Podstawowe zasady realizacji inwestycji w obszarze infrastruktury

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 05, wrzesień 2015 00:00
Marcin Maksymiuk
Odsłony: 1180

W konsultacjach jest obecnie projekt Krajowej Polityki Miejskiej 2023, w który dużo uwagi poświęca zagadnieniom związanym z transportem. Zdaniem autorów w tzw. planach transportowych powinny być uwzględniane podstawowe cele, które mają doprowadzić do osiągnięcia zrównoważonej mobilności.

Podstawowe zasady realizacji inwestycji w obszarze infrastruktury to:

1. Dokończenie budowy podstawowego układu transportowego – celem jest wyeliminowanie konieczności tranzytu oraz dojazdu samochodów ciężarowych do dzielnic przemysłowych przez centrum miasta. Samorządy powinny dokonać przeglądu wszystkich zamierzeń drogowych i ocenić ich przydatność i spójność z aktualną strategią miasta. Wynikiem tej analizy powinno być urealnienie dokumentów planistycznych np. poprzez obniżenie klasy, zmiany przekroju ulic, a w skrajnych wypadkach rezygnacja z inwestycji.
2. Kolejnym krokiem jest modernizacja istniejącego układu, aby udoskonalić jego spójność z priorytetami polityki miejskiej. (np. bezpieczeństwo ruchu, zapewnienie priorytetów komunikacji zbiorowej, ruchu rowerowego). Należy również promować zmiany sposobu kształtowania przestrzeni ulic, zwłaszcza na rzecz ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego. W obszarze śródmieścia, jednym ze sposobów może być strefowanie prędkości. Samorządy powinny przestawić się na podejście w którym preferowany jest tam ruch pieszy i rowerowy.
3. Priorytety inwestycyjne w transporcie publicznym- wprowadzanie w mieście nowych podsystemów transportu powinno opierać się na gruntownej analizie, czy problemów nie da się rozwiązać problemów w tym zakresie w oparciu o istniejące podsystemy. W przypadku dużych miast i obszarów funkcjonalnych celowym może być wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej. Budowa sieci aglomeracyjnej jednak nie może polegać tylko na wykorzystaniu już istniejących połączeń ale niezbędna jest ich rozbudowa. Działalność polegająca na użytkowaniu tylko obecnej infrastruktury może spowodować powstanie licznych zatorów i wąskich gardeł, które przyczynią się w prostej linii to powstania nowych problemów komunikacyjnych.
4. Organizacja multimodalnych węzłów przesiadkowych- zapewniających łatwy dostęp do przystanków, integracji taryfowej i rozkładowej, w tym budowa systemów „parkuj i jedz”. Ważne jest zapewnienie również odpowiednich standardów dla dworców kolejowych, z których możliwe jest łatwe przejście do innych środków lokomocji.
5. Systemy zarządzania ruchem- istotnym elementem powinno być tworzenie i rozbudowa systemu i jego monitoring. Jego odpowiednie wykorzystanie przyczyni się do ograniczenia inwestycji w zakresie nowej infrastruktury, poprzez lepszą koncentrację dostępnych w tym wypadku środków.
6. Rezerwy terenowe pod szlaki komunikacyjne- powinny być prowadzone wielowariantowe analizy przebiegu tras komunikacyjnych, dla których w przyszłości zostanie wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Obejmuje to również konieczność zabezpieczenia odpowiednich środków na wykup przedmiotowych gruntów. Nie może to jednak narażać gminy na niewspółmierne koszty, a po drugie gminy powinny dokonać weryfikacji „wirtualnych” inwestycji, które obecnie zawarte są w studiach.

Phoca PDF