdrożenie WPM	<ul style="list-style-type: none"> • Rada Miasta • mieszkańcy Warszawy • organizacje pozarządowe

	<ul style="list-style-type: none"> • media (prasa, radio i telewizja)
Odbiorcy WPM:	<ul style="list-style-type: none"> • osoby mieszkające w Warszawie • osoby mieszkające poza Warszawą, dojeżdżający z OMW i z dalszych odległości • osoby odwiedzające Warszawę (w celach zawodowych, turystycznych, itd.) • osoby pracujące w Warszawie
Grupy szczególnych interesów	<ul style="list-style-type: none"> • osoby mieszkające w strefie śródmiejskiej • dzieci w wieku przedszkolnym • dzieci i młodzież w wieku szkolnym • studenci i pracownicy wyższych uczelni • emeryci i renciści • pracownicy Urzędu Miasta i jednostek miejskich • władze miasta i dzielnic, radni miasta i dzielnic • właściciele i zarządzający firmami zlokalizowanymi na terenie miasta • właściciele punktów usługowo-handlowych • przewoźnicy w ruchu towarowym • użytkownicy transportu zbiorowego • użytkownicy samochodów • użytkownicy motorów i skuterów • użytkownicy rowerów • piesi • osoby o ograniczonej mobilności
Interesariusze mający wpływ na realizację WPM:	<ul style="list-style-type: none"> • władze miasta i władze dzielnic • pracownicy Urzędu Miasta i jednostek miejskich • straż miejska i policja • organizacje pozarządowe • media (prasa, radio i telewizja)

Wdrażanie WPM i kontrola uzyskiwanych efektów, będą się odbywać dzięki współpracy m.st. Warszawy z mieszkańcami, organizacjami społecznymi i ekspertami. Zakłada się, że będzie się to odbywać na bazie wypracowanego wspólnie, spójnego systemu, rozwijanego i udoskonalanego w czasie. Podstawowe obowiązki należeć będą jednak do strony samorządowej z uwagi na dysponowanie środkami finansowymi i możliwością inicjowania działań.

Sukces wdrożenia WPM będzie zależeć od umiejętności zbudowania wzajemnego zrozumienia wszystkich zainteresowanych i chęci współpracy opartej na określonym zbiorze zasad, m.in. partnerstwa, suwerenności stron czy jawności. Można oczekiwać, że dobrym efektem tej współpracy będzie wzajemne wspieranie się w dążeniu do realizacji WPM przy poszanowaniu i respektowaniu niezależności działań oraz wspólne wspieranie inicjatyw obywatelskich na rzecz zrównoważonej mobilności.

Finansowanie zadań przewidzianych w WPM nie będzie związane z koniecznością przeznaczania w budżecie miasta dodatkowych środków finansowych na transport. Jednak będzie wymagać zmian w strukturze wydatków i wydzielenia specjalnego budżetu służącego realizacji celów WPM. Wysokość tego budżetu powinna zapewniać możliwość ciągłej i systematycznej realizacji zadań WPM w kolejnych latach. Pozostałe wydatki przeznaczone na transport w budżecie miejskim powinny także służyć realizacji WPM.

Zakłada się także, że część przedsięwzięć wynikających z realizacji WPM, np. związanych z przebudową ulic i placów (rewaloryzacje, zmiany w organizacji ruchu, budowa tras rowerowych itd.) będzie finansowana jako zadania modernizacyjno-inwestycyjne ZDM, ZTM, ZMiD i Tramwajów Warszawskich (z budżetu miasta i pozyskanych środków pomocowych z UE i innych mechanizmów finansowych).

MONITOROWANIE I OCENA REALIZACJI

Warszawska Polityka Mobilności będzie podlegała monitorowaniu i ocenie realizacji poszczególnych celów oraz zadań.

Podstawą monitorowania i oceny realizacji WPM będą roczne raporty sporządzane do końca pierwszego kwartału roku następnego po roku objętym oceną. Raporty będą obejmować:

- ogólną ocenę stopnia realizacji WPM,
- ogólną ocenę stopnia realizacji celów,
- ocenę stopnia realizacji zadań wymienionych w WPM za pomocą założonych mierników,
- identyfikację problemów związanych z realizacją WPM,
- sformułowanie zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji WPM.

W okresach 5-letnich monitorowanie realizacji WPM będzie wykonywane na podstawie wyników badań ruchu identyfikujących takie parametry jak np. podział zadań przewozowych, średnie długości podróży, czy wskaźniki ruchliwości.

Ogólna ocena realizacji WPM oraz stopnia realizacji zadań będzie przedstawiana w sposób jakościowy ze wskazaniem, których działań nie podjęto, a w przypadku których stopień realizacji jest: niedostateczny, dostateczny, dobry, lub bardzo dobry oraz ilościowy poprzez obserwację zmian wartości wyjściowych mierników.

Poniżej zaproponowano mierniki realizacji zadań WPM. Mierniki te, w miarę potrzeb, mogą być uzupełniane, ew. korygowane na etapie realizacji WPM.

W raportach przedstawiana będzie jakościowa ocena stopnia zawansowania realizacji zadań określonych w WPM wraz z identyfikacją i przedstawieniem problemów, przyczyn problemów z propozycjami ich rozwiązania.

Monitoring będzie uzupełniany tzw. miękkimi elementami oceny, tj. badaniami z udziałem interesariuszy, cyklicznymi spotkaniami **Zespołu Monitorującego** (złożonego m.in. z przedstawicieli WCM i innych jednostek miejskich, organizacji społecznych oraz ekspertów) i ew. z udziałem specjalnie powołanych zespołów problemowych w celu połączenia uzyskanych danych statystycznych z wiedzą i doświadczeniem ekspertów i specjalistów.

Elementem monitoringu wdrażania WPM będą konsultacje społeczne projektów realizowanych w ramach wdrażania WPM. Konsultacje będą prowadzone zgodnie z opracowanymi przez WCM standardami i z uwzględnieniem zróżnicowanej specyfiki planowanych działań.

Warszawska Polityka Mobilności w zależności od uzasadnionych potrzeb będzie poddawana aktualizacji. Przesłanką do podjęcia decyzji o aktualizacji WPM będą wnioski z corocznych raportów.

L.p.	Mierniki podstawowe realizacji WPM	Jednostka	Źródło informacji	Okres badania
1	Udział transportu zbiorowego w podróżach ogółem: - w granicach Warszawy - na kordonie strefy śródmiejskiej; - na kordonie Warszawy	%	Badanie Ruchu	Co 5 lat
2	Udział ruchu rowerowego w podróżach ogółem: - w granicach Warszawy - w strefie śródmiejskiej	%	Badanie Ruchu	Co 5 lat
3	Udział ruchu pieszego w podróżach ogółem: - w granicach Warszawy - w strefie śródmiejskiej	%	Badanie Ruchu	Co 5 lat
4	Liczba osób objętych opracowanymi planami mobilności	l. osób	WCM	Co rok
5	Liczba pieszych zabitych w wypadkach drogowych	l. osób	ZDM	Co rok
6	Odsetek osób w Warszawskim Obszarze Metropolitalnym objętych „Wspólnym biletem”	%	ZTM	Co rok
7	Długość uporządkowanych chodników	km	WCM	Co rok
8	Długość tras rowerowych ogółem i w podziale na rodzaje	km	WCM	Co rok
9	Liczba rowerzystów zabitych w wypadkach drogowych	l. osób	ZDM	Co rok
10	Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców	szt.	Urząd statystyczny	Co rok
11	Odsetek miejsc do parkowania zorganizowanych na chodniku (także częściowo) w strefie śródmiejskiej	%	ZDM	Co 5 lat
12	Odsetek parkujących niezgodnie z przepisami w pasach drogowych w strefie śródmiejskiej	%	ZDM	Co 5 lat
13	Udział powierzchni miasta objętej systemem logistyki miejskiej	%	WCM	Co rok
14	Liczba (i udział) dzieci i młodzieży objętych programami edukacyjnymi dot. zrównoważonej mobilności	osób i %/rok	WCM/BE	Co rok
15	Liczba dorosłych objętych programami edukacyjnymi dot. zrównoważonej mobilności	osób/rok	WCM	Co rok

L.p.	Mierniki uzupełniające realizacji WPM	Jednostka	Źródło informacji	Okres badania
ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE				
1	Liczba zweryfikowanych obowiązujących planów miejscowych pod kątem zaleceń WPM	szt.	BAiPP	Co rok
2	Liczba nowych mpzp dla których wykonano studium komunikacyjne i prognozę oddziaływania na system transportowy	szt.	BAiPP	Co rok
3	Liczba opracowanych zintegrowanych programów rozwojowych dla obszarów	szt.	WCM	Co rok
4	Liczba uruchomionych zintegrowanych programów rozwojowych dla obszarów	szt.	WCM	Co rok
5	Liczba opracowanych projektów rewaloryzacji ulic i placów	szt.	WCM	Co rok
6	Liczba uruchomionych projektów rewaloryzacji ulic i placów	szt.	WCM	Co rok
7	Liczba zakończonych projektów rewaloryzacji ulic i placów	szt.	WCM	Co rok
8	Średnia długość podróży samochodem	km	Badanie ruchu	Co 5 lat
WPLYWANIE NA POPYT				
9	Odsetek osób deklarujących stosowanie elastycznych godziny pracy	%	Badanie Ruchu	Co 5 lat
10	Liczba opracowanych grupowych planów mobilności	szt.	WCM	Co rok
RUCH PIESZY				
11	Wskaźnik ruchliwości ogółem (liczba wszystkich podróży/mieszkańca/dobę)	l. podróży/osobę/dobę	Badanie Ruchu	Co 5 lat
12	Wskaźnik ruchliwości w podróżach pieszych	l. podróży/dobę	Badanie Ruchu	Co 5 lat

WARSZAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI - ZAŁĄCZNIK WSTĘPNY PLAN DZIAŁAŃ

