

STUDIUM KOMUNIKACYJNE OBEJMUJĄCE WSZYSTKIE
GAŁĘZIE TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO I TOWAROWEGO
NA OBSZARZE PODWARSZAWSKIEGO TRÓJMIASTA
OGRODÓW

05.05.2016 R.

LOGIKA BUDOWY DOKUMENTU



diagnostyczna

strategiczna



operacyjna



CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA

ANALIZA SWOT

MOCNE STRONY

1. Unikalne założenia urbanistyczne miast ogrodów cechujące się niską transportochłonnością, wynikającą z lokalizacji zabudowy w najbliższym sąsiedztwie przystanków kolejowych
2. Duża aktywność obywatelska mieszkańców PTO
3. Atrakcyjne tereny inwestycyjne (m. in. Parzniew Przemysłowy)
4. Wysoka jakość zamieszkania w obszarze PTO
5. Wola współpracy partnerów PTO
6. Bliskie położenie obszaru względem dróg szybkiego ruchu (A2 i S8) i drogi krajowej nr 8
7. Dobre skomunikowanie kolejowe z Warszawą (linia kolejowa nr 447 i linie WKD)
8. Duży udział transportu szynowego w dojazdach do Warszawy
9. Silniejsza pozycja Partnerstwa w kontaktach z innymi podmiotami

SŁABE STRONY

1. Niewystarczająca sieć wewnętrznego transportu publicznego PTO
2. Brak integracji taryfowej z siecią komunikacji miejskiej w Warszawie
3. Duży popyt na miejsca parkingowe przy ograniczonej liczbie miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów przy przystankach kolejowych, skutkujący dużą liczbą nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów
4. Nadmierne natężenie ruchu na drogach lokalnych i dojazdowych oraz ich zły stan techniczny
5. Niski poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym
6. Zbyt mało rozwinięta infrastruktura rowerowa i niska spójność sieci istniejących dróg dla rowerów
7. Duże natężenie uciążliwego ruchu towarowego (zanieczyszczenie, hałas)
8. Słaba dostępność węzłów dróg szybkiego ruchu
9. Położenie części terenu w obszarze chronionym prawnie ze względu na walory środowiska

ANALIZA SWOT

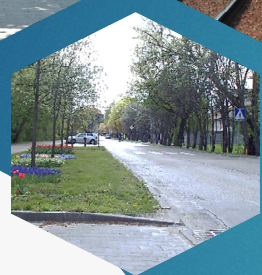
SZANSE

1. Duże zainteresowanie inwestorów lokalizacją PTO w obszarze działalności logistycznej, magazynowej oraz produkcyjnej
2. Dostępność zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji PTO
3. Budowa nowego przystanku kolejowego w Parzniewie w ramach modernizacji linii kolejowej nr 447

ZAGROŻENIA

1. Opóźniające się istotne inwestycje infrastrukturalne o charakterze regionalnym („Paszkowianka” itd.)
2. Ograniczona przepustowość regionalnych ciągów komunikacyjnych
3. Wzrost wykorzystania korytarzy drogowych przechodzących przez obszar PTO w omijaniu opłat za drogi wyższej kategorii
4. Stałe rosnący ruch drogowy
5. Utrudniona współpraca z innymi podmiotami
6. Położenie gmin PTO w różnych powiatach
7. nieskoordynowany rozwój nowej zabudowy
8. Utrudnienia związane z przebudową linii kolejowej nr 447





CZĘŚĆ STRATEGICZNA

MISJA I WIZJA

WIZJA

Podwarszawskie Trójmiasto Ogrodów świadomie budujące swoją atrakcyjność jako miejsca zamieszkania, z wykorzystaniem unikalnego założenia urbanistycznego i dobrego skomunikowania wynikającego z bliskości magistralnych linii kolejowych, autostrady i dróg ekspresowych.

MISJA

Misją Strategii jest stworzenie systemu transportowego, który będzie użyteczny dla osób przemieszczających się i nieuciążliwy dla mieszkańców dzięki wykorzystaniu nowoczesnych rozwiązań z zakresu inżynierii komunikacyjnej oraz urbanistyki.

