



PROJEKT

UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ GÓRY KALWARII

z dnia 2023 r.

w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla metropolii warszawskiej 2030+”

Na podstawie art. 18 ust. 1 i 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 2023 r. poz. 40, 572, 1463, 1688) uchwała się, co następuje:

- § 1. Przyjmuje się Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+, w brzmieniu załącznika do uchwały.
- § 2. Uchyla się Uchwałę nr C/856/2023 Rady Miejskiej Góry Kalwarii z dnia 24 sierpnia 2023 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+”.
- § 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta i Gminy Góra Kalwaria.
- § 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Miejskiej

Aleksandra Fedynicz-Komosa

UZASADNIENIE

W związku z wprowadzeniem 25. zmian oraz uzupełnieniem dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+” o załącznik nr 1 do tego dokumentu o nazwie „Przykładowe działania wpisujące się w cele Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+”, zasadnym stało się uchylene uchwały przyjmującej poprzednią wersję dokumentu oraz przyjęcie aktualnej wersji dokumentu wraz z załącznikiem.

Wykaz wprowadzonych zmian w tekście dokumentu:

Lp.	Strona	Zapisy początkowe	Zapisy po zmianie
1.	cały dokument	ograniczanie / uspokojanie ruchu / rozszerzanie stref	stopniowe ograniczanie / uspokojanie ruchu / rozszerzanie stref
2.	cały dokument	Analizę możliwości i zasadności (...)	Analizę zasadności i możliwości (...)
3.	15	w centrach miast – promowanie przyjaznych miejsc	w ściśle centrach miast – promowanie przyjaznych miejsc
4.	21	oraz tworzenie obszarów 15-minutowych w celu ograniczania podróży samochodem do niezbędnego minimum.	Zapisy usunięte
5.	21	(...) ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego, umożliwiające szersze wdrażanie rozwiązań podnoszących poziom brd.	(...) m.in. ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego, umożliwiające szersze wdrażanie rozwiązań podnoszących poziom brd.
6.	25	Bardzo mała sieć parkingów B+R	Niewystarczająca sieć parkingów B+R
7.	25	Nadpodaż i nadpopyt miejsc postojowych w SPPN w Warszawie, wynikający z jednolitej niskiej stawki opłat za postój na całym jej obszarze	Brak zróżnicowania stawki opłat za postój na obszarze Warszawy
8.	25	Brak odważnych decyzji JST MW w kwestii ograniczania negatywnego wpływu transportu indywidualnego na przestrzeń i społeczeństwo.	Zapis usunięty

9.	26	Niski standard utrzymania istniejącej infrastruktury dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów – spadek komfortu jazdy.	Niewystarczający standard utrzymania istniejącej infrastruktury dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów – spadek komfortu jazdy.
10.	26	Niespójna polityka drogowa w Warszawie wynikająca z mnogości jednostek wykonujących zadania jednego zarządcy dróg w Warszawie (za wyjątkiem dróg kategorii A i S)	Niespójna polityka drogowa w Warszawie wynikająca z mnogości jednostek wykonujących zadania zarządcy dróg w Warszawie (za wyjątkiem dróg kategorii A i S)
11.	29	Koncepcja wprowadzania stref ruchu uspokojonego w Warszawie jako podstawa do stworzenia jednolitej strategii oraz systemowych rozwiązań do ich wprowadzania na obszarze MW.	Idea wprowadzania stref ruchu uspokojonego i wypracowane dobre praktyki w Warszawie jako podstawa do stworzenia jednolitej strategii oraz systemowych rozwiązań do ich wprowadzania na obszarze MW.
12.	29	Zmiany ustawowe h i nowe możliwości (...).	Zmiany ustawowe i nowe możliwości (...).
13.	30	Programy rządowe i europejskie , mające na celu kształtowanie świadomości wyboru sposobu przemieszczania się zgodnie z założeniami zrównoważonej mobilności miejskiej.	Programy europejskie i krajowe , mające na celu kształtowanie świadomości wyboru sposobu przemieszczania się zgodnie z założeniami zrównoważonej mobilności miejskiej.
14.	39	Dynamicznemu wzrostowi liczby samochodów sprzyja niekontrolowana i chaotyczna suburbanizacja, generująca duży wolumen codziennych dojazdów samochodami do miejsc edukacji czy pracy (szczególnie do Warszawy).	Dynamicznemu wzrostowi liczby samochodów sprzyja niekontrolowana i chaotyczna suburbanizacja, wynikająca m.in. z braku narzędzi do koordynacji działań między gminami (takich jak np. ustawa metropolitalna) , generująca duży wolumen codziennych dojazdów samochodami do miejsc edukacji czy pracy (szczególnie do Warszawy).
15.	49	Optymalizacja ruchu samochodowego (...) musi polegać na dążeniu do zmniejszenia wykorzystywania aut	Optymalizacja ruchu samochodowego (...) powinna polegać na dążeniu do zmniejszenia wykorzystywania aut
16.	66	rozszerzanie istniejących stref uspokojonego ruchu w MW o kolejne ulice ,	stopniowe rozszerzanie istniejących stref uspokojonego ruchu w MW,