13	Liczba przejść dla pieszych dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności	szt.	WCM	Co rok
14	Liczba przejść dla pieszych ze zmodyfikowanymi programami sygnalizacji świetlnej w celu uprzywilejowania pieszych	szt.	WCM	Co rok
15	Liczba przejść dla pieszych ze zwężonymi jezdniami - skróceniem drogi przejścia pieszego	szt.	WCM	Co rok
16	Liczba przejść dla pieszych na których sygnalizację świetlną zastąpiono uspokojeniem ruchu	szt.	WCM	Co rok
17	Liczba nowych przejść dla pieszych wyznaczonych na skrzyżowaniach i odcinkach międzywęzłowych (jako uzupełnienie)	szt.	WCM	Co rok
18	Liczba ciągów pieszych likwidujących dotychczasowe bariery dostępności (np. przez tereny kolejowe)	szt.	WCM	Co rok
19	Liczba zrealizowanych projektów odzyskania przestrzeni publicznych dotychczas zajętych przez samochody	szt.	WCM	Co rok
20	Liczba (i odsetek) szkół objętych działaniami na rzecz ograniczenia dojazdów samochodami i poprawy bezpieczeństwa ruchu	szt./%	WCM	Co rok
21	Odsetek uczniów docierających do szkół pieszo lub rowerem	%	Badanie ruchu	Co 5 lat
22	Liczba opracowanych dzielnicowych programów poprawy warunków ruchu pieszego	szt.	Dzielnice	Co rok
23	Liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych	l. osób	ZDM	Co rok
24	Liczba pieszych rannych w wypadkach drogowych	l. osób	ZDM	Co rok
TRANSPORT ZBIOROWY				
25	Długość pasów i jezdni autobusowych	km	ZTM	Co rok
26	Liczba linii autobusowych i tramwajowych objętych projektem racjonalizacji i optymalizacji	szt.	ZTM	Co rok
27	Wskaźnik ruchliwości w transporcie zbiorowym	l. podróży/ osobę/ dobę	Badanie Ruchu	Co 5 lat
28	Liczba biletów rodzinnych wykorzystanych w skali roku	szt.	ZTM	Co rok
ROLA RUCHU ROWEROWEGO				
29	Liczba tras rowerowych (ciągłych) przecinających strefę śródmiejską	szt.	WCM	Co rok
30	Liczba centrów dzielnic połączonych ciągłą trasą rowerowa ze strefą śródmiejską	szt.	WCM	Co rok
31	Liczba dróg dla rowerów przecinających granice Warszawy	szt.	WCM	Co rok
32	Długość odcinków ulic o ruchu uspokojonym (V = 30 km/h)	km	WCM	Co rok
33	Liczba ogólnodostępnych miejsc do parkowania rowerów w pasach drogowych ulic	szt.	WCM	Co rok
34	Liczba rowerów dostępnych w systemie Veturilo	szt.	ZDM	Co rok
35	Liczba wypożyczeń systemu Veturilo w roku	szt.	ZDM	Co rok
36	Liczba zorganizowanych parkingów B+R	szt.	WCM	Co rok
37	Liczba miejsc do parkowania rowerów w systemie B+R	szt.	WCM	Co rok
38	Wskaźnik ruchliwości w podróżach rowerowych	l. podróży/ osobę/ dobę	Badanie Ruchu	Co 5 lat
39	Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów	l. osób	ZDM	Co rok
40	Liczba rowerzystów rannych w wypadkach drogowych	l. osób	ZDM	Co rok
ROLA SAMOCHODU				
41	Długość odcinków ulic na których wprowadzono stałe ograniczenia dostępności dla samochodów (zakaz ruchu)	km	WCM	Co rok
42	Liczba podróży samochodem z przesiadką na transport zbiorowy	szt.	Badanie ruchu	Co 5 lat
43	Liczba osób deklarujących korzystanie z systemu car sharing	l. osób	Badanie Ruchu	Co 5 lat
44	Liczba samochodów dostępnych w systemie samochodów publicznych	szt.	ZDM	Co rok
45	Liczba wypożyczeń samochodów publicznych w roku	szt.	ZDM	Co rok
46	Liczba osób deklarujących korzystanie ze zorganizowanych systemów podwożenia się (car pooling)	l. osób	Badanie Ruchu	Co 5 lat
47	Liczba zorganizowanych miejsc postojowych w systemie K+R	szt.	ZTM	Co rok
48	Odsetek zarejestrowanych samochodów niskoemisyjnych	%	Dzielnice	Co rok
PARKOWANIE				

WARSZAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI - ZAŁĄCZNIK WSTĘPNY PLAN DZIAŁAŃ

49	Liczba parkingów (powierzchniowych/kubaturowych) wykorzystywanych wielofunkcyjnie	szt./liczba miejsc	WCM	Co rok
50	Liczba parkingów P+R wykorzystywanych wielofunkcyjnie	szt./liczba miejsc	ZTM	Co rok
51	Liczba miejsc parkingowych w pasach drogowych w strefie śródmiejskiej	szt.	ZDM	Co 5 lat
52	Odsetek miejsc do parkowania równoległego w strefie śródmiejskiej	%	ZDM	Co 5 lat
53	Liczba zlikwidowanych miejsc do parkowania na chodnikach w strefie śródmiejskiej (uwolnienie chodnika od samochodów)	szt.	WCM/ZDM	Co rok
54	Liczba zorganizowanych miejsc do parkowania autokarów	szt.	ZDM	Co rok
55	Liczba miejsc do parkowania objętych systemem zarządzania parkowaniem	szt.	ZDM	Co rok
56	Odsetek parkujących w SPPN bez opłaty, lub z przekroczonym czasem parkowania	%	ZDM	Co rok
57	Odsetek miejsc do parkowania w SPPN objętych limitem czasu parkowania	%	ZDM	Co rok
TRANSPORT ŁADUNKÓW				
58	Udział powierzchni strefy śródmiejskiej objętej systemem logistyki miejskiej	%	WCM	Co rok
59	Liczba zorganizowanych miejsc postoju samochodów dostawczych	szt.	ZDM	Co rok
EDUKACJA				
60	Liczba (i udział) szkół zaangażowanych w akcje „Rower w szkole”	szt./%	WCM/BE	Co rok
61	Liczba zrealizowanych godzin lekcyjnych nt. zrównoważonej mobilności	szt.	WCM/BE	
62	Liczba rowerów przekazanych szkołom (w ramach programu współpracy z miastem)	szt.	WCM	Co rok
PROMOCJA				
63	Liczba projektów zgłoszonych w ramach programu „Aktywni na rzecz zrównoważonej mobilności”	szt.	WCM	Co rok
64	Liczba miejskich i dzielnicowych akcji promujących zrównoważoną mobilność	szt.	WCM	Co rok
65	Liczba (odsetek) rekomendacji WOSM wdrożonych przez UM Warszawa	szt./%	WCM	Co rok
66	Odsetek pracowników UM Warszawa i jednostek (ZDM, ZTM) dojeżdżających codziennie do pracy rowerem/transportem zbiorowym	%	WCM	Co rok

WSTĘPNA PROPOZYCJA ZESTAWU ZADAŃ REALIZOWANYCH W RAMACH WARSZAWSKIEJ POLITYKI MOBILNOŚCI

70 zadań w 10 obszarach problemowych

ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

I.1 Zmiana limitów parkingowych dla nowej zabudowy

Opracowanie i wdrożenie (w ramach SUIKZP) nowego normatywu parkingowego zaostrzającego normy parkingowe dla biur, urzędów, handlu i usług w strefie śródmiejskiej (z zastosowaniem formuły nie więcej niż), zaostrzenie norm parkingowych dla biur i urzędów w wybranych obszarach strefy II (z zastosowaniem formuły nie więcej niż) oraz złagodzenie wymagań dot. zapewnienia minimalnej liczby miejsc parkingowych w zabudowie (także mieszkaniowej) w strefach II i III.

Po analizie uzyskanych efektów, ew. dalsze zmiany normatywu.

I.2 Zmiana zasad opracowywania planów miejscowych

Zmiana zasad opracowywania planów miejscowych będzie obejmować wprowadzenie:

- obowiązku różnicowania funkcji zabudowy w obrębie jednego lub kilku planów (bilansowania funkcji),
- ograniczeń możliwości gromadzenia dużych zespołów zabudowy, gdyby wpłynęło to na segregację publicznych przestrzeni miasta, utrudniało dostęp do węzłów komunikacyjnych czy wydłużało trasy piesze i przejazdy rowerami,
- rozwiązań układu drogowego ograniczających przejazdy tranzytowe z wykorzystaniem ulic niższych klas,
- obowiązku wykonywania Planu transportowego określającego założenia i zasady obsługi komunikacyjnej wszystkimi rodzajami transportu, prognozę wielkości ruchu generowanego i absorbowanego, założenia dot. podziału zadań przewozowych, prognozy wpływu na system transportowy, wytyczne komunikacyjne do planu, oraz koszty i korzyści społeczne wynikające z realizacji planu.

BPT opracuje zakres Planu transportowego i wytyczne dot. jego przygotowania.

BPT oraz AM opracują założenia demograficzno-społeczne i dot. rozwoju systemu transportowego, wspólne dla wszystkich opracowywanych planów miejscowych i z uwzględnieniem zrównoważonej mobilności.

Wprowadzony zostanie priorytet dla uchwalania planów w obszarach wymagających specjalnej ochrony, w obszarach kluczowych dla harmonijnego rozwoju przestrzennego miasta oraz w obszarach atrakcyjnych z punktu widzenia potencjalnych inwestycji, gdzie zainteresowanie inwestorów stwarza szansę planowego zrealizowania poszczególnych przedsięwzięć.

Kontynuacja działań. Po analizie uzyskanych efektów, ew. korekta zakresu i sposobu wykonywania Planów transportowych i założeń społeczno-demograficznych oraz dot. rozwoju systemu transportowego.

I.3 Przegląd i weryfikacja obowiązujących planów miejscowych

Wykonany zostanie przegląd i weryfikacja części obowiązujących planów miejscowych pod kątem efektów realizacji planów, w tym zagrożeń związanych z ew. nieuzasadnionym przeznaczeniem terenów pod różne rodzaje zabudowy. W uzasadnionych przypadkach nastąpi korekta zapisów planów.

Zakłada się wykonane przeglądu do roku 2020 i ew. korektę części zapisów planów.

Ew. kontynuacja zmian zapisów w planach.

I.4 Wprowadzenie zasady wykonania Planu Transportowego Inwestycji (PTI) na etapie WZ

Zasada ta będzie obowiązywać inwestorów realizujących inwestycje w obszarach nie objętych planem miejscowym. Zakres PTI będzie uzależniony od skali inwestycji - większy w przypadku inwestycji mogącej silnie oddziaływać na funkcjonowanie systemu transportowego i mniejszy dla małych inwestycji o mniejszym zasięgu oddziaływania.

W ramach PTI określone będą: założenia i zasady obsługi komunikacyjnej wszystkimi rodzajami transportu, założenia i zasady dot. parkowania i dostaw ładunków, prognoza wielkości ruchu generowanego i absorbowanego, założenia dot. podziału zadań przewozowych, prognoza wpływu na system

Kontynuacja działań. Po analizie uzyskiwanych efektów, ew. korekta zakresu i sposobu wykonywania PTI.

transportowy (warunki ruchu pieszego i rowerowego, jakość obsługi transportem zbiorowym, warunki ruchu samochodowego), zakres niezbędnych środków zaradczych (inwestycyjnych i organizacyjnych) łagodzących ew. wpływ inwestycji oraz sposób ich wdrożenia z podziałem na zadania inwestora i miasta. W ramach PTI dokonywana będzie ocena zgodności planowanej inwestycji (i zasad jej obsługi komunikacyjnej) z listą celów szczegółowych WPM.

I.5 Zintegrowane Programy Rozwojowe (ZPR) dla obszarów

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

W ramach opracowywanych programów będą: identyfikowane warunki i możliwości przekształceń oraz dogęszczenia zabudowy, wskazywane zasady zagospodarowania i zasady przekształceń terenów, identyfikowane możliwości zwiększenia/uzupełnienia zadrzewienia, chronione walory przyrodnicze, parki, skwery itp., obiekty sportowe, zabytki, planowane lokalizacje miejskich obiektów i miejskich projektów zwiększających integrację społeczną i poprawiających wizerunek miasta (np. przestrzenie publiczne), proponowane mechanizmy stymulowania zmian w zagospodarowaniu, określane zasady współpracy stron publicznych i prywatnych, określane harmonogramy, zasad realizacji i finansowania.

Do roku 2020 AM i BPT:

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

Wdrażanie ZPR, ewaluacja rezultatów.

Kontynuacja działań dot. opracowania i wdrażania ZPR.

I.6 Program przekształceń obszarów problemowych

Na terenie całego miasta zidentyfikowane i zdiagnozowane zostaną obszary monofunkcyjnej zabudowy, także związane z terenami kolejowymi.

