

w sprawie polityki transportowej Wrocławia

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 1996 r. nr 13, poz. 74 ze zmianami) Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1.

Mając na względzie, że:

- 1) organizacja i zarządzanie systemem transportowym miasta jest jednym z fundamentalnych zadań władz samorządowych Wrocławia, warunkującym standard życia mieszkańców i właściwy rozwój miasta,
- 2) skutki gwałtownego rozwoju motoryzacji w ostatnich latach negatywnie oddziałują na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców,
- 3) narastające utrudnienia transportowe stanowią istotne ograniczenie rozwoju gospodarczego miasta i warunków życia we Wrocławiu, a w konsekwencji powodować ograniczenie jego atrakcyjności jako jednego z najważniejszych centrów kraju,
- 4) Wrocław jest i pozostanie nie tylko wielkim miastem, ale również - z racji swojego położenia - podstawowym węzłem komunikacyjnych w południowo-zachodniej części kraju,
- 5) efektywne zarządzanie transportem w mieście wymaga prowadzenia stabilnej wieloletniej polityki transportowej miasta:
 - a) spójnej z polityką transportową państwa,
 - b) uwzględniającej zmiany systemu administracyjnego kraju i związane z tym zmiany kompetencji w zakresie zadań transportowych,
 - c) dostosowującej przyjmowane rozwiązania do szans i zagrożeń związanych z perspektywą wejścia Polski do Unii Europejskiej,

Rada Miejska Wrocławia przyjmuje - zamieszczoną w załączniku - Politykę Transportową Wrocławia jako podstawowy dokument określający strategię działania miejskich służb samorządowych w zakresie ogółu zagadnień związanych z organizacją i planowaniem transportu.

§ 2.

Polityka Transportowa Wrocławia winna być realizowana z uwzględnieniem przyjętych wcześniej innych uchwał Rady, w tym "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław" oraz "Strategii rozwoju Wrocławia - Wrocław 2000 Plus".

§ 3.

Bieżące działania w zakresie planowania, rozwoju, inwestycji,

remontów, utrzymania i zarządzania systemem transportowym miasta muszą być prowadzone w oparciu o uchwalane wieloletnie programy działania w poszczególnych sektorach transportu.

§ 4.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta.

§ 5.

Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Wiceprzewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia

Jacek Rugeł

Załącznik
do uchwały nr XII/396/99 RMW
z dnia 23 września 1999 r.

POLITYKA TRANSPORTOWA WROCŁAWIA

I. CELE POLITYKI TRANSPORTOWEJ

1. Cel generalny

Generalnym celem polityki transportowej Wrocławia jest: stworzenie warunków zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywne ekonomicznie przemieszczanie się osób oraz towarów, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska.

2. Cele podstawowe

Realizacji ogólnego celu polityki transportowej Wrocławia służyć ma równoczesne wdrażanie działań podporządkowanych następującym celom podstawowym:

- a) zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu osobowego i towarowego,
- b) zapewnienie oczekiwanych i uzasadnionych standardów podróży,
- c) stymulowanie rozwoju gospodarczego i przestrzennego miasta poprzez zapewnienie dostępności celów podróży umożliwiającej mieszkańcom realizację wszelkich form aktywności oraz poprzez rozwijanie nowych elementów systemu transportowego dla udostępnienia pod przyszłe inwestycje nowych terenów w mieście,
- d) ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska i mieszkańców, w tym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu,
- e) obniżenie ekonomicznych i społecznych kosztów transportu.

II. STRATEGIA

ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Kreowanie organizacji transportu przy poszanowaniu wymagań środowiska naturalnego musi skutecznie pogodzić sprzeczności pomiędzy wymaganiami transportu i ochrony środowiska oraz ograniczonymi możliwościami rozwoju infrastruktury miasta.

Realizacja powyższej strategii zwanej "strategią zrównoważonego rozwoju", będzie opierać się na czterech fundamentalnych zasadach:

1. Wpływania na rosnący popyt na przejazdy w komunikacji indywidualnej w taki sposób, by dostosować go do rozmiarów możliwych do zaspokojenia przez układ komunikacyjny.
2. Dostosowywania wielkości oferty usług przewozowych w komunikacji zbiorowej (podaży) do wielkości faktycznego popytu, z uwzględnieniem poziomu usług zachęcającego do korzystania z komunikacji zbiorowej.
3. Świadczenia usług przewozowych w najbardziej przydatnej oraz społecznie akceptowanej postaci.
4. Zachowania równowagi ekologicznej w całym obszarze miasta poprzez zapewnienie takiego podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym i indywidualnym, aby poziom ruchu samochodowego nie przekroczył wyznaczanej okresowo granicy ekologicznej pojemności systemu.

