

### **Założenia organizacyjne realizacji Warszawskiej Polityki Mobilności (WPM):**

1. Jednostką odpowiedzialną za wdrożenie Warszawskiej Polityki Mobilności będzie **Biuro Polityki Transportowej** (dotychczas Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy).
2. W ramach biura powołany zostanie **Pełnomocnik ds. Mobilności** odpowiedzialny za koordynację działań związanych z realizacją WPM.
3. W ramach biura uruchomione zostanie **Warszawskie Centrum Mobilności** (jako wydział), przeznaczone do koordynacji i monitoringu realizacji WPM, a w szczególności do realizacji działań związanych z edukacją i promocją zrównoważonej mobilności w Warszawie
4. Wdrażanie WPM będzie się odbywać w ścisłej współpracy m.st. Warszawy ze wszelkiego rodzaju interesariuszami, w tym mieszkańcami miasta, organizacjami pozarządowymi, uczelniami, przedsiębiorcami, inwestorami, gminami sąsiadującymi oraz różnymi instytucjami publicznymi zlokalizowanymi w Warszawie.
5. Finansowanie zadań przewidzianych w WPM nie będzie związane z koniecznością przeznaczania w budżecie miasta dodatkowych środków finansowych na transport. Będzie jednak wymagać dokonania zmian struktury wydatków, z założeniem wydzielenia ze środków przeznaczanych dotychczas na transport specjalnego budżetu służącego realizacji celów WPM. Wysokość tego budżetu powinna zapewniać możliwość ciągłej i systematycznej realizacji zadań WPM w kolejnych latach.
6. Zakłada się także, że część przedsięwzięć wynikających z realizacją 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 Warszawskiej Polityki Mobilności**

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 za pomocą założonych mierników,
- ocenę stopnia realizacji zadań wymienionych w WPM,
- 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. liczba wykonywanych podróży, podział zadań przewozowych czy wskaźniki ruchliwości.

Ogólna ocena stopnia 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.

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

Dodatkowo, monitoring będzie uzupełniany tzw. miękkimi elementami oceny, tj. badaniami z udziałem interesariuszy, cyklicznymi spotkaniami zespołu monitorującego (złożonego z przedstawicieli BPT i innych jednostek miejskich oraz przedstawicieli organizacji społecznych i ekspertów) oraz ew. zespołów problemowych w celu połączenia uzyskanych danych statystycznych z wiedzą i doświadczeniem ekspertów i specjalistów.

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

Proponowane mierniki realizacji WPM przedstawiono w poniższej tabeli.

<b>I.p.</b>	<b>Miernik</b>	<b>Jednostka</b>
1	Łączna liczba podróży w systemie transportowym wewnątrz Warszawy	osób/dobę
2	Łączna liczba podróży niepieszych w systemie transportowym wewnątrz Warszawy	osób/dobę
3	Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym w dobie – ogółem w granicach Warszawy (podróże niepiesze)	%
4	Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym w dobie – na kordonie Warszawy (podróże niepiesze)	%
5	Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym w dobie – na kordonie strefy śródmiejskiej (podróże niepiesze)	%