Dla tego typu obszarów (np. Służewiec Przemysłowy) zostaną opracowane i uruchomione programy przekształceń zmierzające do uzyskania możliwie wysokiego stopnia zróżnicowania sposobu użytkowania terenu, a tym samym ograniczenia zapotrzebowania na transport.

W ramach współpracy m.st. Warszawy ze spółkami grupy PKP oraz innymi podmiotami odpowiedzialnymi za zarządzanie infrastrukturą kolejową oraz terenami kolejowymi opracowane zostaną programy włączania terenów kolejowych w przestrzeń miejską, ograniczania wywoływanych przez nie uciążliwości (m.in. ograniczanie efektu bariery komunikacyjnej i fragmentacji obszarów). Uzgadniane będą zasady zagospodarowywania nieruchomości kolejowych i możliwości tworzenia ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż torów kolejowych, oraz wyznaczania ulic lokalnych, tam gdzie jest to technicznie możliwe i praktycznie uzasadnione.

Priorytetowo będą traktowane modernizacje stacji i przystanków kolejowych (także dworców kolejowych) i zwiększanie ich dostępności, także dla osób o ograniczonej mobilności, osób starszych czy podróżujących z większym bagażem, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego. Działania dotyczyć będą m.in.: dostosowania przejść podziemnych i schodów do wymogów funkcjonalnych, lepszego powiązania tych obiektów z przyległym obszarem i miejskimi węzłami transportu zbiorowego oraz tworzenia ciągów pieszych przez tereny kolejowe (także zamkniętych, zagrodzonych).

Wdrażanie programów, ewaluacja rezultatów, kontynuacja działań.

I.7 Program rewaloryzacji ulic i placów

W ramach programu będą przygotowywane i wdrażane projekty rewaloryzacji ulic i placów w strefie śródmiejskiej i wybranych obszarach dzielnic. Będą służyć przeciwstawieniu się zawłasczeniu przestrzeni publicznych przez samochody oraz poprawie ich jakości i dostępności dla wszystkich osób (m.in. osób o ograniczonej mobilności). Ulicom i obszarom w sposób jednoznaczny zostaną przypisane zasady uprzywilejowania grup użytkowników (piesi, pasażerowie transportu zbiorowego, rowerzyści) w powiązaniu z odejściem od priorytetowego traktowania obsługi ruchu samochodowego

Kontynuacja działań dot. opracowania i wdrażania projektów rewaloryzacji.

(poprzez odejście od maksymalizowania przepustowości ulic i skrzyżowań dla samochodów). Do roku 2020

- zostaną opracowane założenia metodyczne wykonywania projektów rewaloryzacji,
- zostaną wyznaczone ulice/place/obszary planowane do rewaloryzacji i rewitalizacji,
- zostaną przygotowane pilotowe projekty rewaloryzacji, ze sformułowaniem ew. rekomendacji dot. opracowywania kolejnych projektów,
- zostaną wdrożone (ew. wdrożenie zostanie rozpoczęte) projekty pilotażowe,
- zostaną uruchomione procesy opracowywania kolejnych projektów rewaloryzacji.

I.8 Koncepcja zielonych korytarzy transportowych w Warszawie

W ramach tego programu zostanie opracowana koncepcja tzw. zielonych korytarzy transportowych (pieszych i rowerowych) łączących parki i inne tereny zielone miasta (także nad Wisłą), umożliwiające poruszanie się bez opuszczania terenów zieleni. W ramach koncepcji zaproponowany zostanie układ tras (istniejących i planowanych), zasady rozwiązań oraz zasady wdrożenia.

Kontynuacja działań.

WPŁYWANIE NA POPYT

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

II.1 Plany mobilności (PM)

Opracowywanie, pomoc w opracowywaniu (także w formie kursów szkoleniowych) i promowanie planów mobilności: indywidualnych, dla pojedynczych osób, dla grup społecznych/wiekowych (np. studentów, osób starszych), dla przedszkoli i szkół, dla firm z dużą liczbą pracowników, dla wybranych obszarów miasta, dla osiedli mieszkaniowych, dla pojedynczych obiektów (o różnych funkcjach), dla wydarzeń specjalnych (imprezy sportowe, koncerty, itd.). Plany będą dotyczyć sposobu wykonania podróży, ale także przystosowania miejsc (źródeł i celów podróży) do zrównoważonego podróżowania (np. dowiązanie do tras rowerowych, parkingi rowerowe, szatnia i prysznice, dojście do przystanku i zmiana jego usytuowania) oraz współpracy Miasta i pracodawców (np. współfinansowanie [ulgi] biletów komunikacji miejskiej, stworzenia brakującej infrastruktury)

Do roku 2020 BPT i ZTM:

- przygotują założenia metodyczne wykonywania PM,
- opracują pilotażowe PM dla różnych grup zainteresowań, ze sformulowaniem ew. rekomendacji dot. opracowywania kolejnych PM,
- uruchomią proces opracowywania PM.

W ramach tego zadania w celu realizacji planów mobilności, ale także zachęcenia i ułatwienia podróżowania po Warszawie pieszo, rowerem i transportem zbiorowym powołani zostaną Asystenci Zrównoważonej Mobilności (działający w ramach WCM, ZTM i wolontariusze). Ich zadaniem będzie docieranie do osób i grup zainteresowanych WPM, tworzeniem planów mobilności, wymagających wsparcia, przekazania informacji, szkolenia, przeprowadzenia praktycznych ćwiczeń itd. i organizowanie współpracy oraz ew. pomocy. Działania te będą miały na celu m.in. eliminację ew. barier utrudniających, lub uniemożliwiających korzystanie z systemu w sposób zrównoważony i budowanie dobrych nawyków (np. wśród osób przyjezdnych, rozpoczynających korzystanie z systemu transportowego, osób zmieniających miejsce zamieszkania).

Kontynuacja działań.

II.2 Zintegrowany program działań na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania na transport w godzinach szczytu

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

- elastyczne godziny pracy w wybranych jednostkach UM,
- promocja elastycznych godzin pracy wśród pracowników i pracodawców działających na terenie Warszawy,

Kontynuacja działań.

- e-usługi w UM i jednostkach miejskich (na podstawie oceny funkcjonowania UM, jednostek miejskich i dzielnic w zakresie jakości i kompletności e-usług z rekomendacjami usprawnień wpływających na ograniczenie i/lub wyeliminowanie potrzeby osobistego załatwiania spraw w urzędzie),
- niższe taryfy w komunikacji miejskiej poza godzinami szczytu (na podstawie wykonanych badań rynku),
- odbywanie spotkań w formie tele- i wideo- konferencji,
- praca w domu (zdalna, np. przez 1 dzień w tygodniu).

II.3 Program wielofunkcyjnego wykorzystywania parkingów

Rozpoznane zostaną możliwości wykorzystywania istniejących (i planowanych) parkingów wydzielonych (także prywatnych) na różne cele, np. parkingów wykorzystywanych przez pracowników w dni powszednie w dzień, przez mieszkańców w nocy, na cele turystyczne w weekendy, parkingów przy centrach handlowych obsługiwanych przez transport zbiorowy na cele P+R.

Do roku 2020 przygotowana zostanie inwentaryzacja parkingów, wskazane zostaną potencjalne możliwości wykorzystania i podjęte działania na rzecz ich wykorzystania na cele transportowe Warszawy (w miarę możliwości w jak największej liczbie lokalizacji).

Wdrażanie programu na kolejnych parkingach.

II.4 Program indywidualizacji usług transportu zbiorowego

Na obrzeżach miasta i w obszarach luźnej zabudowy rozpoznana zostanie możliwość zastępowania regularnej obsługi liniami komunikacyjnymi, indywidualnym transportem zbiorowym (np. taksówkami zbiorowymi i mikrobusami), z dostosowaniem trasy do bieżących potrzeb pasażerów.

Do roku 2020 przygotowana zostanie analiza możliwości indywidualizacji usług dla wybranego obszaru miasta (np. części Białołęki) i wdrożenie pilotowe. W zależności od uzyskanych efektów, w kolejnych latach program będzie rozwijany.

Rozwój programu.

II.5 Program wielofunkcyjnego wykorzystywania pasów autobusowych

Rozpoznane zostaną możliwości wykorzystania wybranych wydzielonych pasów autobusowych dla ruchu rowerowego, pojazdów wykorzystywanych przez więcej osób (np. w ramach systemu car pooling), do postoju pojazdów dostawczych (w wybranych godzinach).

W zależności od uzyskanych efektów, poszczególne rozwiązania będą wdrażane.

Rozwój programu, także w odniesieniu do nowych lokalizacji pasów autobusowych.

II.6 Opracowanie kalkulatora zrównoważonej mobilności

Opracowanie kalkulatora (w formie powszechnie dostępnej aplikacji), umożliwiającego obliczanie kosztów podróży po Warszawie (i aglomeracji) wykonywanych z wykorzystaniem różnych środków transportu. W ramach kalkulatora możliwe będzie udostępnianie także innych funkcji (np. szacowania skutków środowiskowych podróży, organizacji rywalizacji osób i grup konkurujących w ramach zasad zrównoważonej mobilności).

Rozwój programu.

II.7 Eksperymenty komunikacyjne

Program dotyczy wdrażania nietypowych, innowacyjnych, niekiedy kontrowersyjnych rozwiązań w drodze eksperymentów. Eksperymenty będą dotyczyć zarówno działań infrastrukturalnych (np. przebudowa skrzyżowań), organizacji ruchu (np. wprowadzenie ukośnych przejść przez skrzyżowanie), organizacji przewozów w transporcie zbiorowym jak i organizacji przestrzeni. W ramach eksperymentów analizowane będą doświadczenia związane z korzystaniem z zastosowanych rozwiązań przez użytkowników, tj. badane będzie w jaki sposób użytkownicy postrzegają i interpretują rozwiązanie z którego korzystają i jak je oceniają. Umożliwi to uwzględnienie w projektowaniu psychologii transportu i dostosowywanie rozwiązań do realnych zachowań użytkowników systemu transportowego. Analizowane będą także koszty inwestycyjne oraz koszty i korzyści społecznych. Wyniki eksperymentów będą podstawą decyzji o ew. rozpowszechnieniu rozwiązań.

Kontynuacja programu.

II.8 Wprowadzenie opłat za wjazd do obszaru i ew. korzystanie z wybranych dróg

Rozwiązanie przewidywane w przypadku dalszego pogarszania się warunków ruchu drogowego w centrum Warszawy, pogarszania się stanu środowiska naturalnego i obniżania się jakości życia w mieście i po wyczerpaniu innych możliwych działań naprawczych, w tym rozwoju systemu transportu zbiorowego i układu tras obwodowych. Zakłada się, że ew. wprowadzenie opłat będzie poprzedzone szczegółową analizą kosztów i korzyści społecznych oraz kampanią informacyjną zmierzającą do stopniowego uzyskania akceptacji społecznej, potwierdzonej w drodze referendum.

Rozwiązanie przewidywane w dalszej perspektywie, po uzyskaniu akceptacji społecznej

RUCH PIESZY

Zakres zadań do roku 2020 Zakres zadań po roku 2020

III.1 Wdrożenie standardów projektowania ciągów pieszych

Wdrożenie standardów służących planowaniu, projektowaniu, wykonywaniu i utrzymaniu infrastruktury przeznaczonej dla pieszych. Dotyczyć to będzie także zasad prowadzenia ruchu pieszego w trakcie wykonywanych remontów dróg.