CEL GŁÓWNY

Stworzenie zrównoważonego systemu transportowego, który będzie zapewniał mobilność, sprzyjał przyjaznym środowisku zachowaniom transportowym mieszkańców, przyczyniał się do poprawy atrakcyjności terenów PTO jako miejsca zamieszkania oraz wspierał rozwój gospodarczy.

CECHY SYSTEMU TRANSPORTOWEGO REALIZUJĄCEGO CEL

zrównoważony

- ograniczający presję środków transportu na środowisko naturalne

zapewniający mobilność

- oferujący szeroki wachlarz możliwości przemieszczania się, zapewniający mieszkańcom i przyjezdnym wybór sposobu podróży, gwarantujący jednocześnie wygodny transport zbiorowy, możliwość bezpiecznej podróży rowerem i pieszo oraz sprawny i nieuciążliwy ruch samochodów

przyjazny środowisku

- chroniący cenne dla mieszkańców walory przyrodnicze Podwarszawskiego Trójmiasta Ogrodów

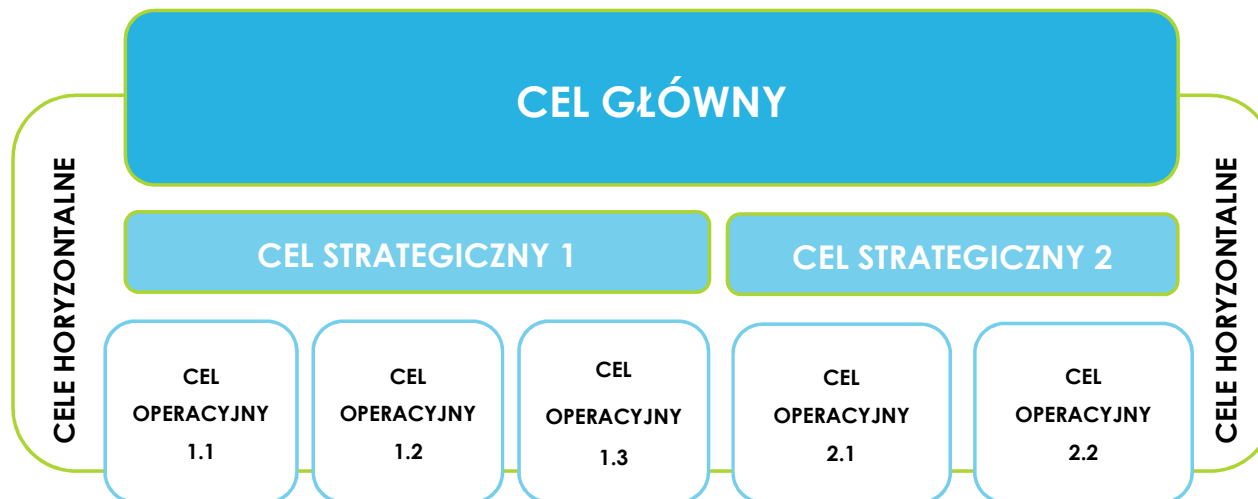
zwiększający atrakcyjność zamieszkania

- jednocześnie poprawiający warunki życia dotychczasowych mieszkańców i przyciągający nowych

wspierający rozwój gospodarczy

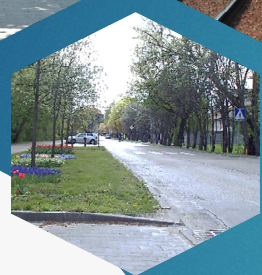
- zwiększający możliwości inwestycji na obszarze PTO, ograniczając przy tym ich uciążliwość dla mieszkańców

UKŁAD CELÓW STRATEGICZNYCH



CELE STRATEGICZNE A DOKUMENTY WYŻSZEGO RZĘDU

	PTO1	PTO2	PTO3	PTO4	PTO5	PTO6	SRT1	SRT2	SRT3	SRT4	SRT5	SRW	SRW	SRW	SRW	RPO1	RPO2	ZIT
1.1	■	■					■	■	■		■				■	■		
1.2	■		■	■		■	■	■		■	■	■			■		■	■
1.3		■	■		■	■	■	■	■	■	■			■				■
2.1	■			■	■		■	■		■	■	■	■				■	
2.2	■			■	■		■	■		■	■	■	■				■	