III. ZADANIA PRIORYTETOWE I ŚRODKI REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ

Dla realizacji celów określonych w części I, przy uwzględnieniu strategii zrównoważonego rozwoju, przyjmuje się następujące zadania priorytetowe:

- 1) Zmniejszenie zapotrzebowania na przejazdy wewnątrz miasta w ramach koordynacji polityki transportowej z polityką przestrzenną poprzez:
 - a) przekształcenie struktur urbanistycznych z monofunkcyjnych na wielofunkcyjne,
 - b) stymulowanie koncentracji miejsc pracy, nauki i usług w obszarach dobrze obsługiwanych komunikacją zbiorową,
 - c) utrzymywanie wysokiej zwartości struktury miasta i hamowanie procesów dekoncentracji osadnictwa na obszary, które nie będą mogły być efektywnie obsługiwane przez transport zbiorowy,
 - d) rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów w bezpośrednim sąsiedztwie peryferyjnych przystanków komunikacji zbiorowej na parkingi w systemie parkingów przesiadkowych (tzw. system park & ride P+R lub bike & ride B+R) oraz rezerwowanie terenów pod nowe pętle transportu zbiorowego.
- 2) Zapewnienie utrzymania przejezdności podstawowego układu drogowego miasta poprzez:
 - a) aktywne kreowanie korzystnego podziału zadań przewozowych

(powiększanie udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacja zbiorowa),

b) zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej poprzez realizację prac remontowych i eksploatacyjnych w zakresie adekwatnym do tempa niszczenia dróg i obiektów inżynierskich,

c) wdrażanie efektywnego systemu zarządzania i sterowania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej i ograniczeń ruchu samochodowego w wybranych obszarach miasta,

d) konsekwentne stopniowe przekształcanie struktury sieci drogowej z układu promienistego na promienisto-obwodnicowy łącznie z budową nowych przepraw mostowych przez Odrę w celu realizacji powiązań międzyosiedlowych z ominięciem centrum miasta (w tym budowę Obwodnicy Śródmiejskiej),

e) stymulowanie działań organizacyjnych i ekonomicznych służących przyspieszeniu realizacji Autostradowej Obwodnicy Wrocławia i w konsekwencji eliminacji przejazdów przez centrum potoków tranzytowych z głównych dróg krajowych,

f) wstrzymanie się od powiększania przepustowości tras drogowych wprowadzających ruch do ścisłego centrum ponad chłonność komunikacyjną tego obszaru (nie dotyczy to tras stanowiących jedyny możliwy przebieg ciągów dróg krajowych przechodzących przez miasto),

g) dostosowanie pojemności parkingowej centrum miasta do przepustowości układu w tym obszarze poprzez:

- ograniczenie możliwości długoterminowego parkowania na parkingach powierzchniowych,

- politykę cenową,

- ścisłe egzekwowanie przez właściwe służby przestrzegania przepisów o parkowaniu pojazdów,

h) działanie na rzecz organizowania miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych (o masie całkowitej ponad 16 ton i długości ponad 12 metrów) w celu skutecznego egzekwowania ograniczeń ruchu i zakazu parkowania pojazdów ciężkich w obszarze miasta,

i) działanie na rzecz usprawniania transportu towarów poprzez budowę Centrum Logistycznego Transportu Towarowego służącego do sprawnego przeładunku i dystrybucji towarów z uwzględnieniem ścisłej współpracy podsystemów drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego.

3) Zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej poprzez:

a) zwiększenie atrakcyjności ekonomicznej korzystania z KZ w stosunku do komunikacji indywidualnej (utrzymywanie dynamiki wzrostu cen biletów komunikacji zbiorowej na poziomie niższym od stopy inflacji),

b) poprawę warunków ruchu tramwajów i autobusów w celu skrócenia czasów przejazdu na poszczególnych liniach, zwłaszcza przy przejazdach przez centrum miasta (tworzenie wydzielonych torowisk i pasów autobusowych oraz systemów sygnalizacji preferencyjnych dla komunikacji zbiorowej),