Standardy są obowiązkowe na terenie m.st. Warszawy i będą stosowane przez: jednostki zajmujące się planowaniem, biura projektowe, firmy wykonawcze oraz przez zarządców dróg i zarządców ruchu we wszystkich przedsięwzięciach budowlanych i modernizacyjnych realizowanych na terenie miasta.

Przestrzeganie obowiązku stosowania standardów. Ew. ich aktualizacja.

III.2 Program porządkowania ciągów pieszych

Przeprowadzony zostanie przegląd inwentarycyjny ulic (głównych ciągów pieszych, tras przez Wisłę, ulic o znaczeniu dzielnicowym, w wybranych obszarach także ulic lokalnych) pod kątem usytuowania urządzeń i obiektów w przestrzeni przeznaczonej dla pieszych.

Na tej podstawie dla poszczególnych ulic zostaną opracowane pakiety niezbędnych zmian (usunięcia przeszkód, przesunięcia, remonty, np.) porządkujące ciągi piesze, ułatwiające ruch pieszych i zapewniające wymagany poziom obsługi. Działania będą służyć także zapewnieniu wymaganej dostępności ulic dla osób z ograniczoną mobilnością.

Zakłada się całościowe wdrożenie programu do roku 2020, w przypadkach wyjątkowych po tym terminie.

Ew. dokończenie programu.

III.3 Program dostosowania przejść dla pieszych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością

Przeprowadzony zostanie przegląd inwentarycyjny wszystkich przejść dla pieszych w strefie śródmiejskiej i w dzielnicach, ich wyposażenia, gęstości rozmieszczenia i dostosowania do potrzeb osób starszych i o ograniczonej mobilności.

Na tej podstawie zostanie opracowany i wdrożony program poprawy warunków ruchu i bezpieczeństwa na przejściach przez jezdnie (wyniesienie przejścia do poziomu chodnika, obniżenie krawężnika, pasy ostrzegawcze z elementami dotykowymi, poprawienie widoczności, oświetlenie, skrócenie długości przejścia, dostosowanie szerokości do natężeń ruchu, dogęszczenie przejść dla pieszych lub ich usunięcie na drogach niższych klas.

Zakłada się, że całościowe wdrożenie programu w strefie śródmiejskiej nastąpi do roku 2020, w poszczególnych dzielnicach będzie kontynuowane po tym terminie.

Dokończenie programu

III.4 Program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym

Przeprowadzona zostanie identyfikacja i inwentaryzacja barier komunikacyjnych w ruchu pieszym występujących w strefie śródmiejskiej i w dzielnicach, np. skrzyżowań pozbawionych naziemnych przejść dla pieszych (na poszczególnych wlotach), brakujących przejść dla pieszych na odcinkach międzywęzłowych, występowania nieciągłości na ciągach pieszych, schodów, braku powiązań przez tereny zamknięte (ogrodzone, tereny kolejowe, itp.). Na podstawie analizy możliwości, wprowadzane będą nowe przejścia dla pieszych i inne rozwiązania eliminujące bariery (np. kontynuacja ciągów

Kontynuacja wdrażania programu.

pieszych przez tereny kolejowe). Elementem programu będzie likwidacja niepotrzebnych wygrodzeń.

III.5 Program dostosowania sygnalizacji świetlnej do ruchu pieszego

Przeprowadzony zostanie przegląd programów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych w strefie śródmiejskiej i w dzielnicach pod kątem ich dostosowania do potrzeb ruchu pieszego. Na tej podstawie wprowadzone zostaną korekty w programach sygnalizacji świetlnej (np. wydłużenie sygnału zielonego dla pieszych, rezygnacja ze wzbudzania sygnału przez pieszych, skrócenie długości cyklu sygnalizacji świetlnej) oraz ew. geometrii skrzyżowania (minimalizacja długości drogi ewakuacji pieszych). W ramach programu zakłada się również weryfikację konieczności funkcjonowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i w miarę możliwości rezygnację z niej na rzecz innych rozwiązań np. urządzeń brd umożliwiających uspokojenie ruchu

Dokończenie programu.

Zakłada się całościowe wdrożenie programu w strefie śródmiejskiej do roku 2020, w poszczególnych dzielnicach z kontynuacją po tym terminie

III.6 Program odzyskiwania przestrzeni publicznych

W obszarze śródmiejskim i w wybranych obszarach dzielnic wytypowane zostaną ulice i place, fragmenty ulic i placów gdzie funkcje komunikacyjne (czasowo, lub na stałe) będą zastępowane innymi (np. strefa piesza/pieszorowerowa). Dla wytypowanych przypadków przygotowane zostaną programy aktywizacji przestrzeni publicznych, obejmujące np.: zachęty do lokowania punktów usługowych i gastronomicznych zarówno w parterach budynków, jak i w przestrzeni ulicy oraz udzielane będzie techniczne wsparcie organizacji spotkań, koncertów, wystaw. Projekty opracowywane będą z mieszkańcami, aktywizując lokalną społeczność. Możliwa będzie także forma konkursowa.

Kontynuacja wdrażania programu.

W pierwszej fazie uruchomione zostaną wdrożenia pilotażowe, a następnie program będzie rozwijany.

III.7 Audyt infrastruktury pieszej

Wprowadzony zostanie:

- audyt istniejącej infrastruktury polegający na monitorowaniu stanu technicznego oraz wszelkich ewentualnych utrudnień i ograniczeń ciągów pieszych oraz
- obowiązkowy audyt pod kątem poprawności rozwiązań dla ruchu pieszego na etapie projektowania i budowania tras.

Do roku 2020:

- opracowane zostaną zasady wykonywania audytów,
- wdrożone zostaną procedury audytu.

Kontynuacja wdrażania programu.

TRANSPORT ZBIOROWY

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

IV.1 Uzależnienie wysokości taryf w komunikacji miejskiej od cenowej elastyczności popytu

Wprowadzenie zasady analizowania i ustalania wysokości taryf w komunikacji miejskiej na podstawie systematycznie prowadzonych (np. co 2 lata) badań cenowej elastyczności popytu. Stosowane będą ulgi na przejazdy rodzinne.

Kontynuacja zasady.

IV.2 Racjonalizacja układu linii tramwajowych i autobusowych

Przygotowanie programu uproszczenia i dostosowania układu linii autobusowych do planu głównych tras wysokiej jakości oraz eliminowania dublowania linii na tych samych trasach. Analizy obejmą także trasy i linie tramwajowe, pod kątem weryfikacji ich efektywności oraz eliminacji występujących

Kontynuacja realizacji

problemów. Celem będzie większa czytelność układu linii i ograniczenie kosztów eksploatacyjnych przy zachowaniu wysokiego standardu obsługi pasażerów. Zakłada się, że spodziewane zwiększenie liczby przesiadek rekompensowane będzie m.in. poprawą jakości węzłów przesiadkowych oraz rozwojem i poprawą jakości systemu na głównych trasach.

programu.

IV.3 Wdrażanie ITS w transporcie

Program obejmie zadania z zakresu inteligentnych systemów transportowych (systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe, priorytety w sygnalizacji świetlnej). Przygotowane zostaną założenia i programy rozwojowe w zakresie:

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

Szczególnym zadaniem będzie rozwój systemu poboru opłat w transporcie zbiorowym w kierunku jego ujednoczenia i zwiększenia dostępnych form zakupu biletu (np. bilet elektroniczny z możliwością odbywania krótkiej podróży na kredyt niezależnie od stanu doładowania konta, uzależnienie wysokości opłaty od intensywności korzystania z systemu - programy lojalnościowe, uzależnienie wysokości opłaty okresu podróżowania - taniej poza szczytem).

Kontynuacja realizacji programu.

IV.4 Program integracji systemów transportu

Zadaniem programu będzie **zwiększenie stopnia integracji systemów transportu**. W ramach programu rozwijana będzie oferta wspólnego biletu (w zakresie funkcjonalnym i obszarowym), integracja rozkładów jazdy, oraz systemy P+R (na terenie Warszawy i aglomeracji), B+R i K+R. Przeprowadzona zostanie analiza węzłów przesiadkowych pod kątem zapewnienia optymalnych warunków i komfortu przesiadek, zmniejszenia strat czasu i zwiększenia dostępności transportu zbiorowego dla wszystkich grup użytkowników oraz poprawy dostępności węzłów komunikacyjnych pieszo i rowerem. Wynikiem będzie plan modernizacji i usprawnień węzłów przesiadkowych.

Kontynuacja realizacji programu.

IV.5 Analiza kosztów funkcjonowania transportu

W ramach programu przeprowadzona zostanie analiza rzeczywistych kosztów działania poszczególnych środków transportu zbiorowego w Warszawie z porównaniem do efektów prowadzonej działalności przewozowej (liczby przewożonych pasażerów, wpływów z biletów) z uwzględnieniem wpływu na środowisko. Wyniki będą wykorzystywane do podejmowania działań w zakresie organizacji przewozów i inwestycji w systemie transportu zbiorowego. Analogicznie, przeprowadzona zostanie analiza wpływów i wydatków dotyczących budowy i eksploatacji dróg i parkingów z uwzględnieniem wysokości kosztów ponoszonych bezpośrednio przez użytkowników. Służyć to będzie optymalizacji wpływów i racjonalizacji wydatków.

Powtarzanie analiz w kolejnych latach.

IV.6 Wprowadzenie Karty Pasażera

W ramach programu zostanie przeprowadzona weryfikacja obowiązującego regulaminu przewozów i przepisy porządkowe obowiązujące w publicznym transporcie zbiorowym. Na tej podstawie oraz wzorów z innych miast, w tym zagranicznych wprowadzona zostanie Karta Pasażera użytkowników transportu miejskiego w Warszawie. Treść karty zostanie poddana konsultacjom społecznym. Wdrożenie rozwiązania, mającego podkreślać uprawnienia (a nie obowiązki pasażerów) będzie promowana wśród użytkowników systemu transportowego. Program zostanie zrealizowany do końca 2020 roku.

-

ROLA ROWERU

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

V.1 Program dostosowania strefy śródmiejskiej do ruchu rowerowego

Dla poszczególnych podobszarów strefy śródmiejskiej zostaną opracowane programy budowy spójnego systemu tras i parkingów rowerowych, łączących wszystkie źródła i cele ruchu (w formie: dróg wydzielonych, pasów dla rowerów, ulic o ruchu uspokojonym, ruchu rowerowego „pod prąd”, np.).

Dokończenie programu.

W niektórych przypadkach stosowane będą rozwiązania tymczasowe do czasu zakończenia projektów rewitalizacji wybranych lic i placów.

Zakłada się, że znaczna część strefy śródmiejskiej zostanie dostosowana do potrzeb ruchu rowerowego do roku 2020, w przypadkach wyjątkowych po tym terminie.

V.2 Program budowy międzydzielnicowych tras rowerowych

Zakres zadań zgodnie z „Programem rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020”. Dodatkowo przeanalizowana będzie możliwość wykorzystania korytarzy transportu kolejowego do organizacji ruchu rowerowego (zgodnie z zadaniem I.6).

Kontynuacja wdrażania programu.

Zakłada się znaczne (>50%) zaawansowanie programu do roku 2020.

V.3 Dzielnicowe programy rozwoju infrastruktury rowerowej

Opracowane zostaną dzielnicowe programy rozwoju infrastruktury rowerowej w nawiązaniu do zadań IV.1 i IV2. W pierwszej kolejności wspierany będzie (organizacyjne i finansowo) rozwój tras rowerowych (i parkingów) łączących cele dzielnicowe z: węzłami przesiadkowymi na transport zbiorowy, trasami międzydzielnicowymi oraz istniejącymi już szlakami rowerowymi.