CZĘŚĆ OPERACYJNA

RANKING INWESTYCJI DROGOWYCH

NAZWA INWESTYCJI I OPIS LOKALIZACJI	SUMA PUNKTÓW	MIEJSCE W RANKINGU
Przebudowa ul. Letniskowej w Owczarni (od granicy z Miastem Podkowa Leśna do granicy z Miastem Milanówek)	5	1
Przebudowa ul. Brwinowskiej (od. Ul. Królewskiej do przejazdu WKD) w Milanówku (etap II)	4	2
Podkowa Leśna: ulica Kwiatowa – Paproci na odcinku od ul. Parkowej do granicy miasta	4	3
Przebudowa drogi gminnej w Brwinowie w ciągu ulic Jodłowa – Leśnej Polany – Otrębuska – Fabryczna (od DW 719 do DW 720)	3	4
Drogi w Parzniewie Przemysłowym	4	5
Przebudowa ciągu dróg pomiędzy ulica Królewską a Parkową w Podkowie Leśnej (etap I)	4	5
Budowa drogi na obszarze Parzniewa – Etap I (Parzniew Mieszkaniowy)	4	5
Podkowa Leśna: ulice Modrzewiowa i Kościelna	3	5
Przebudowa ciągu dróg w Brwinowie pomiędzy Droga Wojewódzką nr 719, a 720 (od ul. Jodłowej do Grodziskiej) (etap III)	3	6
Przebudowa ul. Kępińskiej w Brwinowie (odc. od DW 719 ul. Obwodnica do DP nr 3126W ul. Wilsona) oraz ciągu ulic: Przeskok – Środkowa (od DP nr 3126W ul Wilsona do DP nr 3128W ul. Grodziskiej)	3	6
Budowa drogi na obszarze Parzniewa – Etap II Parzniew Północny	4	7
Przebudowa dróg lokalnych w Podkowie Leśnej od ulicy Kwiatowej do ulicy Lipowej (etap IV)	3	8
Przebudowa ul. Paproci w Owczarni (na odc. Od granicy z Miastem Podkowa Leśna do DP nr 3109W ul.	4	9

RANKING INWESTYCJI DROGOWYCH

NAZWA INWESTYCJI I OPIS LOKALIZACJI	SUMA PUNKTÓW	MIEJSCE W RANKINGU
Brwinów, ul. Pszczelińska (DW 720)	3	10
Podkowa Leśna: ulice Bukowa (Lipowa-Reymonta), Jodłowa, Reymonta (Żeromskiego-Słowackiego), rondo – na połączeniu ul. Bukowej, Sosnowej, Lipowej i Topolowej	3	11
Podkowa Leśna: ulice Topolowa, Orla, Sarnia, Jelenia	3	12
„Paszkwianka”	6	13
Udrożnienie połączeń miejscowości Owczarnia, Terenia i Żółwin z Warszawą	6	13
Przebudowa 3 ciągów dróg lokalnych – od ulicy Kampinoskiej w Brwinowie do Żółwińskiej w Milanówku (etap VI)	5	14
Ciąg komunikacyjny z Podkowy Leśnej do Nadarzyna	6	15
Przebudowa ciągu dróg lokalnych w Milanówku – ul. Wojska Polskiego (etap V)	3	16

RANKING INWESTYCJI ROWEROWYCH

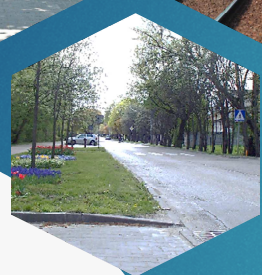
NAZWA INWESTYCJI I OPIS LOKALIZACJI	SUMA PUNKTÓW	MIEJSCE W RANKINGU
Budowa tras rowerowych na obszarze PTO. Etap II – Milanówek ul. Grudowska (0,9 km)	2	1
Trasa rowerowa WKD – Podkowa Główna – Parów Sójek	2	2
Przedłużenie trasy rowerowej od stacji PKP w Milanówku do skrzyżowania z ul. Żabie Oczko (1,2 km)	2	3
Budowa tras rowerowych na obszarze PTO. Etap IV – wzdłuż WKD (Brwinów 0,75 km, Milanówek 1,27 km, Podkowa Leśna 0,64 km)	4	4
Budowa tras rowerowych na obszarze PTO. Etap III – Milanówek (2,03 km) – Podkowa Leśna (1,04 km) – Brwinów (0,13 km)	4	5
Trasa rowerowa na odcinku WKD Podkowa Główna do ul. Podleśnej (granica miasta)	3	6
Trasa rowerowa Lipowa, Bukowa	2	6
Budowa tras rowerowych na obszarze PTO. Etap I - Brwinów (3,35 km) – Milanówek (0,87 km)	4	7
Przebudowa trasy rowerowej w ciągu ulicy Brwinowskiej i Jana Pawła II	1	8
Trasy rowerowe w ciągach ulic Gołębiej, Zachodniej, Parkowej, Reymonta, Kwiatowej, Bobrowej, Żubrowej, Jelenia, Króliczej, Dębowej, Sosnowej, Leśnej	1	9