- c) zwiększenie obszarów przyciągania komunikacji zbiorowej dzięki rozwojowi układu linii, tramwajowych i autobusowych na terenie miasta,
 - d) modernizację przystanków i węzłów przesiadkowych,
 - e) podnoszenie jakości obsługi pasażerów,
 - f) współdziałanie z PKP dla włączenia systemu kolejowego do obsługi dojazdów do/z miasta oraz w wybranych rejonach w obrębie miasta,
 - g) wprowadzenie nowoczesnych systemów informowania pasażerów o aktualnych warunkach ruchu, planowanym czasie oczekiwania na pojazd i ewentualnych odstępstwach od obowiązującego przebiegu lub czasu przejazdu,
 - h) reformowanie systemu taryfowego w stronę preferencji dla biletów okresowych,
 - i) doskonalenie systemu zarządzania i finansowania zadań komunikacji zbiorowej w mieście,
 - j) organizację i kontrolowanie przez Gminę strategicznej części przewozów pasażerskich komunikacją zbiorową oraz koordynowanie całości tych przewozów,
- 4) Zapewnienie dynamicznego rozwoju miasta poprzez podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej miasta dzięki realizacji dróg umożliwiających dostęp do terenów stanowiących obszary aktywności gospodarczej.

IV. ZASADY REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ

1. Rozwój Systemu Transportowego Miasta

Aglomeracja miejska Wrocławia, ze względu na swoją skalę, wymaga rozpatrywania problemów komunikacyjnych w odniesieniu do funkcjonowania całego Systemu Transportowego Miasta (Systemu TM). System ten w maksymalnym stopniu będzie integrowany z zewnętrznymi systemami transportowymi, a w szczególności z systemem sieci dróg zamiejskich i układem infrastruktury zarządzanej przez PKP.

W zależności od tempa i zakresu włączenia się PKP w realizację usług przewozowych na terenie aglomeracji, służby miejskie muszą sukcesywnie zapewniać dobre skomunikowanie poszczególnych przystanków kolejowych wewnątrz miejskiego systemu komunikacji zbiorowej. Należy więc rezerwować niezbędną przestrzeń pod te przystanki (oraz ich stosowną obsługę) dla umożliwienia docelowej realizacji wygodnych węzłów przesiadkowych miejskiej komunikacji zbiorowej wraz z parkingami.

Nadrzędnym celem rozwoju Systemu TM jest eliminacja zbędnych przemieszczeń pasażerskich i ruchu ciężkiego wewnątrz miasta. Należy utworzyć Centrum Logistyczne Transportu Towarowego służące do sprawnego przeładunku i dystrybucji towarów w całym mieście z uwzględnieniem niezbędnej współpracy podsystemów: drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego. Pozwoli to nie tylko na lepsze

wykorzystanie już istniejącej i rozbudowywanej infrastruktury zewnętrznej (połączenia kolejowe, drogowe, wodne i lotnicze), ale też na istotne dla funkcjonowania układu miejskiego ograniczenie ruchu taboru ciężkiego.

2. Funkcjonowanie i rozwój układu drogowego

1. Utrzymanie układu komunikacyjnego

Zapewnienie funkcjonowania istniejącego układu drogowego stanowi podstawowe zadanie bieżące, którego realizacja nie może być zagrożona, niezależnie od sytuacji finansowej miasta. Oznacza to, że minimalny zakres prac dotyczących eksploatacji dróg, ich oczyszczania i oświetlenia, a także inżynierii ruchu musi być corocznie realizowany nawet, gdyby to było konieczne, kosztem ograniczenia zadań inwestycyjno-remontowych.

2. Przebudowa i modernizacja układu podstawowego

Jako zadanie pierwszoplanowe w zakresie przebudowy podstawowego układu drogowego przyjmuje się zmianę tego układu z promienistego na promienisto-obwodnicowy. Główne elementy układu związane z tym zadaniem związane są z realizacją:

- Obwodnicy Śródmiejskiej zapewniającej możliwość przeprowadzenia tranzytu międzydzielnicowego z pominięciem centrum miasta. Realizacja Obwodnicy winna być prowadzona równoległe z modernizacją tras doprowadzających ruch zewnętrzny do niej samej;

- Autostradowego Obejścia Wrocławia, które ma zapewnić przeprowadzenie tranzytu zewnętrznego na podstawowych kierunkach (Opole, Kłodzko, Jelenia Góra, Zielona Góra, Poznań, Warszawa) poza obszarem śródmiejskim miasta i bez wykorzystywania miejskiej sieci drogowej; należy dołożyć wszelkich starań, aby budowa Obejścia została zrealizowana w możliwie najkrótszym czasie;