Kontynuacja wdrażania programu.

Do roku 2020 zakłada się:

- opracowanie programów dzielnicowych wraz z określeniem priorytetów,
- rozpoczęcie wdrażania programu.

V.4 Program likwidacji barier i utrudnień w ruchu rowerowym

Program ma na celu dostosowanie infrastruktury do obowiązujących standardów technicznych, likwidację barier występujących w systemie (np. schody) oraz wprowadzenie ułatwień w ruchu (np. kontrapasy, skróty m.in. przez tereny kolejowe). Zadanie zostanie wykonane z aktywnym zaangażowaniem mieszkańców w identyfikację miejsc najbardziej uciążliwych i niebezpiecznych.

Zakłada się całościowe zakończenie programu do roku 2020, wyjątkowo po tym terminie.

V.5 Audyt infrastruktury rowerowej

Wprowadzony zostanie:

- audyt istniejącej infrastruktury polegający na monitorowaniu geometrii i stanu technicznego sieci tras i weryfikacji warunków widoczności pod kątem warunków dla bezpiecznego ruchu rowerowego oraz
- obowiązkowy audyt rowerowy na etapie projektowania i budowania tras.

Do roku 2020:

- opracowane zostaną zasady wykonywania audytów,
- wdrożone zostaną procedury audytu.

Wykonywanie audytu istniejącej infrastruktury i przestrzeganie obowiązku audytu projektów i wykonania infrastruktury.

V.6 Program „Rower w szkole”

Zadanie będzie składać się z trzech elementów:

- rozwoju infrastruktury rowerowej w otoczeniu szkół i na trasach dojazdowych,
- wsparcia szkół w zakresie wyposażenia w rowery i możliwość uczestniczenia w specjalnych lekcjach edukacyjnych dot. mobilności w miastach (prowadzonych z udziałem przedstawicieli miasta), wycieczkach rowerowych, spotkaniach, grach i zabawach dot. zrównoważonej mobilności,
- wdrażania rozwiązań innowacyjnych, takich jak np. „rowerobusy”, umożliwiające pod opieką osoby dorosłej wspólne przejazdy rowerem pomiędzy domem i szkołą.

Do roku 2020 program będzie wdrożony w wybranych szkołach (pilotażowo), następnie będzie sukcesywnie rozwijany.

Kontynuacja wdrażania programu.

V.7 Rozwój systemu Veturilo	
Kontynuacja rozwoju w strefie śródmiejskiej i w dzielnicach, także z wprowadzaniem różnych form roweru (dla dzieci, seniorów, towarowych, itp.).	Kontynuacja rozwoju.
V.8 Rozwój systemu B+R	
Kontynuacja rozwoju w połączeniu z systemem P+R i jako parkingi organizowane niezależnie, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków kolejowych, metra, tramwajowych i autobusowych. Zakłada się całościowe wyposażenie systemu transportowego w B+R do roku 2020, w przypadkach wyjątkowych po tym terminie.	Dokończenie programu i ew. nowe lokalizacje związane z rozwojem systemu transportowego.
V.9 Miejski serwis rowerowy (MSR)	
Zorganizowany zostanie Miejski serwis rowerowy, działający rotacyjnie w różnych miejscach miasta (ważnych węzłach komunikacji rowerowej). Będzie służyć mieszkańcom Warszawy pomocą w bieżących naprawach/przeeglądach rowerów oraz prowadzić szkolenia i porady w zakresie codziennej obsługi rowerów i wykrywania usterek. W okresie wiosennym dodatkowo będzie wspomagać przygotowanie rowerów do sezonu.	Po analizie uzyskanych efektów ew. kontynuacja i rozwój działania MSR.

ROLA SAMOCHODU

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

VI.1 Zintegrowany program na rzecz ograniczenia roli samochodu w mieście	
Do roku 2020 przygotowanie i rozpoczęcie wdrożenia zintegrowanego programu obejmującego m.in. takie rozwiązania jak:	
<ol style="list-style-type: none"> 1) W strefie śródmiejskiej i wybranych obszarach dzielnic: <ul style="list-style-type: none"> ■ ograniczanie szerokości jezdni oraz liczby i szerokości pasów ruchu, ■ ograniczenie powierzchni skrzyżowań, zwiększanie dostępności ulic (powiązań z obsługiwany obszarem), ■ uspokajanie ruchu i ograniczenie prędkości dopuszczalnej (organizacja stref zamieszkania, stref 30 km/h), ■ przerywanie ciągłości ciągów (przeciwdziałanie ruchowi tranzytowemu), ■ wydzielanie pasów ruchu dla autobusów i rowerów, ■ wyznaczanie naziemnych przejść dla pieszych, ■ czasowe lub stałe zamknięcia obszarów (odcinków ulic) dla ruchu samochodowego, ■ redukcja liczby miejsc do parkowania samochodów, ■ dostosowanie sygnalizacji świetlnej do potrzeb ruchu pieszego i rowerowego oraz priorytetów dla transportu zbiorowego, ■ organizacja przestrzeni współdzielonych. 2) W rejonie szkół (zwłaszcza podstawowych i gimnazjów): <ul style="list-style-type: none"> ■ ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu, bądź całkowite wyłączenia z ruchu samochodowego, ■ organizacja K+R, ■ organizacja dojazdów pieszo i dojazdów rowerem, ■ organizacja obsługi transportem zbiorowym. 3) Rozwój idei podwożenia się (car-pooling), tj. wsparcie inicjatyw prywatnych i rozwiązań systemowych, np.: zorganizowanie platformy pomagającej kontaktować się osobom zainteresowanym podwożeniem się; opracowanie zbioru zasad dot. podwożenia się (regulaminu), działania edukacyjne i promocyjne, a także wsparcie organizatorów systemu (indywidualnych, pracodawców, organizacji społecznych, sąsiedzkich, operatorów prywatnych). Przewiduje się możliwość tworzenia dodatkowych zachęt takich jak: dopuszczenie podwożących się na wybrane pasy autobusowe, czy wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych (np. w ramach P+R). 4) Na terenie całej Warszawy zostanie wprowadzona zasada, że na wszystkich ulicach klasy (dojazdowe, lokalne i zbiorcze w przypadku uspokojenia) 	Kontynuacja działań w strefie śródmiejskiej, rozwój car-poolingu i car-sharingu.

dopuszczalna prędkość ruchu będzie nie większa niż 30 km/h.

VI.2 Rozwój systemów P+R i K+R

Kontynuowany będzie rozwój systemu P+R w formie niskonakładowych parkingów (w III strefie) oraz K+R. Wspierany będzie rozwój P+R w otoczeniu Warszawy (głównie w rejonie stacji i przystanków kolejowych). Decyzje realizacyjne określające: lokalizację, wielkość i sposób rozwiązania technicznego, będą podejmowane z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści społecznych.

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

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

VI.3 Promocja miejskich samochodów i car sharingu

Podjęte zostaną działania edukacyjne i promocyjne zachęcające do rezygnacji z posiadania własnego samochodu na rzecz korzystania z samochodów publicznych, zachęcające do korzystania z samochodów o małych gabarytach także z ekologicznymi napędami, korzystanie ze skuterów i motorowerów oraz korzystanie z systemów car sharingu. Promowane będą taksówki wykorzystujące pojazdy niskoemisyjne, m.in. elektryczne np. poprzez organizowanie specjalnych miejsc postojowych, uprzywilejowanie w ruchu, promowanie ich wykorzystania przez użytkowników.

Kontynuacja działań, wdrażanie rozwiązań systemowych.

Stwarzane będą specjalne zachęty np. poprzez udzielanie dostępu do wybranych obszarów miasta tylko określonym rodzajom pojazdów, stosowanie preferencji w opłatach za parkowanie (ew. w dalszej przyszłości za wjazd do obszaru), wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych, dopuszczenie do korzystania ze specjalnych pasów ruchu.

Do roku 2020 BPT przygotowuje program promocji miejskich samochodów. Na tej podstawie wdrożone zostaną rozwiązania pilotażowe.

PARKOWANIE

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

VII.1 Program porządkowania parkowania

Przygotowany zostanie program uporządkowania parkowania w strefie śródmiejskiej a w następnej kolejności w dzielnicach. Przeprowadzona zostanie inwentaryzacja parkowania (ilości miejsc do parkowania, sposobu wykorzystania miejsc, parkowania niezgodnego z przepisami, itd.) i opracowane zostaną działania skierowane na: eliminację parkowania niezgodnego z przepisami i zagrażającego brd, odblokowanie i ochronę nawierzchni chodników (w możliwie jak najkrótszym czasie z całkowitym wyeliminowaniem parkowania na chodnikach i trawnikach) oraz stworzenia podstaw rewitalizacji ulic i placów. Zweryfikowana zostanie poprawność wyznaczenia miejsc do parkowania w SPPN i sposobu ich oznakowania. Zaplanowane będą miejsca do parkowania rowerów, motocykli i skuterów oraz samochodów dostawczych.

Kontynuacja działań.

W strefie śródmiejskiej program zostanie opracowany i w dużej części zrealizowany do roku 2020, a następnie będzie kontynuowany. Programy dzielnicowe zostaną rozpoczęte do roku 2020 i następnie kontynuowane.

VII.2 Zwiększenie skuteczności egzekucji zasad parkowania

Podjęte zostaną działania na rzecz uszczelnienia systemu SPPN i wymuszenia parkowania zgodnego z przepisami. Dotyczyć będą m.in.:

- skrócenia czasu niezbędnego do przeprowadzenia kontroli pojazdów (np. dzięki poprawie organizacji pracy i unowocześnieniu metod kontroli),
- zwiększenia zaangażowania i skuteczności działań straży miejskiej i policji (np. w formie patroli pieszych i rowerowych) poprzez określenie priorytetów, częstsze stosowanie blokowania i odholowania pojazdów zwłaszcza, gdy zagrażają one bezpieczeństwu ruchu (np. gdy ograniczają widoczność i utrudniają ruch, w tym pieszy i rowerowy).

Kontynuacja działań.

Podjęte będą także działania na rzecz zmian ustawowych, jeśli chodzi o przepisy dotyczące tzw. opłat dodatkowych za brak ważnego biletu parkingowego. Dążyć się będzie do ustalania stawek progresywnych z wysokością opłat wzrastającą za każde kolejne popełnione wykroczenie oraz unikanie opłat.

VII.3 Monitoring i rozwój SPPN

Wprowadzony zostanie systemowy monitoring funkcjonowania SPPN (regularne jakościowe i ilościowe badania i obserwacje strefy płatnej) z oceną jej efektywności oraz analizą możliwości i zasadności jej obszarowego rozszerzenia.

Rozważone zostaną także zmiany zasad funkcjonowania strefy płatnej (z uwzględnieniem ew. zmian przepisów) w zakresie: pobierania opłat w dni wolne od pracy w wybranych strefach miasta z występującym deficytem miejsc do parkowania, różnicowania stawek opłat oraz czasu parkowania w zależności od obszaru, rodzaju pojazdów, abonamentu z kartą Eko dla posiadaczy pojazdów samochodowych napędzanych silnikami elektrycznymi lub hybrydowymi, stawek opłat dodatkowych za brak ważnego biletu parkingowego (wprowadzenie stawek progresywnych za każde kolejne popełnione wykroczenie oraz unikanie opłat).