MONITORING I EWALUACJA

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Wskaźniki produktu	Wskaźniki rezultatu
<p>Cel strategiczny 1 Redukcja negatywnego oddziaływania na mieszkańców istniejącej sieci transportowej wraz z jej udrożnieniem</p>	<p>Wyprowadzenie ruchu z terenów mieszkalnych</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Długość nowych i przebudowanych odcinków dróg uwzględniających rozwiązania egzekwujące dopuszczalną prędkość - Liczba zmodernizowanych skrzyżowań poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu - Długość odcinków objętych zakazem ruchu pojazdów ciężarowych 	<ul style="list-style-type: none"> - Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w granicach miast partnerskich PTO - Natężenie ruchu samochodowego w granicach PTO
	<p>Budowa spójnego systemu transportu publicznego</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Liczba wozokilometrów wykonywanych w ramach komunikacji PTO - Liczba utworzonych przystanków autobusowych - Liczba kanałów informacyjnych wykorzystywanych do informacji pasażerskiej o komunikacji PTO - Liczba zmodernizowanych lub nowo utworzonych węzłów przesiadkowych umożliwiających korzystanie z minimum 2 środków transportu - Liczba nowych miejsc parkingowych P&R, B&R i K&R - Liczba podpisanych umów na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, między administracją samorządową a przewoźnikami pasażerskimi 	<ul style="list-style-type: none"> - Liczba pasażerów komunikacji PTO, - Powierzchnia miast partnerskich PTO objętych strefą pieszego dojścia do przystanku transportu zbiorowego (300 m) - Liczba sprzedanych biletów jednorazowych, - Liczba sprzedanych biletów okresowych,
	<p>Poprawa jakości ruchu niezmotoryzowanego</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Długość wybudowanych odcinków dróg rowerowych, - Długość wyznaczonych pasów rowerowych, - Długość wybudowanych ciągów pieszo-rowerowych, - Długość wybudowanych i przebudowanych chodników, - Liczba przejść dla pieszych wyposażonych w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo pieszych - Długość odcinków dróg zmodernizowanych z zastosowaniem urządzeń uspokojenia ruchu - Długość odcinków dróg objętych strefą Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> - Liczba wypadków i zdarzeń drogowych z udziałem niezmotoryzowanych uczestników ruchu

MONITORING I EWALUACJA

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Wskaźniki produktu	Wskaźniki rezultatu
Cel strategiczny 2 Zrównoważone kształtowanie nowych założeń urbanistycznych	2.1. Planowy rozwój nowych obszarów mieszkalnych w miejscach dobrze skomunikowanych	<ul style="list-style-type: none"> - Długość wybudowanych lub zmodernizowanych odcinków dróg przebiegających przez nowe tereny mieszkalne - Długość wybudowanych lub wyznaczonych odcinków dróg rowerowych przebiegających przez nowe tereny mieszkalne - Liczba uchwalonych MPZP, których obszar jest w zasięgu 300 m strefy dojazdu do przystanku transportu zbiorowego 	
	2.2. Planowy rozwój nowych obszarów produkcyjnych, usługowych i logistycznych z poszanowaniem zasad zrównoważonego transportu	<ul style="list-style-type: none"> - Długość wybudowanych lub zmodernizowanych odcinków dróg przebiegających przez nowe tereny inwestycyjne - Długość wybudowanych lub wyznaczonych odcinków dróg rowerowych przebiegających przez nowe tereny inwestycyjnych - Liczba uchwalonych MPZP, których obszar jest w zasięgu 300 m strefy dojazdu do przystanku transportu zbiorowego 	



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