- wewnętrznej Obwodnicy Staromiejskiej ciągiem ulic Pułaskiego, Dyrekcyjnej, nowej Szczęśliwej, Zaporoskiej i Szpitalnej do przejścia w kierunku ul. Poznańskiej. Pewne elementy tego zadania muszą być realizowane wyprzedzająco ze względu na już zaistniałą krytyczną sytuację w określonych podobszarach np. w rejonie ul. Pułaskiego i pl. Wróblewskiego, a także w rejonie pl. Orłat Lwowskich.

Sukcesywnej modernizacji muszą podlegać podstawowe drogi miejskie zapewniające sprawne połączenia pomiędzy wymienionymi wyżej trzema układami obwodnicowymi, a także doprowadzające promieniście ruch do szerokiego centrum miasta. Przy wszystkich pracach projektowych na potrzeby modernizacji układu podstawowego należy uwzględniać takie czynniki jak:

- zapewnienie priorytetu komunikacji zbiorowej;

- możliwości i potrzeby ujęcia w projekcie ciągów rowerowych;

- możliwości i potrzeby ujęcia w projekcie elementów służących ograniczeniu hałasu poprzez wyciszenia naturalne (zieleni) i sztuczne (ekrany akustyczne), a także stosowanie nowoczesnych technologii budowy torowisk tramwajowych.

3. Rozwój układu drogowego

Dalszy, dynamiczny rozwój miasta zależy między innymi od pozyskiwania nowych inwestorów, stwarzających nowe miejsca pracy i których podatki i opłaty lokalne wzbogacają miejską kasę. Wymaga to budowy nowych dróg "ożywiających" tereny przewidziane jako strefy aktywności gospodarczej. W pierwszej kolejności realizowane będą:

- "Oś Inkubacji", łącząca rejon Węzła Bielańskiego z wylotem drogi krajowej nr 344 w kierunku Zielonej Góry;
- "Trasa Czeska", łącząca Obwodnicę Śródmiejską w rejonie ul. Grabiszyńskiej z ulicami Awicenny, Mokronoską i AOW w rejonie Cesarzowic.

4. Budowa i remonty dróg lokalnych

Ulice lokalne pełniące funkcje ogólnomiejskie należy remontować w skali i kolejności wynikającej z ich stanu technicznego i pełnionej funkcji, natomiast ulice lokalne pełniące funkcje wyłącznie lokalne podlegają remontom w drugiej kolejności. Przy pracach projektowych na potrzeby modernizacji układu lokalnego należy również uwzględniać takie czynniki jak:

- zapewnienie priorytetu komunikacji zbiorowej;
- możliwości i potrzeby ujęcia w projekcie ciągów rowerowych.

Budowę nowych dróg osiedlowych jak i utwardzanie dróg gruntowych należy między innymi realizować w ramach inicjatyw lokalnych przy współfinansowaniu przez zainteresowanych.

3. Zwiększanie roli komunikacji zbiorowej

1. Podział zadań przewozowych

Dzięki dużej zdolności przewozowej linie tramwajowe muszą zapewniać najefektywniejszą obsługę tych korytarzy komunikacyjnych, na których potoki pasażerskie są szczególnie duże. Należy podjąć działania celem realizacji nowych tras tramwajowych na osiedla Kozanów, Gaj i Nowy Dwór. Przynajmniej jedna z tych linii powinna być oddana do użytku do roku 2003. Komunikację autobusową, ze swej natury bardziej elastyczną, traktować należy jako uzupełnienie układu linii tramwajowych. Sieć linii autobusowych pełnić musi następujące zadania:

- obsługiwać rejony miasta nie objęte komunikacją tramwajową,
- zwiększać liczbę bezpośrednich połączeń pomiędzy dzielnicami z pominięciem centrum,
- zwiększać gęstość sieci systemu komunikacji zbiorowej w obszarach obsługiwanych przez tramwaje.

