

| Lp. | Strona        | Zapisy początkowe  | Zapisy po zmianie  |
|-----|---------------|--|--|
| 1.  | cały dokument | ograniczanie / uspokojanie ruchu / rozszerzanie stref  | <b>stopniowe</b> ograniczanie / uspokojanie ruchu / rozszerzanie stref   |
| 2.  | cały dokument | Analizę <b>możliwości i zasadności</b> (...)   | Analizę <b>zasadności i możliwości</b> (...)   |
| 3.  | 15            | w centrach miast – promowanie przyjaznych miejsc   | w <b>ściśle</b> 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.  | (...) <b>m.in.</b> ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego, umożliwiające szersze wdrażanie rozwiązań podnoszących poziom brd.   |
| 6.  | 25            | <b>Bardzo mała</b> sieć parkingów B+R  | <b>Niewystarczająca</b> 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            | <b>Niski</b> standard utrzymania istniejącej infrastruktury dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów – spadek komfortu jazdy.   | <b>Niewystarczający</b> 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 <b>jednego</b> 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            | <b>Koncepcja</b> wprowadzania stref ruchu uspokojonego w Warszawie jako podstawa do stworzenia jednolitej strategii oraz systemowych rozwiązań do ich wprowadzania na obszarze MW. | <b>Idea</b> 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 <b>h</b> i nowe możliwości (...).  | Zmiany ustawowe i nowe możliwości (...).   |
| 13. | 30            | Programy <b>rządowe i europejskie</b> , mające na celu kształtowanie świadomości wyboru sposobu przemieszczania się zgodnie z założeniami zrównoważonej mobilności miejskiej.      | Programy <b>europejskie i krajowe</b> , 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, <b>wynikająca m.in. z braku narzędzi do koordynacji działań między gminami (takich jak np. ustawa metropolitalna)</b> , generująca duży wolumen codziennych dojazdów samochodami do miejsc edukacji czy pracy (szczególnie do Warszawy).   |
| 15. | 49 | Optymalizacja ruchu samochodowego (...) <b>musi</b> polegać na dążeniu do zmniejszenia wykorzystywania aut   | Optymalizacja ruchu samochodowego (...) <b>powinna</b> polegać na dążeniu do zmniejszenia wykorzystywania aut  |
| 16. | 66 | rozszerzanie istniejących stref uspokojonego ruchu w MW <b>o kolejne ulice,</b>  | <b>stopniowe</b> rozszerzanie istniejących stref uspokojonego ruchu w MW,  |
| 17. | 66 | <b>Likwidowanie i</b> uniemożliwianie parkowania na chodnikach, <b>celem przywrócenia pieszym całej szerokości chodnika</b>  | Uniemożliwienie <b>nielegalnego</b> parkowania <b>pojazdów</b> na chodnikach   |
| 18. | 66 | (...) z możliwością zwężenia pasów ruchu na ulicach, w tym w ramach wprowadzania ruchu jednokierunkowego dla samochodów  | (...) z możliwością <b>ewentualnego</b> 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,<br><br>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 <b>lokalnych i dojazdowych m.in.</b> 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 <b>wyznaczenia w ramach SPP</b> 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 <b>wprowadzania działań zwiększających rotację na miejscach postojowych w ramach SPP</b> w Miastach MW oraz na Obszarze centralnym MW, Obszarze bazowym MW i Obszarze kluczowym MW,  |

|     |     |  |  |
|-----|-----|--|--|
| 22. | 84  | <p>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.</p>   | Zapis usunięty   |
| 23. | 84  | <p>analizę zasadności legalizowania <b>dotychczas nielegalnego parkowania samochodów</b> na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych,</p> <p><b>likwidowanie</b> parkowania w miejscach niedozwolonych, w tym na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu, bariery fizyczne (<b>np. słupki, wysokie krawężniki itp.</b>),</p> <p><b>likwidowanie</b> parkowania na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych (<b>np. słupków</b>),</p> <p>przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczony będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu,</p> <p>zwiększenie <b>kontroli</b> nielegalnego parkowania oraz jego egzekwowania przez odpowiednie służby właściwe do takich kontroli.</p> | <p>analizę zasadności legalizowania miejsc, <b>na których dotychczas samochody parkowały nielegalnie</b> na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych,</p> <p><b>zapobieganie</b> parkowaniu w miejscach niedozwolonych, w tym na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu i bariery fizyczne,</p> <p><b>zapobieganie</b> parkowaniu na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych,</p> <p><b>w przypadku deficytu miejsc postojowych</b>, przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu <b>o niewielkim znaczeniu komunikacyjnym</b> w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczony będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu,</p> <p>zwiększenie <b>skuteczności zapobiegania</b> nielegalnemu parkowaniu przez odpowiednie służby.</p> |
| 24. | 84  | <p>lokalizowanie nowych parkingów i miejsc postojowych dla samochodów na obszarach nieprzekształconych <b>wyłącznie</b> 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 <b>na lata 2028-2034</b></p>  | <p>wymogi i zasady dofinansowania nowego okresu programowania UE <b>po roku 2027</b></p>   |