



Załącznik nr 2

Propozycje związane z wizją mobilności dla MW

WIZJA

Propozycje konkretnych zapisów do wizji:

- System łączący metropolię, umożliwiający szybki, ekologiczny i ekonomiczny dojazd do centrum metropolii oraz przejazd po jej terenie; system integrujący i łączący komunikację indywidualną i zbiorową oraz system wspierający dojazd do pracy szkoły i rekreacji.
- Zapewnienie mieszkańcom możliwości bezpiecznego przemieszczania się z wykorzystaniem przyjaznych środowisku środków transportu, zintegrowanych w sposób zrównoważony, dostosowany do potrzeb wszystkich grup użytkowników.
- Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego względem transportu samochodowego poprzez zwiększenie częstotliwości, integrację siatki połączeń lokalnych z węzłami przesiadkowymi, intensyfikację współpracy jednostek samorządowych, poprawę bezpieczeństwa oraz komfortu, a także dostępności dla różnych użytkowników.
- System transportowy metropolii warszawskiej oparty na transporcie zbiorowym z przejrzystym ciągiem połączeń rowerowych i pieszych oraz zabezpieczeniem przestrzeni pod infrastrukturę towarzyszącą.
- "Pierwsza mila" bezpieczna i bez barier dla każdego.
- Mieszkam między ludźmi, a blisko mam zieloną przestrzeń i powietrze jest czyste.
- Lubię swoją miejscowość. tu zaspokajam swoje potrzeby.
- Harmonijne połączenie wszystkich środków transportu i infrastruktury towarzyszącej.
- Wysokiej jakości usługi blisko domu i zdalnie.
- Dalej nie znaczy: trudniej.
- System transportu zrównoważonego jest kluczowym elementem integrującym poszczególne jednostki samorządu terytorialnego.



Propozycje zagadnień, które powinny być ujęte w wizji:

- Poprawa dostępności transportu publicznego i bezpieczeństwa.
- Poprawa stanu dróg.
- Stworzenie węzłów komunikacyjnych i przesiadkowych.
- Zmiana mentalności mieszkańców.
- Wysoka dostępność do miejskiej sieci transportowej, niezależnie od położenia i specyfiki obszarów funkcjonalnych.
- Mobilność zintegrowana poprzez wysokiej jakości współpracę międzygminną.
- Idea biletu metropolitalnego obejmująca cały obszar Metropolii Warszawskiej.
- Dywersyfikacja środków transportu.
- Likwidacja barier dla promowania środków transportu, na przykład kostka nie dla dróg rowerowych.
- Transport zbiorowy obwodowy, nie tylko "szprychy".
- Transport do serca metropolii, nie tylko do rogatek.
- Koordynacja rozkładów jazdy.
- Koordynacja transportu zbiorowego i komunikacji z użytkownikami.
- Mechanizm i narzędzia współpracy różnych zarządców transportu zbiorowego, na przykład ZTM, PKK, Koleje Mazowieckie.
- Likwidacja "białych plam", likwidacja wykluczenia mobilnościowego.
- Niskoemisyjne usługi transportowe (kolej, metro).
- Integracja współpracy na poziomie powiat–gmina oraz powiat–metropolia.
- Umożliwienie komunikacji indywidualnej (rower, hulajnoga, itp.).
- Promienista komunikacja względem hubów komunikacyjnych (np. dworca PKP w Piasecznie).
- Bezpieczeństwo przemieszczania się.
- Mobilność ekologiczna – ograniczenie śladu węglowego (mobilność przyjazna środowisku).
- Integracja: przestrzenna, środków komunikacji, komunikacyjna (spójność działań).
- Promocja transportu zbiorowego.
- Jednolita taryfa.
- Ujednolicenie systemu sprzedaży biletów.
- Zintegrowane inwestycje, uwzględniające mobilność aktywną (np. kolej + drogi rowerowe).
- Miasto 15-minutowe.
- Mobilność jako usługa.



