Zrównoważony rozwój Białegostoku

Utworzono: wtorek, 28, luty 2017 12:01



Pierwszy plan urbanistyczny, który dotyczył zabudowy Białegostoku powstał na przełomie 1938 i 39 roku. - Później sukcesywnie powstawały różne programy, aż do Ogólnego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Białegostoku z 1994 roku - powiedziała Bożena Zawadzka, dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Białymstoku, podczas IX Seminarium Technicznego "Aktualne zagadnienia budownictwa komunikacyjnego" w Suwałkach.

To, co dziś jest realizowane, niewiele się różni od pierwotnego planu z lat 90., choć w międzyczasie powstawały kolejne dokumenty strategiczne. Bardzo ważnym dokumentem jest m.in. Studium Transportowe Białegostoku, którego celem jest zapewnienie sprawnego, bezpiecznego i ekonomicznego oraz ekologicznego przemieszczania się osób i towarów, a więc:
- usprawnienie komunikacji zbiorowej,
- sukcesywne porządkowanie parkowania,
- ochrona środowiska w transporcie,
- poprawa dostępności transportowej miasta w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych.

Powołano też Białostocki Obszar Funkcjonalny, czyli stowarzyszenie 10 podlaskich gmin. BOW również posiada swoje Studium Transportowe. – Jest to niezbędne do ubiegania się o środki zewnętrzne i realizowania inwestycji dla całego obszaru – wyjaśniła Bożena Zawadzka.

Jednym z pierwszych zadań jest poprawa dostępności śródmieścia komunikacją zbiorową. – Od 2004 rozpoczęliśmy realizację inwestycji pozwalających na uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej – powiedziała Bożena Zawadzka. – To była przebudowa dróg, skrzyżowań, budowa śluz na skrzyżowaniach z sygnalizacją, budowa infrastruktury przystankowej, a w 2009 roku zostały utworzone pierwsze bus pasy. Obecnie jest ich prawie 13 kilometrów.

Phoca PDF





Część z nich powstała na ulicach dwujezdniowych, ale część została specjalnie rozbudowana, aby jeden z pasów dedykować komunikacji zbiorowej. Powstały też dwa centra przesiadkowe przy al. Piłsudskiego i ul. Sienkiewicza. Stworzono też system zarządzania ruchem, który realizuje priorytety dla komunikacji zbiorowej, ale ma dbać także o sprawne przemieszczanie się po mieście innych pojazdów. Aby zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej, zakupiono nowoczesny tabor autobusowy. – Na dzisiaj to jest 257 nowych autobusów, w większości niskopodłogowych – dodała Bożena Zawadzka. Na przystankach znajdują się tablice informacji pasażerskiej, a bilety można kupować np. przy pomocy legitymacji studenckiej.

Ważnym zadaniem było też uspokojenie ruchu, głównie w centrum miasta. Najważniejszą inwestycją była przebudowa rynku, wyłączenie pewnych obszarów z ruchu. Ulice wokół rynku zostały też przebudowane w celu uspokojenia ruchu – zwiększono przestrzeń dla pieszych i rowerzystów, a zwężono jezdnie. Przebudowę zakończono w 2012 roku, a jej koszt wyniósł około 38 mln zł.

Białystok chce się rozwijać w sposób zrównoważony, stąd kolejnym zadaniem jest budowa tras rowerowych. – Drogi rowerowe budujemy od kilku lat i staramy się, aby były to pełne korytarze – powiedziała dyrektor ZDM. – Na dzisiaj mamy 112 kilometrów dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. W tym roku powstanie kolejne 7,5 km.

Phoca PDF

Jednak same ścieżki to za mało, potrzebne są też stojaki i wiaty. One również pojawiają się w mieście, najczęściej w pobliżu szkół.

- Hitem w Białymstoku jest BiKeR, który działa od czerwca 2014 roku – dodała Bożena Zawadzka. – W Polsce pod względem liczby wypożyczeń jesteśmy na 3 miejscu. W systemie został zarejestrowanych ponad 47 tys. osób.

W tym roku system rowerów miejskich powiększy się o kolejne stacje i jednoślady, a także rowerki dla dzieci.

W celu zwiększenia rotacji i dostępności miejsc parkingowych w centrum Białegostoku, w 1990 roku została utworzona Strefa Płatnego Parkowania (SPP). Na dzisiaj włodarze miasta nie obserwują braku miejsc postojowych.

W poprzednich perspektywach finansowych w Białymstoku wybudowano 85,5 km nowych dróg, a prawie 90 km przebudowano. Przebudowy dotyczyły przede wszystkim głównych korytarzy transportowych i dostosowania ich do potrzeb komunikacji zbiorowej. Kosztowało to w sumie ponad 1,2 mld zł, z czego około 713 mln pochodziło z dofinansowania zewnętrznego.
- W tej perspektywie chcemy dopiąć obwodnicę południowo-zachodnią i zrealizować drugi etap ulicy Ciołkowskiego – poinformowała dyrektor ZDM. – Wówczas ten ruch, który dzisiaj często przebiega przez centrum miasta, będzie się odbywał poprzez wewnętrzną obwodnicę.

Ponadto, zaplanowano budowę Trasy Niepodległości, poprawę dostępności komunikacyjnej Białegostoku od strony Warszawy i dalszy rozwój transportu publicznego.

Trasa Niepodległości, o długości około 6,5 km, będzie kosztowała ponad 323 mln zł, w tym prawie 270 mln zł jest zarezerwowane ze środków unijnych. Zakończenie tej inwestycji planowane jest w 2018 roku. Następne inwestycje w fazie przygotowania to przebudowa drogi krajowej nr 8 (ul. gen. Franciszka Kleeberga) i DW nr 676 (al. Jana Pawła II). Do realizacji są m.in. trzy estakady i dwa wiadukty kolejowe. Drugi etap ul. Ciołkowskiego jest już w realizacji. Termin zakończenia tego 4-km odcinka to rok 2018. Zaprojektowane są trzy obiekty inżynierskie: most na rzece Białej, estakada nad ulicą Plażową i wiadukt kolejowy.

Natomiast intermodalny węzeł komunikacyjny będzie kosztował około 170 mln zł. Planowane jest utworzenie centrum przesiadkowego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca PKP i PKS. Przebudowany będzie też układ drogowy wokół węzła, czyli ulic Zwycięstwa, Kolejowej (przejazd pod torami dla komunikacji miejskiej, rowerzystów i pieszych), Kopernika, Łomżyńska, św. Rocha, a także powstanie nowy odcinek ul. Bohaterów Monte Cassino, łączący Łomżyńską z Kopernika. Wszędzie będzie obowiązywał priorytet dla autobusów.

Ilona Hałucha

Phoca PDF

(na podstawie informacji z IX Seminarium Technicznego "Aktualne zagadnienia budownictwa komunikacyjnego", które odbyło się 8-10 lutego br. w Suwałkach)

Phoca PDF