6	Udział podróży odbywanych rowerami – ogółem w granicach Warszawy (podróże niepiesze)	%
7	Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym w dobie – na kordonie strefy śródmiejskiej (podróże niepiesze)	%
8	Udział podróży odbywanych pieszo – ogółem w granicach Warszawy	%
9	Wskaźnik ruchliwości ogółem (liczba wszystkich podróży/mieszkańca/dobę)	l. podróży/ dobę
10	Wskaźnik ruchliwości pieszej (liczba wszystkich podróży odbywanych pieszo/mieszkańca/dobę)	l. podróży/ dobę
11	Wskaźnik ruchliwości niepieszej (liczba wszystkich podróży odbywanych nie pieszo/mieszkańca/dobę)	l. podróży/ dobę
12	Wskaźnik ruchliwości w transporcie zbiorowym (liczba wszystkich podróży odbywanych transportem zbiorowym/mieszkańca/dobę)	l. podróży/ dobę
13	Wskaźnik ruchliwości rowerowej (liczba wszystkich podróży odbywanych rowerem/mieszkańca/dobę)	l. podróży/ dobę
14	Wskaźnik motoryzacji indywidualnej	liczba sam. osobowych /mieszkańca
15	Liczba nowych mpzp dla których wykonano studium komunikacyjne i prognozę oddziaływania na system transportowy	szt.
16	Liczba zweryfikowanych obowiązujących planów miejscowych pod kątem zaleceń WPM	szt.
17	Liczba opracowanych zintegrowanych programów rozwojowych dla obszarów	szt.
18	Liczba uruchomionych zintegrowanych programów rozwojowych dla obszarów	szt.
19	Liczba opracowanych projektów rewaloryzacji ulic i placów	szt.
20	Liczba uruchomionych projektów rewaloryzacji ulic i placów	szt.
21	Liczba zakończonych projektów rewaloryzacji ulic i placów	szt.
22	Liczba osób deklarujących stosowanie elastycznych godziny pracy	osoby
23	Liczba parkingów (powierzchniowych/kubaturowych) wykorzystywanych wielofunkcyjnie	szt./liczba miejsc
24	Liczba parkingów P+R wykorzystywanych wielofunkcyjnie	szt./liczba miejsc
25	Długość pasów autobusowych z dopuszczonym ruchem rowerowym	km
26	Liczba opracowanych planów mobilności	szt.
27	Liczba osób objętych opracowanymi planami mobilności	osoby
28	Długość uporządkowanych ciągów pieszych na wybranych ulicach.	km
29	Liczba przejść dla pieszych dostosowanych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością	szt.
30	Liczba przejść dla pieszych dla których zmodyfikowano programy sygnalizacji świetlnej pod kątem uprzywilejowania pieszych	szt.
31	Liczba nowych przejść dla pieszych wyznaczonych na skrzyżowaniach i odcinkach międzywęzłowych (jako uzupełnienie)	szt.

32	Liczba opracowanych dzielnicowych programów poprawy warunków ruchu pieszego.	szt.
33	Długość nowych tras rowerowych (drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, dwukierunkowe pasy dla rowerów)	km
34	Długość jednokierunkowych pasów dla rowerów	km
35	Długość nowych odcinków ulic o ruchu uspokojonym ( $V < 30$ km/h)	km
36	Liczba nowych ogólnodostępnych miejsc do parkowania rowerów w pasach drogowych ulic	szt.
37	Liczba rowerów dostępnych w systemie Veturilo	szt.
38	Liczba wypożyczeń systemu Veturilo w roku kalendarzowym	osób
39	Liczba szkół zaangażowanych w akcje „Rower w szkole”	szt.
40	Liczba rowerów przekazanych szkołom (w ramach programu współpracy z miastem)	szt.
41	Liczba nowo zorganizowanych parkingów B+R	szt.
42	Liczba dzieci i młodzieży objętych programami edukacyjnymi dot. zrównoważonej mobilności	osób/rok
43	Liczba dorosłych objętych programami edukacyjnymi dot. zrównoważonej mobilności	osób/rok
44	Długość odcinków ulic w śródmieściu na których wprowadzono ograniczenia dostępności dla samochodów (stały, czasowy zakaz ruchu ,zwężenie jezdni, zmniejszenie dostępnej liczby miejsc parkingowych)	km
45	Liczba osób deklarujących korzystanie z systemu carsharing	osób
46	Liczba osób zarejestrowanych w systemach carsharingu	osób
47	Liczba osób deklarujących korzystanie z systemu carpooling (podwożenie się)	osób
48	Liczba miejsc do parkowania samochodów w pasach drogowych w obszarze śródmieścia	szt.
49	Liczba miejsc do parkowania samochodów na wydzielonych parkingach miejskich w obszarze śródmieścia	szt.