- Wygodna alternatywa dla posiadania i używania samochodu.
- Wykorzystanie wody jako potencjału przemieszczania (jezioro Zegrzyńskie, Kanał Żerański, Wisła).
- Rozwój transportu szynowego (linie tramwajowe i linie kolejowe).
- Ścieżki rowerowe i punkty węzłowe.
- Buspas jako wydzielona jezdnia aglomeracyjna.
- Budowa połączeń mostowych lokalnych i aglomeracyjnych.
- Zmiana podziału modalnego na granicy Warszawy.
- Rozwój transportu lotniczego w skali aglomeracji (drony, autonomiczne pojazdy, zeppelin).
- Infrastruktura transportowa umożliwiająca wygodne, dostępne oraz bezpieczne przemieszczanie się po obszarze Metropolii Warszawskiej.
- Świadomi i odpowiedzialni mieszkańcy.
- Budowa modelu współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego.
- Poprawa jakości przestrzeni publicznej.
- Urealnienie rozkładów jazdy środków transportu publicznego do warunków komunikacyjnych na tym obszarze.
- Zapewnienie wysokiego standardu czystości środków transportowych.
- Wyposażenie środków transportowych w elementy nowych technologii teleinfo.
- Środki transportowe (wszystkie) przystosowane do obsługi osób z niepełnosprawnością ruchową.
- Limit czasu dojazdu do centrum Warszawy – jedna godzina z dowolnego punktu Metropolii Warszawskiej.
- Bezkolizyjny transport szynowy przy głównych trasach dojazdowych do Warszawy.
- Brak komunikacji (współpracy) pomiędzy gminami.
- Brak środków finansowych.
- Budowa nowych ścieżek rowerowych.
- Autobusy elektryczne.
- Zrównoważony i dostępny dla wszystkich grup społecznych (matki z dziećmi, osoby starsze, osoby niepełnosprawne) transport zbiorowy (dostępny bez względu na odległość od centrum metropolii).
- Zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu.
- Dostępność do miejsc kluczowych: urzędy, poczta, przychodnia, szkoła, przedszkole.
- Transport publiczny dostępny 24 godziny 7 dni w tygodniu.



- Ekologiczny/ niskoemisyjny transport.
- Tworzenie infrastruktury P&R, również dostępnej dla rowerzystów.
- Współpraca między gminami.
- Konkurencyjność i atrakcyjność transportu publicznego w odniesieniu do samochodu osobowego (ekwiwalencja – czas, koszty, komfort).
- Likwidacja wykluczenia transportowego.
- Maksymalizacja ekologicznych środków transportu.
- Rozwój węzłów przesiadkowych.
- Promocja ekologicznych zachowań komunikacyjnych.
- Brak miejsc parkingowych przy środkach komunikacji transportu zbiorowego (więcej bezpłatnych parkingów w tych miejscach).
- Rozwój transportu alternatywnego dla szybkich kolei dojazdowych.
- Rozbudowa punktów przesiadkowych.
- Zwiększenie liczby linii publicznego transportu zbiorowego.
- Rozwój tras rowerowych.
- Finansowanie zewnętrzne transportu publicznego (realizacja i utrzymanie).
- SKM wzdłuż trasy S8 oraz A2.
- Poprawa bezpieczeństwa oraz dostępności dla każdego (przekraczanie i likwidowanie barier wykluczenia transportowego/ komunikacyjnego).
- Wyznaczanie i budowanie buspasów aglomeracyjnych.
- Przygotowywanie przez deweloperów infrastruktury pod transport zbiorowy.
- “Dogęszczenie” sieci szkieletowej.
- Edukacja deweloperów w zakresie potrzeb mieszkańców w odniesieniu do mobilności.
- Rezerwa terenowa: transport i miejsca *park&ride* w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.
- Lokowanie parkingów P&R poza centrami miejscowości i dowóz mieszkańców do stacji kolejowej busami.