Wprowadzone zostaną zmiany regulaminu SPPN w odniesieniu do zasad przyznawania abonamentów parkingowych mieszkańcom strefy płatnej obejmujące: zwiększenie stawek opłat abonamentowych (ze zróżnicowaniem opłat w zależności od podstrefy), ograniczenie liczby wydawanych abonamentów (np. jeden abonament na lokal na zasadach preferencyjnych, a każdy kolejny z wyższą opłatą), różnicowanie stawek opłat w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i/lub spełnianych norm emisji spalin, uprawniającego do zniżki za parkowanie

Ew. zmiany będą poprzedzane konsultacjami społecznymi i kampanią informacyjną wyjaśniającą konieczność zmian.

Kontynuacja działań, także w zależności od następujących zmian ustawowych.

VII.4 Program parkingów miejskich

W ramach zmian w organizacji ruchu w strefie śródmiejskiej miejsca do parkowania w pasach drogowych będą zastępowane miejscami na parkingach wydzielonych. Przewiduje się wykorzystywanie istniejących (i planowanych) parkingów miejskich oraz parkingów prywatnych (w tym kubaturowych). Cel ten zostanie osiągnięty dzięki współpracy z właścicielami/zarządcami parkingów prywatnych i np. porozumień określających zasady włączenia wolnych miejsc do systemu parkingów miejskich.

Kontynuacja działań.

VII.5 Ograniczanie parkowania w obszarach wrażliwych

Na podstawie opracowanego programu redukcji i porządkowania parkowania limitowane będzie parkowanie na ulicach w obszarach o szczególnym charakterze (gdzie zlokalizowane są chronione zabytki i dobra kultury, planowana jest organizacja przestrzeni publicznych, ulic pieszych i z ograniczonym ruchem samochodowym).

Decyzje o ograniczeniu możliwości parkowania na ulicach będą wynikiem szczegółowych analiz, z rozpoznaniem: zapotrzebowania na parkowanie, możliwości wykorzystania istniejących i planowanych parkingów wydzielonych, możliwości pozostawienia parkowania na ulicy (określone zostaną miejsca parkingowe do likwidacji) oraz opracowaniem zasad parkowania dla mieszkańców.

Do roku 2020 BPT przygotuje program redukcji parkowania w takich obszarach, przeprowadzone zostaną konsultacje społeczne i nastąpi wdrożenie programu.

Kontynuacja działań.

VII.6 Ograniczanie parkowania w otoczeniu nowych budynków

W przypadku obiektów mogących silnie oddziaływać na system transportowy, z uwagi na spodziewany wzrost ruchu dojazdowego i wyjazdowego, zasady parkowania będą określone w ramach opracowywanego Planu transportowego inwestycji, określającego wielkość parkingu w obiekcie oraz skalę i zasady

Stosowanie wymagań.

parkowania na ulicach w sąsiedztwie obiektu. Wymagany będzie: bilans miejsc parkingowych na ulicach i w obiektach w obszarze wpływu obiektu, rozpoznanie rodzajów parkowania na ulicach w obszarze wpływu obiektu z określeniem udziału parkowania związanego z mieszkańcami obszaru oraz parkowania związanego z ruchem dojazdowym, wykonanie prognoz zapotrzebowania na parkowanie, uwzględniających cele związane z ograniczeniem ilości zaparkowanych samochodów, ocena możliwości pozostawienia lub zmniejszenia liczby miejsc parkingowych wyznaczonych w liniach rozgraniczających ulic w obszarze wpływu obiektu z określeniem stopnia ew. redukcji tych miejsc.

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

VII.7 Organizacja parkowania autokarów

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

Program zostanie wdrożony do roku 2020.

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

VII.8 System zarządzania parkowaniem

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

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

Kontynuacja rozwoju systemu.

VII.9 Wprowadzenie opłat na parkingach obsługujących obiekty UM

Wprowadzone zostaną opłaty za parkowanie na wydzielonych parkingach obsługujących obiekty UM - ze stawkami opłat nie mniejszymi, niż obowiązujące w SPPN.

Utrzymanie opłat.

TRANSPORT ŁADUNKÓW

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

VIII.1 System logistyki miejskiej

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

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

Opracowywanie planów dostaw dla kolejnych obszarów i ich systematyczne wdrażanie.

Zakłada się początkowo (do roku 2020) opracowanie projektów pilotażowych organizacji dostaw dla wybranych obszarów/ulic, pozwalających na

zebranie doświadczeń i wyciągnięcie wniosków na potrzeby rozwiązań systemowych.

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

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

Kierunkowo zakłada się zakaz dostępu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16T do wnętrza obszaru wyznaczonego przebiegiem Obwodnicy Ekspresowej oraz pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 5T do wnętrza obszaru strefy śródmiejskiej.

EDUKACJA

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

IX.1 Badanie i analiza grup docelowych WPM

Badanie empiryczne służące wyróżnieniu grup docelowych ze względu na potrzeby i preferencje. Identyfikacja rozwiązań dotyczących mobilności, które dana grupa akceptuje, jest gotowa rozważyć, odrzuca. Jak wynika z obserwacji trendów w dużych miastach europejskich, oczekiwane społeczne jest takie, że system transportowy będzie bardziej elastyczny i wrażliwy na różne style życia w mieście i różne potrzeby - wynikające z preferencji i ograniczeń różnych grup docelowych.

W pierwszym kroku przeprowadzona zostanie analiza istniejących zbiorów danych dotyczących mobilności w mieście w celu określenia, jakimi wynikami dotyczącymi zachowań i opinii miasto już dysponuje, a jakich danych brakuje. W drugim kroku zostanie przygotowane i przeprowadzone badanie empiryczne metodami psychologii środowiskowej służące zidentyfikowaniu postaw, preferencji i opisaniu nawyków grup docelowych dotyczących mobilności w mieście. Na tej podstawie zostaną wyróżnione grupy docelowe dla dalszych działań związanych z polityką mobilności.

Identyfikacja grup docelowych posłuży do określenia celów polityki, treści edukacyjnych w odniesieniu do postaw danej grupy, określenie miar sukcesu w odniesieniu do danej grupy. Doświadczenia innych miast wskazują, że im dokładniejsza wiedza na temat grup docelowych i im staranniejsze zaplanowane są działania skierowane specyficznie do tej grupy, tym większa jest skuteczność działań edukacyjnych i promocyjnych.

Przeprowadzona zostanie identyfikacja rozwiązań, które dana grupa już realizuje, takich które byłaby gotowa wypróbować i takich, które na pewno odrzuci. Zostanie wykonana analiza dostępnych form komunikowania informacji związanych z mobilnością i ich dostosowanie do potrzeb i preferencji poszczególnych grup docelowych. Działanie to będzie podstawą do sformułowania programów adekwatnych działań edukacyjnych i promocyjnych dla poszczególnych grup. Uzyskane wyniki będą także pomocne w optymalizowaniu działań infrastrukturalnych i organizacyjnych dotyczących systemu transportowego.

Kontynuacja realizacji programu, okresowe powtarzanie badań i monitorowanie zmian.

IX.2 Program współpracy z grupami docelowymi

Realizacja WPM wymaga wypracowanie stałych mechanizmów współpracy z grupami docelowymi. Bazując na dobrych praktykach z zakresu marketingu i badań konsumenckich, program ten będzie miał na celu pozostawanie w stałym kontakcie ze środowiskami grup docelowych, uzyskiwanie informacji zwrotnej o działaniach prowadzonych w ramach polityki mobilności oraz ewentualne korygowanie realizowanych projektów edukacyjnych i promocyjnych.

Spośród zidentyfikowanych grup docelowych zostaną wybrane stałe panele użytkowników które będą angażowane do współpracy w ramach polityki mobilności. Będzie to służyć stałemu monitorowaniu zmian postaw i nawyków danych grup; konsultowaniu nowych rozwiązań skierowanych do danej

Kontynuacja programu w kolejnych latach.

grupy; dostarczaniu i pozyskiwaniu informacji zwrotnej o atrakcyjności i efektywności różnych rozwiązań w celu lepszego planowania kolejnych kroków.

IX.3 Program edukacji szkolnej nt. zrównoważonej mobilności

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

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

W pierwszym okresie:

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

Kontynuacja realizacji programu z włączaniem kolejnych szkół i monitoring efektów.

IX.4 Program „Przyjaciele mobilności w szkołach”

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

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

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

Kontynuacja realizacji programu z włączaniem kolejnych szkół i monitoring efektów.

IX.5 Program edukacji dorosłych nt. zrównoważonej mobilności.

Działania edukacyjne będą skierowane także do innych grup wiekowych i zawodowych. W szczególności obejmą one: pracowników Urzędu Miasta i podległych jednostek, studentów i pracowników wyższych uczelni, nauczycieli w szkołach, pracowników dużych firm, kierowników zawodowych, kierowników pojazdów dostawczych, sprawców poważnych wykroczeń drogowych, funkcjonariuszy straży miejskiej i policji, osoby starsze i z ograniczoną mobilnością.

Działania będą skierowane także do innych grup docelowych (zidentyfikowanych w ramach IX.1, np. do osób w kluczowych momentach cyklu życia (nowi mieszkańcy miasta, urodzenie dziecka, przejście na emeryturę itp.). Bazując na wiedzy z zakresu psychologii rozwojowej i psychologii zachowań nawykowych wiadomo, że podejmowanie prób zmiany zachowań nawykowych jest najskuteczniejsze w momentach dużych zmian dotyczących stylu życia. w kontekście mobilności, znaczące są momenty np. przeprowadzki, założenia rodziny, przejścia na emeryturę itp. W tej części programu tworzone będą pakiety edukacyjne skierowane do osób które znajdują się w sytuacji dużej zmiany stylu życia.

Kontynuacja działań.

Sformułowane zostaną także specyficzne programy edukacji dorosłych obejmujące nabywanie wiedzy, umiejętności i nawyków oraz zmianę nastawienia wobec zrównoważonej mobilności. W przygotowanych pod tym kątem pakietach edukacyjnych łączona będzie wiedza o rozwiązaniach dotyczących mobilności w mieście, możliwości nabycia nowych umiejętności w tym zakresie oraz zachęty do podtrzymania nowych zachowań aż staną się nawykowe.

Zakłada się korzystanie z różnych form pracy, np. lekcji, wykładów, warsztatów, możliwości wypróbowania nowych rozwiązań, dostarczanie pomocy asystentów przy testowaniu nowych rozwiązań, broszur informacyjnych, wydarzeń w przestrzeni publicznej, aplikacji mobilnych i in. Realizacja działania będzie również obejmować przygotowanie rozwiązań (infrastrukturalnych, finansowych, organizacyjnych) umożliwiających różnym grupom użytkowników przygotowanie się do nowych sposobów korzystania z infrastruktury i systemu transportowego.

IX.6 Ośrodek szkoleniowy „Miasteczko Mobilności”

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

Do roku 2020 zakłada się:

- opracowanie programu i założeń organizacyjnych,
- uruchomienie „Miasteczka Mobilności” (MiMo).

Wykorzystywanie MiMo do działań edukacyjnych na rzecz zrównoważonej mobilności.

