

innowacyjne rozwiązania z zakresu nowoczesnych systemów organizacji i zarządzania ruchem miejskim.

Zatem celem nadrzędnym działań polityki regionalnej w stosunku do wszystkich ośrodków wojewódzkich jest wspieranie rozwoju ich funkcji metropolitarnych, co wymagać będzie zarówno zapewnienia efektywnych połączeń transportowych, jak i rozszerzania obszarów największego pozytywnego oddziaływania ośrodków wojewódzkich przez wzmocnienie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych, powiatowych i na obszarach wielkich. W tym zakresie podstawowe znaczenie ma rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej oraz pomoc publiczna przy uruchamianiu stałych połączeń publicznego transportu zbiorowego w obrębie regionu. Obok rozbudowy infrastruktury, preferowanymi rozwiązaniami będą także wdrożenia zintegrowanych systemów transportu multimodalnego i transportu zbiorowego. Obejmować one muszą zarówno ośrodki subregionalne i lokalne, ale również obszary wiejskie. W tym zakresie ogromne znaczenie będzie miała pomoc przy uruchamianiu stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie regionu (w szczególności połączeń kolejowych) – zakładających skrócenie czasu przejazdu oraz wpływających na komfort i bezpieczeństwo podróżowania. Promowane będą również rozwiązania z zakresu integracji dużych miast i ich otoczenia, jak np. wprowadzanie biletów aglomeracyjnych czy koordynowanie rozkładów jazdy. Drugorzędnie wspierane będą natomiast powiązania komunikacyjne pomijające ośrodki wojewódzkie o charakterze tranzytowym, zapewniające połączenia pomiędzy miastami wewnątrz i na zewnątrz obszaru. Podjęte działania w tym zakresie muszą uwzględniać wymogi ochrony środowiska.

Ponadto, dla zwiększenia powiązań w relacji miasto-wieś, również występuje konieczność zapewnienia zwiększonej spójności przestrzennej poprzez poprawę stanu infrastruktury transportowej oraz transportu zbiorowego (w skali subregionalnej i lokalnej). Poprawa stanu infrastruktury transportowej na wsi dotyczy zarówno sieci drogowej, jak i lokalnych połączeń kolejowych (modernizacja, rewitalizacja) oraz taboru pasażerskiego (zakup i modernizacja). W transporcie zbiorowym wsparciu podlegać będą projekty związane z organizacją transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, zapewniających dogodne połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.

Podjęte kierunki interwencji w zakresie budowania spójności terytorialnej oraz przeciwdziałania marginalizacji obszarów problemowych, odnoszących się do transportu, uwzględniać będą przede wszystkim odwrócenie trendu polegającego na rezygnacji z podróży środkami transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego. W tym celu ulec poprawie musi dostępność transportowa przy pomocy lokalnych systemów transportu zbiorowego. Dotyczy to usług kolejowego i drogowego transportu publicznego w celu zwiększenia wahadłowej mobilności mieszkańców obszarów problemowych, a odbywać się to będzie poprzez:

- poprawę jakości taboru i infrastruktury,
- zwiększenie zasięgu funkcjonowania,
- optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitarnymi systemami transportu publicznego.

Krajowa Polityka Miejska (projekt)

Wyzwania stawiane transportowi i mobilności miejskiej w dokumencie odnoszą się do funkcjonalności, atrakcyjności i konkurencyjności kształtowania obszaru miasta. Najbardziej krytycznymi punktami, wymagającymi natychmiastowej interwencji, są m.in. zatłoczenie ulic