17.	66	Likwidowanie i uniemożliwienie parkowania na chodnikach, celem przywrócenia pieszym całej szerokości chodnika	Uniemożliwienie nielegalnego parkowania pojazdów na chodnikach
18.	66	(...) z możliwością zwężenia pasów ruchu na ulicach, w tym w ramach wprowadzania ruchu jednokierunkowego dla samochodów	(...) z możliwością ewentualnego zwężenia pasów ruchu na ulicach, w tym w ramach wprowadzania ruchu jednokierunkowego dla samochodów
19.	66	analizę zasadności i możliwości wdrożenia opłat za wjazd samochodem do centrum Warszawy w granicach Obszaru centralnego MW	Zapis usunięty
20.	66	kameralizowanie ulic w centrach miast i miejscowości w MW w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu, kameralizowanie ulic poprzez tworzenie w drodze analizy uwarunkowań, potrzeb i możliwości w tym zakresie, na wybranych ulicach stref tylko dla pieszych i rowerów (poprzez tworzenie ulic typu woonerf i zamykanie ulic lub ich odcinków dla ruchu samochodowego).	kameralizowanie ulic lokalnych i dojazdowych m.in. w centrach miast i miejscowości w MW w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu, poprzez tworzenie w drodze analizy uwarunkowań, potrzeb i możliwości w tym zakresie na wybranych ulicach stref tylko dla pieszych i rowerów (poprzez tworzenie ulic typu woonerf i zamykanie ulic lub ich odcinków dla ruchu samochodowego).
21.	84	analizę możliwości i zasadności wyznaczenia w ramach SPP stref lub ulic ograniczonego czasu postoju w Miastach MW oraz na Obszarze centralnym MW, Obszarze bazowym MW i Obszarze kluczowym MW,	analizę zasadności i możliwości wprowadzania działań zwiększających rotację na miejscach postojowych w ramach SPP w Miastach MW oraz na Obszarze centralnym MW, Obszarze bazowym MW i Obszarze kluczowym MW,
22.	84	analizę możliwości i zasadności podnoszenia opłat za postój w SPP lub w ich poszczególnych podstrefach wraz z wprowadzanymi podwyżkami cen biletów ptz, tak by opłata za postój przez godzinę nie była niższa niż koszt dwóch biletów jednorazowych za podróż tam i z powrotem.	Zapis usunięty

23.	84	<p>analizę zasadności legalizowania dotychczas nielegalnego parkowania samochodów na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych,</p> <p>likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych, w tym na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu, bariery fizyczne (np. słupki, wysokie krawężniki itp.),</p> <p>likwidowanie parkowania na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych (np. słupków),</p> <p>przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczany będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu,</p> <p>zwiększenie kontroli nielegalnego parkowania oraz jego egzekwowania przez odpowiednie służby właściwe do takich kontroli.</p>	<p>analizę zasadności legalizowania miejsc, na których dotychczas samochody parkowały nielegalnie na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych,</p> <p>zapobieganie parkowaniu w miejscach niedozwolonych, w tym na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu i bariery fizyczne,</p> <p>zapobieganie parkowaniu na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych,</p> <p>w przypadku deficytu miejsc postojowych, przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu o niewielkim znaczeniu komunikacyjnym w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczany będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu,</p> <p>zwiększenie skuteczności zapobiegania nielegalnemu parkowaniu przez odpowiednie służby.</p>
24.	84	<p>lokalizowanie nowych parkingów i miejsc postojowych dla samochodów na obszarach nieprzekształconych wyłącznie w uzasadnionych przypadkach</p>	<p>lokalizowanie nowych parkingów i miejsc postojowych dla samochodów na obszarach nieprzekształconych w uzasadnionych przypadkach</p>
25.	111	<p>wymogi i zasady dofinansowania nowego okresu programowania UE na lata 2028-2034</p>	<p>wymogi i zasady dofinansowania nowego okresu programowania UE po roku 2027</p>