IX.7 Warszawski Okrągły Stół Mobilności (WOSM)

Wznowione zostaną obrady tzw. Warszawskiego Okrągłego Stołu Transportowego, pod nową nazwą - Warszawski Okrągły Stół Mobilności (WOSM), ale na podobnych zasadach działania. Powołane zostanie forum dyskusyjne, grupujące nominowanych reprezentantów różnych środowisk (przedstawiciele Urzędu Miasta i jednostek miejskich, dzielnic, organizacji społecznych, ekspertów, środowisk naukowo-badawczych, mieszkańców, przedsiębiorców, itd.) z założeniem prowadzenia debat i dyskusji na różnego typu, także kontrowersyjne, tematy związane z realizacją Warszawskiej Polityki Mobilności. Celem będzie próba wypracowania wspólnego stanowiska dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego i kierunków rozwoju Warszawy oraz formułowanie rekomendacji działań dla władz miasta.

Kontynuacja WOSM.

IX.8 Warszawskie Centrum Mobilności (WCM)

Utworzone zostanie Warszawskie Centrum Mobilności, którego zadaniem będzie realizacja zamierzeń związanych z edukacją i promocją zrównoważonej mobilności w Warszawie. Do zadań WCM będzie należało przygotowanie i wdrożenie programu edukacji szkolnej dot. zrównoważonej mobilności, powoływanie „Przyjaciół mobilności” w szkołach i współpraca z nimi, przygotowanie merytoryczne i wykorzystywanie do działań edukacyjnych Miasteczka Mobilności, przygotowanie i uruchomienie programu edukacji dorosłych dot. zrównoważonej mobilności, przygotowanie i organizowanie Warszawskiego Okrągłego Stołu Mobilności (WOSM), działania na rzecz promocji mobilności. Początkowo WCM będzie działać w ramach BPT, w dłuższej perspektywie z możliwym usamodzielnieniem się.

Kontynuacja działań WCM.

IX.9 System prowadzenia konsultacji społecznych

BPT opracuje i wdroży system prowadzenia konsultacji społecznych dot. projektów realizowanych w ramach wdrażania WPM.

W ramach tego działania:

- opracowane zostaną standardy prowadzenia konsultacji społecznych projektów realizowanych w ramach WPM (z uwzględnieniem zróżnicowanej specyfiki działań),
- zostaną wskazani interesariusze (organizacje społeczne, mieszkańcy, pracodawcy, niepełnosprawni, przedstawiciele jednostek miejskich, eksperci) którzy powinni uczestniczyć w procesie konsultacji (w zależności od rodzajów projektów),

Kontynuacja konsultacji projektów

- prowadzone będą konsultacje projektów, zgodnie z harmonogramem ich wdrażania.

PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Zakres zadań do roku 2020

Zakres zadań po roku 2020

X.1 Promocja Warszawskiej Polityki Mobilności

Zrównowazona mobilność będzie promowana w formie akcji i wydarzeń w przestrzeni publicznej, z wykorzystaniem mediów tradycyjnych (prasa, radio, telewizja), mediów elektronicznych (strona internetowa, portale społecznościowe i inne) oraz z wykorzystaniem wyświetlaczy LCD w środkach transportu. Organizowane będą także konkursy, gry dot. mobilności oraz wystawy przedstawiające i propagujące wizję miasta zrównoważonego.

Kontynuacja działań.

Wykorzystywane będą działania Centrum Komunikacji Społecznej w zakresie dialogu społecznego.

X.2 Festiwal mobilności

Zakłada się organizację dużych imprez masowych pn. festiwal mobilności, na najważniejszych placach i ulicach centrum miasta (np. na ul. Marszałkowskiej). Celem będzie promocja WPM w przestrzeniach symbolicznie (np. tymczasowo) zamkniętych dla ruchu samochodowego.

Kontynuacja działań.

Treści związane ze zrównoważoną mobilnością będą przekazywane w połączeniu z możliwością aktywnego spędzania czasu w przestrzeni publicznej, rekreacją, zajęciami sportowymi, wydarzeniami artystycznymi, itd.

X.3 Program „Aktywni na rzecz zrównoważonej mobilności”

Uruchomiony zostanie specjalny program wspierający merytorycznie i finansowo osoby, grupy osób, firmy, organizacje społeczne aktywnie zainteresowane ograniczeniem wykorzystywania samochodów prywatnych i odbywaniem podróży pieszo, rowerami i transportem zbiorowym. Program będzie mieć charakter pomocowy, finansowany z budżetu miasta. Będzie on umożliwiać dofinansowanie lub nawet finansowanie w całości różnego typu przedsięwzięć wspierających zmianę zachowań komunikacyjnych (np.: prysznice i szatnie w miejscu pracy, zakup rowerów służbowych, zorganizowanie parkingu rowerowego, ustawienie pojedynczych stojaków rowerowych, zadaszenie parkingu rowerowego, wykonanie darmowych przeglądów rowerów pracowników firmy, opracowanie planu dojazdów transportem zbiorowym pracowników firmy, opracowanie planu wspólnych dojazdów samochodem (car pooling), adaptowanie infrastruktury dla potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, itd.).

Po analizie uzyskanych efektów ew. kontynuacja programu.

X.4 Dobry przykład UM

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

Kontynuacja działań.

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

X.5 Warszawski Kalendarz Mobilności (WKM)

BPT będzie przygotowywał coroczne zestawienie wszystkich planowanych przedsięwzięć m.st. Warszawy dotyczących zrównoważonej mobilności. Na tej

Po analizie uzyskanych efektów

<p>podstawie publikowany będzie Warszawski Kalendarz Mobilności (w formie elektronicznej i drukowanej), stanowiący informator zapowiadający działania miasta. Oprócz funkcji informacyjnych i promocyjnych umożliwi to porządkowanie i koordynowanie działań i współpracy poszczególnych jednostek.</p>	<p>ew. kontynuacja wydawania WKM.</p>
<p>X.6 Warszawska Księga Działań na rzecz Mobilności</p>	
<p>BPT po każdym roku kalendarzowym (w pierwszym kwartale roku następnego) będzie podsumowywać osiągnięcia związane z realizacją WPM w formie Warszawskiej Księgi Działań na rzecz Mobilności (wydawnictwo drukowane w formie broszury i elektroniczne).</p>	<p>Po analizie uzyskanych efektów ew. kontynuacja wydawania księgi.</p>
<p>X.7 Konferencja Mobilna Warszawa</p>	
<p>Warszawa będzie miejscem cyklicznej (np. organizowanej co dwa lata) międzynarodowej konferencji Mobilna Warszawa, poświęconej zrównoważonej mobilności. Konferencja będzie stanowić okazję do pogłębienia wiedzy, wymiany doświadczeń oraz przedstawienia osiągnięć i problemów Warszawy i innych miast Polski w zakresie realizacji polityki mobilności.</p>	<p>Kontynuacja organizacji konferencji MW.</p>
<p>X.8 Metropolitarna przestrzeń dla rekreacji</p>	
<p>W ramach programu zostanie przygotowana koncepcja spójnych, nieprzerwanych przez granice dzielnic i gmin, ciągów komunikacyjnych pieszych, rowerowych i wodnych (w uzasadnionych przypadkach z wykorzystaniem kolei). Prowadzona będzie promocja działań upowszechniających korzystanie z atrakcji turystycznych, ofert instytucji kultury oraz przyrody w obszarze metropolitalnym.</p>	<p>Kontynuacja działań.</p>
<p>X.9 Informacja o możliwości odbywania podróży</p>	
<p>Stworzenie spójnego systemu miejskich stron internetowych, dostępnych dla osób niedowidzących. Przygotowanie informacji dot. zasad dostępności transportowej instytucji kultury, sportu i rekreacji oraz imprez kulturalnych i sportowych.</p>	<p>Kontynuacja działań.</p>

WSTĘPNA PROPOZYCJA ZESTAWU ZADAŃ REALIZOWANYCH W RAMACH WARSZAWSKIEJ POLITYKI MOBILNOŚCI

Rola Urzędu i jednostek miejskich

ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Nr	Tytuł zadania	Wiodąca	Jednostka	
			Współpracująca	
I.1	Zmiana limitów parkingowych dla nowej zabudowy	AM	BPT (WCM)	
I.2	Zmiana zasad opracowywania planów miejscowych	AM	BPT (WCM)	
I.3	Przegląd i weryfikacja obowiązujących planów miejscowych	AM	BPT (WCM)	
I.4	Wprowadzenie zasady wykonania Planu Transportowego Inwestycji (PTI) na etapie WZ	Inżynier Ruchu	AM, BPT (WCM)	
I.5	Zintegrowane Programy Rozwojowe (ZPR) dla obszarów	AM	BPT (WCM) RM, CKS, KZ, Dzielnice	
I.6	Program przekształceń obszarów problemowych	AM	BPT (WCM), RM, KZ, Dzielnice	
I.7	Program rewitalizacji ulic i placów strefy śródmiejskiej	BPT (WCM)	AM, CKS, KZ, Dzielnice	
I.8	Koncepcja zielonych korytarzy transportowych w Warszawie	AM	BPT (WCM), RM, KZ, Dzielnice	

WPLYWANIE NA POPYT

Nr	Tytuł zadania	Wiodąca	Jednostka	
			Współpracująca	
II.1	Plany mobilności (PM)	BPT (WCM)	ZTM	
II.2	Zintegrowany program działań na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania na transport w godzinach szczytu	BPT (WCM)	Jednostki UM	
II.3	Program wielofunkcyjnego wykorzystywania parkingów	BPT (WCM)	ZTM	
II.4	Program indywidualizacji usług transportu zbiorowego	ZTM	BPT (WCM)	
II.5	Program wielofunkcyjnego wykorzystywania pasów autobusowych	ZTM	BPT (WCM), Inżynier Ruchu	
II.6	Opracowanie kalkulatora zrównoważonej mobilności	BPT (WCM)		
II.7	Eksperymenty komunikacyjne	BPT (WCM)	ZTM, Inżynier Ruchu, ZDM	
II.8	Wprowadzenie opłat za wjazd do obszaru i ew. korzystanie z wybranych dróg	BPT (WCM)		

RUCH PIESZY

Nr	Tytuł zadania	Wiodąca	Jednostka	
			Współpracująca	
III.1	Wprowadzenie standardów projektowania ciągów pieszych	BPT (WCM)	AM, Inżynier Ruchu, KZ	
III.2	Program porządkowania ciągów pieszych	BPT (WCM)	ZDM, ZTP	
III.3	Program dostosowania przejść dla pieszych w strefie śródmiejskiej do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością	BPT (WCM)	Inżynier Ruchu, ZDM	
III.4	Program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym	BPT (WCM)	Inżynier Ruchu, ZDM	
III.5	Program dostosowania sygnalizacji świetlnej do ruchu pieszego	BPT (WCM)	Inżynier Ruchu, ZDM	
III.6	Program odzyskiwania przestrzeni publicznych	AM	BPT (WCM), CKS, KZ	
III.7	Audyt infrastruktury pieszej	BPT (WCM)	ZDM, Inżynier Ruchu	

TRANSPORT ZBIOROWY

Nr	Tytuł zadania	Jednostka	
		Wiodąca	Współpracująca
IV.1	Uzależnienie wysokości taryf w komunikacji miejskiej od cenowej elastyczności popytu	ZTM	BPT (WCM)
IV.2	Racjonalizacja układu linii tramwajowych i autobusowych	ZTM	BPT (WCM)
IV.3	Wdrażanie ITS w transporcie	BPT (WCM)	ZTM
IV.4	Program integracji systemów transportu	ZTM	BPT (WCM)
IV.5	Analiza kosztów funkcjonowania transportu	BPT (WCM)	ZTM, ZDM
IV.6	Wprowadzenie karty pasażera	BPT WCM)	ZTM