2. Poprawa funkcjonowania

Poprawę warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej można osiągnąć poprzez traktowanie tramwajów i autobusów jak środków komunikacji o szczególnym priorytecie ruchowym. Priorytet ten należy zapewniać poprzez wydzielanie specjalnych korytarzy komunikacyjnych (wydzielone torowiska, specjalne pasy dla autobusów) wolnych od innych pojazdów oraz poprzez dostosowywanie organizacji i sterowania ruchem do szczególnych potrzeb komunikacji zbiorowej. Stosowanie

tęgo środka, nie może być ograniczane tylko do sytuacji, gdy priorytet nie ogranicza warunków ruchu pojazdów indywidualnych, przeciwnie, należy go również elastycznie stosować nawet wtedy, gdy odbywa się to kosztem pogorszenia warunków ruchu komunikacji indywidualnej.

Należy realizować zakupy nowych autobusów i tramwajów. Do roku 2003 w pełni zmodernizować linię tramwajową nr 7 oraz zakupić 8 nowych tramwajów do jej obsługi. Wymianę taboru tramwajowego należy prowadzić w takim tempie, aby począwszy od roku 2004 jego średni wiek obniżał się.

4. Powiązania z pracami nad rozwojem przestrzennym miasta

Realizacja przyjętych celów podstawowych polityki transportowej miasta wymaga koordynacji z działaniami w zakresie planowania przestrzennego. Koordynacja ta powinna dotyczyć nie tylko, jak to miało miejsce w przeszłości, skorelowania części komunikacyjnej planu z polityką transportową, ale również mieć miejsce na etapie planowania czynników zagospodarowania generujących potrzeby ruchowe mieszkańców. Przy realizacji tych prac należy się kierować koniecznością zmniejszenia zapotrzebowania na przejazdy wewnątrz miasta poprzez:

- politykę lokalizacyjną, uwzględniającą istniejącą lub możliwą do realizacji dostępność komunikacyjną (z preferencją komunikacji zbiorowej),
- lokalne bilansowanie miejsc zamieszkania, pracy i usług,
- docelowe przekształcanie miejskich struktur osiedlowych i dzielnicowych z wielkoskalowych i monofunkcyjnych na drobnoziarniste i wielofunkcyjne.

5. Wykorzystywanie turystycznego transportu rzeczno dla promocji miasta

Należy tworzyć sprzyjające warunki dla różnych form rzeczno transportu turystycznego, tak aby zwracanie się miasta twarzą do rzeki było trwałym i rozpowszechnionym wśród mieszkańców miasta i gości procesem.

6. Strefowanie działań w obszarze miasta

Polityka transportowa Wrocławia realizowana będzie w sposób zróżnicowany w poszczególnych obszarach miasta. W tym celu wyróżnia się 4 obszary podlegające odmiennym priorytetom w zakresie organizacji transportu:

- STREFA I - Ścisłe centrum miasta
- STREFA II - Obszary centrum miasta
- STREFA III - Obszary o intensywnej zabudowie
- STREFA IV - Pozostałe obszary miasta

Zasięg terytorialny poszczególnych stref przedstawiono na rysunku (załącznik).

Wraz ze zmianami zagospodarowania przestrzennego miasta, zasięg obszaru zaliczanego do STREFY III powinien być na bieżąco korygowany. Do strefy IV zalicza się obszary nie wchodzące w skład STREF I, II, i III.

Realizując przyjętą politykę transportową, należy w poszczególnych strefach zróżnicować priorytety poszczególnych zadań i środki stosowane do ich realizacji. I tak:

1) w STREFIE I należy:

- wprowadzić priorytet dla ruchu pieszego z dopuszczeniem ruchu rowerowego,

- zapewnić bardzo dobrą komunikację zbiorową,

- ograniczyć do niezbędnego minimum ruch samochodowy, a w szczególności ruch ciężki,

- przywrócić ulicom tradycyjne funkcje poprzez uspokojenie ruchu i tworzenie w najatrakcyjniejszych miejscach pasaży wyłącznie dla ruchu pieszego,

- szczególnie chronić występujące w obszarze wartości historyczne i kulturowe,

- politykę parkingową prowadzić zgodnie z opisanymi niżej zasadami:

a) ograniczenie parkowania wyłącznie do miejsc wyznaczonych (z preferencjami cenowymi dla stałych mieszkańców strefy),

b) liczba miejsc postojowych limitowana wymogami ochrony zabytkowego obszaru,

c) kontrola liczby miejsc parkingowych tworzonych przez inwestorów,

d) odpłatność wszystkich ogólnodostępnych miejsc postojowych,

e) eliminowanie możliwości parkowania długotrwałego na drogach publicznych i miejscach ogólnodostępnych,

f) wyznaczenie miejsc postojowych dla autokarów turystycznych;

