

perspektywą do 2030 roku (w odniesieniach do zagadnienia transportu miejskiego);

- priorytety inwestycyjne w ramach rozwoju systemu transportowego:
  - inwestycje drogowe powinny w pierwszej kolejności obejmować dokończenie budowy podstawowego układu transportowego miasta i jego obszaru funkcjonalnego (w tym eliminowanie ruchu tranzytowego oraz międzydzielnicowego przez obszar centralny miast);
  - urealnienie treści planistycznych zawartych w strategicznych dokumentach gminy (np. obniżenie klasy czy zmiany przekroju planowanych ulic pod prognozowane rzeczywiste potrzeby transportowe);
  - modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego w celu jego udoskonalenia (w zakresie bezpieczeństwa ruchu, zapewnienia priorytetu publicznego transportu zbiorowego itd.);
  - w celu zmniejszenia zatłoczenia ulic zagospodarowanie przestrzenne nowych terenów powinno obejmować gęstą i zwartą, a zarazem wielofunkcyjną strukturę, opartą o lokalne usługi z minimalizowaniem potrzeb transportowych;
  - zmiana myślenia o sposobie kształtowania przestrzeni ulic oraz organizacji ruchu na nich – zwłaszcza w obszarach śródmiejskich (np. strefowanie prędkości – bezpieczeństwo ruchu nad szybkością przejazdu, preferowanie ruchu rowerowego i pieszego);
  - pierwszeństwo dla inwestycji w system transportu publicznego (uzależnionych od uwarunkowań lokalnych, tj.: funkcjonujących podsystemów transportowych, warunków przestrzennych i infrastrukturalnych, czynników ekonomicznych i społecznych); wiąże się to z koniecznością rzetelnej analizy przyszłych potoków pasażerskich wraz z rachunkiem ekonomicznym działań inwestycyjnych z uwagi na potrzebę finansowania z kasy publicznej środków na utrzymanie i funkcjonowanie tego systemu;
  - analiza nowych rozwiązań z zakresu podsystemów transportu publicznego powinna opierać się na założeniu, że nowy środek transportu jest niezbędny, a koszt ogólny związany z jego wdrożeniem i przyjęty bilans kosztów i przychodów związany z jego eksploatacją jest spójny z długoterminową prognozą możliwości finansowych miasta;
  - celem jest dokonanie analiz wykorzystania do obsługi obszarów funkcjonalnych infrastruktury transportu kolejowego w przypadku dużych miast (kolej aglomeracyjna) – przy czym należy mieć na uwadze konieczność prowadzenia nowych inwestycji w tę infrastrukturę, koniecznych do likwidacji wąskich gardeł na skutek powstania nowych połączeń kolejowych;
  - szeroka integracja środków transportowych podsystemów transportu publicznego w postaci multimodalnych węzłów przesiadkowych, zapewniając łatwy dostęp do przystanków, integrację taryfową i rozkładową; szczególne znaczenie dla integracji będzie miało włączenie