ROLA ROWERU

Nr	Tytuł zadania	Jednostka	
		Wiodąca	Współpracująca
V.1	Program dostosowania strefy śródmiejskiej do ruchu rowerowego	BPT (WCM)	ZDM, Inżynier Ruchu, Dzielnice
V.2	Program budowy międzydzielnicowych tras rowerowych	ZDM	BPT (WCM), Inżynier Ruchu, ZMiD, Dzielnice
V.3	Dzielnicowe programy rozwoju infrastruktury rowerowej	BPT (WCM)	Dzielnice, Inżynier Ruchu, ZDM
V.4	Program likwidacji barier i utrudnień w ruchu rowerowym	ZDM	BPT (WCM), Inżynier Ruchu, Dzielnice
V.5	Audyt infrastruktury rowerowej	ZDM	BPT (WCM), Inżynier Ruchu
V.6	Program „Rower w szkole”	BPT (WCM)	ZDM, BE
V.7	Rozwój systemu Veturilo	ZDM	BPT (WCM)
V.8	Rozwój systemu B+R	ZTM	BPT (WCM)
V.9	Miejski serwis rowerowy (MSR)	BPT (WCM)	ZDM

ROLA SAMOCHODU

Nr	Tytuł zadania	Jednostka	
		Wiodąca	Współpracująca
VI.1	Zintegrowany program na rzecz ograniczenia roli samochodu w mieście	BPT (WCM)	Inżynier Ruchu AM ZTM, ZDM, Dzielnice
VI.2	Rozwój systemów P+R i K+R	ZTM	BPT (WCM)
VI.3	Promocja miejskich samochodów i car sharingu	ZDM	Inżynier Ruchu, BPT (WCM), CKS

PARKOWANIE

Nr	Tytuł zadania	Jednostka	
		Wiodąca	Współpracująca
VII.1	Program uporządkowania parkowania	ZDM	BPT (WCM), Inżynier Ruchu, Dzielnice

VII.2	Zwiększenie skuteczności egzekucji zasad parkowania	ZDM	BPT (WCM), Straż Miejska, Policja
VII.3	Monitoring i rozwój SPPN	ZDM	BPT (WCM)
VII.4	Program parkingów miejskich	BPT (WCM)	ZDM
VII.5	Ograniczanie parkowania w obszarach wrażliwych	BPT (WCM)	Inżynier Ruchu, ZDM, CKS, KZ, Dzielnice
VII.6	Ograniczanie parkowania w otoczeniu nowych budynków	AM	BPT (WCM), Inżynier Ruchu
VII.7	Organizacja parkowania autokarów	BPT (WCM)	Inżynier Ruchu, ZDM, ZTM, Dzielnice
VII.8	System zarządzania parkowaniem	ZDM	BPT (WCM), Inżynier Ruchu.
VII.9	Wprowadzenie opłat na parkingach obsługujących obiekty UM	BPT (WCM)	ZDM

TRANSPORT ŁADUNKÓW

Nr	Tytuł zadania	Jednostka	
		Wiodąca	Współpracująca
VIII.1	System logistyki miejskiej	WCM	Inżynier Ruchu, ZDM
VIII.2	Wprowadzenie nowych zasad dostępności obszaru miasta samochodami przewożącymi ładunki	ZDM	WCM, Inżynier Ruchu

EDUKACJA

Nr	Tytuł zadania	Jednostka	
		Wiodąca	Współpracująca
IX.1	Badanie i analiza grup docelowych WPM	BPT (WCM)	CKS
IX.2	Program współpracy z grupami docelowymi	BPT (WCM)	CKS, ZTM, ZDM
IX.3	Program edukacji szkolnej nt. zrównoważonej mobilności	BPT (WCM)	BE, CKS, TW, ZTM, SR
IX.4	Program „Przyjaciele mobilności w szkołach”	BPT (WCM)	BE, TW, ZTM, WIE
IX.5	Program edukacji dorosłych nt. zrównoważonej mobilności.	BPT (WCM)	BE, CKS
IX.6	Ośrodek szkoleniowy „Miasteczko Mobilności”	BPT (WCM)	TW, ZTM
IX.7	Warszawski Okrągły Stół Mobilności (WOSM)	BPT (WCM)	CKS
IX.8	Warszawskie Centrum Mobilności (WCM)	BPT (WCM)	
IX.9	System prowadzenia konsultacji społecznych	BPT (WCM)	CKS

PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Nr	Tytuł zadania	Jednostka	
		Wiodąca	Współpracująca
X.1	Promocja Warszawskiej Polityki Mobilności	CKS	BPT (WCM), MM, TW
X.2	Festiwal mobilności	CKS	BPT (WCM), ZDM, Inżynier Ruchu, KI, KU, SR, TW
X.3	Program „Aktywni na rzecz zrównoważonej mobilności”	BPT (WCM)	CKS
X.4	Dobry przykład UM	BPT (WCM)	CKS, OU

WARSZAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI - ZAŁĄCZNIK WSTĘPNY PLAN DZIAŁAŃ

X.5	Warszawski Kalendarz Mobilności (WKM)	BPT (WCM)	CKS
X.6	Warszawska Księga Działań na rzecz Mobilności	BPT (WCM)	CKS
X.7	Konferencja Mobilna Warszawa	BPT (WCM)	Inżynier Ruchu, ZTM, ZDM, TW, CKS
X.8	Metropolitarna przestrzeń dla rekreacji	CKS	BPT (WCM), ZDM, ZTM
X.9	Informacja o możliwości odbywania podróży	ZTM	BPT (WCM), CKS

WSTĘPNA PROPOZYCJA ZESTAWU ZADAŃ REALIZOWANYCH W RAMACH WARSZAWSKIEJ POLITYKI MOBILNOŚCI

ZADANIA PRIORYTETOWE

XX - najwyższy priorytet

X - priorytet

ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy priorytet	Priorytet
I.1	Zmiana limitów parkingowych dla nowej zabudowy	XX	
I.2	Zmiana zasad opracowywania planów miejscowych	XX	
I.3	Przegląd i weryfikacja obowiązujących planów miejscowych		X
I.4	Wprowadzenie zasady wykonania Planu Transportowego Inwestycji (PTI) na etapie WZ	XX	
I.5	Zintegrowane Programy Rozwojowe (ZPR) dla obszarów	XX	
I.6	Program przekształceń obszarów problemowych	XX	
I.7	Program rewalizacji ulic i placów strefy śródmiejskiej	XX	
I.8	Koncepcja zielonych korytarzy transportowych w Warszawie		X

WPLYWANIE NA POPYT

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy priorytet	Priorytet
II.1	Plany mobilności (PM)	XX	
II.2	Zintegrowany program działań na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania na transport w godzinach szczytu	XX	
II.3	Program wielofunkcyjnego wykorzystywania parkingów		X
II.4	Program indywidualizacji usług transportu zbiorowego		X
II.5	Program wielofunkcyjnego wykorzystywania pasów autobusowych		X
II.6	Opracowanie kalkulatora zrównoważonej mobilności	XX	
II.7	Eksperymenty komunikacyjne	XX	
II.8	Wprowadzenie opłat za wjazd do obszaru i ew. korzystanie z wybranych dróg		X

RUCH PIESZY

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy priorytet	Priorytet
III.1	Wprowadzenie standardów projektowania ciągów pieszych	XX	
III.2	Program porządkowania ciągów pieszych	XX	
III.3	Program dostosowania przejść dla pieszych w strefie śródmiejskiej do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością	XX	
III.4	Program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym	XX	

III.5	Program dostosowania sygnalizacji świetlnej do ruchu pieszego	XX	
III.6	Program odzyskiwania przestrzeni publicznych	XX	
III.7	Audyty infrastruktury pieszej	XX	

TRANSPORT ZBIOROWY

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy Priorytet	Priorytet
IV.1	Uzależnienie wysokości taryf w komunikacji miejskiej od cenowej elastyczności popytu		X
IV.2	Racjonalizacja układu linii tramwajowych i autobusowych	XX	
IV.3	Wdrażanie ITS w transporcie	XX	
IV.4	Program integracji systemów transportu	XX	
IV.5	Analiza kosztów funkcjonowania transportu	XX	
IV.6	Wprowadzenie karty pasażera	XX	

ROLA ROWERU

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy Priorytet	Priorytet
V.1	Program dostosowania strefy śródmiejskiej do ruchu rowerowego	XX	
V.2	Program budowy międzydzielnicowych tras rowerowych	XX	
V.3	Dzielnicowe programy rozwoju infrastruktury rowerowej		X
V.4	Program likwidacji barier i utrudnień w ruchu rowerowym	XX	
V.5	Audyty infrastruktury rowerowej	XX	
V.6	Program „Rower w szkole”	XX	
V.7	Rozwój systemu Veturilo		X
V.8	Rozwój systemu B+R		X
V.9	Miejski serwis rowerowy (MSR)		X

ROLA SAMOCHODU

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy priorytet	Priorytet
VI.1	Zintegrowany program na rzecz ograniczenia roli samochodu w mieście	XX	
VI.2	Rozwój systemów P+R i K+R		X

VI.3 Promocja miejskich samochodów i car sharingu X

PARKOWANIE

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy priorytet	Priorytet
VII.1	Program uporządkowania parkowania	XX	
VII.2	Zwiększenie skuteczności egzekucji zasad parkowania	XX	
VII.3	Monitoring i rozwój SPPN	XX	
VII.4	Program parkingów miejskich		X
VII.5	Ograniczanie parkowania w obszarach wrażliwych		X
VII.6	Ograniczanie parkowania w otoczeniu nowych budynków		X
VII.7	Organizacja parkowania autokarów		X
VII.8	System zarządzania parkowaniem		X
VII.9	Wprowadzenie opłat na parkingach obsługujących obiekty UM		X

TRANSPORT ŁADUNKÓW

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy priorytet	Priorytet
VIII.1	System logistyki miejskiej	XX	
VIII.2	Wprowadzenie nowych zasad dostępności obszaru miasta samochodami przewożącymi ładunki		X

EDUKACJA

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy priorytet	Priorytet
IX.1	Badanie i analiza grup docelowych WPM	XX	
IX.2	Program współpracy z grupami docelowymi	XX	
IX.3	Program edukacji szkolnej nt. zrównoważonej mobilności	XX	
IX.4	Program „Przyjaciele mobilności w szkołach”	XX	
IX.5	Program edukacji dorosłych nt. zrównoważonej mobilności.	XX	
IX.6	Ośrodek szkoleniowy „Miasteczko Mobilności”		X

IX.7	Warszawski Okrągły Stół Mobilności (WOSM)	XX
IX.8	Warszawskie Centrum Mobilności (WCM)	XX
IX.9	System prowadzenia konsultacji społecznych	XX

PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Nr	Tytuł zadania	Najwyższy priorytet	Priorytet
X.1	Promocja Warszawskiej Polityki Mobilności	XX	
X.2	Festiwal mobilności		X
X.3	Program „Aktywni na rzecz zrównoważonej mobilności”		X
X.4	Dobry przykład UM	XX	
X.5	Warszawski Kalendarz Mobilności (WKM)	XX	
X.6	Warszawska Księga Działań na rzecz Mobilności	XX	
X.7	Konferencja Mobilna Warszawa	XX	
X.8	Metropolitarna przestrzeń dla rekreacji		X
X.9	Informacja o możliwości odbywania podróży	XX	