2) w STREFIE II należy:

- wprowadzić priorytet dla komunikacji zbiorowej, ruchu pieszego i rowerowego,

- dążyć do sprawnego przepływu ruchu międzydzielnicowego przechodzącego przez obszar strefy na wybranych ciągach o podwyższonych parametrach ruchowych, a jednocześnie przez odpowiednią organizację ruchu zniechęcać kierowców samochodów do wykorzystywania w celach tranzytowych pozostałych ulic obszaru,

- politykę parkingową prowadzić zgodnie z opisanymi niżej zasadami:

a) racjonalizacja wykorzystania miejsc parkingowych poprzez progresywną w czasie wysokość opłat,

b) ograniczona rozbudowa parkingów (głównie wielopoziomowych) dla skompensowania zmniejszenia liczby miejsc postojowych na ulicach i chodnikach;

3) w STREFIE III należy:

- zapewnić sprawny przepływ - na wybranych ciągach komunikacyjnych - niemożliwego do wyeliminowania ruchu tranzytowego przechodzącego przez obszar strefy,

- na wyżej wspomnianych ciągach zapewnić jak najlepsze warunki dla osiągnięcia płynności ruchu, chroniąc jednocześnie w miarę możliwości okolicznych mieszkańców przed wynikającymi stąd uciążliwościami środowiskowymi,

- politykę parkingową prowadzić zgodnie z następującymi zasadami:

a) egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i z własnych środków,

b) sukcesywne wprowadzanie opłat za parkowanie w wybranych rejonach o szczególnej koncentracji ruchu i dużej atrakcyjności,

c) budowa parkingów dla systemu parkingów przesiadkowych (P+R) na granicy obszaru i w sąsiedztwie węzłów komunikacji zbiorowej;

4) w STREFIE IV należy:

- pozostawić pełną swobodę w zakresie wykorzystywania samochodów,

- zapewnić obsługę komunikacją zbiorową głównych skupisk zagospodarowania strefy,

- układ drogowy dostosować do potrzeb określonych stanem motoryzacji,

- politykę parkingową prowadzić według następujących zasad:

a) egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i z własnych środków, jeżeli inwestycja stanowi istotny czynnik generujący ruch,

b) budowa peryferyjnych parkingów w systemie parkingów przesiadkowych (P+R) przy wlotach głównych dróg krajowych (przede wszystkim nr 5 i 8) w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej,

c) ograniczanie parkowania do miejsc wyznaczonych na osiedlach o niskiej zabudowie, poprzez szerokie wprowadzanie stref zamieszkania lub stref ruchu uspokojonego.

7. Wdrażanie polityki transportowej

Sprawne wdrażanie polityki transportowej miasta wymaga:

1) opracowania przez Zarząd Miasta i przyjęcia przez Radę Miejską "Wieloletniej koncepcji rozwoju komunikacji zbiorowej we Wrocławiu",

2) opracowania przez Zarząd Miasta i przyjęcia przez Radę Miejską "Wieloletniego programu inwestycyjnego w sektorze transportu" jako części "Wieloletniego programu inwestycyjnego Gminy Wrocław" lub jako odrębnego dokumentu,

3) opracowania i przyjęcia przez Zarząd Miasta "Programu wdrożenia systemu sterowania ruchem we Wrocławiu",

4) przeprowadzenia przez Zarząd Miasta ze wsparciem Rady Miejskiej

szerokiej akcji informacyjnej o celach, strategii i zasadach realizacji polityki transportowej miasta oraz uzyskania w tej mierze maksymalnego poparcia ze strony mieszkańców,

5) stosowania różnorodnych narzędzi, które można pogrupować następująco:

- instrumenty służące właściwemu oddziaływaniu na potrzeby transportowe mieszkańców i na czynniki generujące punkty źródłowe i docelowe ruchu,

- działania wpływające na strukturę rodzajową podróży (wybór środka transportu),

- działania kreujące wykorzystywanie zaplanowanych tras przejazdu oraz ograniczające wykorzystywanie innych,

- strefowanie dostępności poszczególnych obszarów miasta dla różnych użytkowników,

- usprawnienie organizacji ruchu i obniżanie globalnych kosztów operacyjnych i inwestycyjnych transportu w mieście.

8. Strefy funkcjonalne (załącznik)

Załącznik graficzny
do uchwały nr XII/396/99
Rady Miejskiej Wrocławia
z dnia 23 września 1999 roku