



NOWE STUDIUM

**POLITYKA
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI**

m

zamieszkiwanie

g

gospodarka
i usługi

z

zielen bez
granic

w

rzeki
woda

p

przestrzenie
publiczne

k

kompozycja

d

dziedzictwo

m

mobilność

i

infrastruktura

*„Jest możliwe pogodzenie kierowców i transportu publicznego z priorytetem wysokiej jakości warunków dla pieszych i rowerzystów,
ale nie na odwrót.*

Nie da się stworzyć miasta dla ludzi, uznając za priorytet komunikację samochodową”

Jan Gehl

tak zaplanować strukturę miasta, aby wykorzystywała obecny potencjał infrastrukturalny

dopełniać przestrzeń miejską, tam gdzie jest już dobra komunikacja publiczna

planować nowe osiedla, tam gdzie jest już dobry transport zbiorowy lub gdzie planujemy komunikację publiczną

rozwiązaniami przestrzennymi zachęcać do poruszania się transportem niesamochodowym lub pieszo



Przeciwdziałanie suburbanizacji

Powrót do centrum miasta

Obniżenie kosztów codziennego życia i funkcjonowania miasta

Obniżenie kosztów transportu

...ku podniesieniu jakości życia



Zestawienie stref dostępności

strefa	główny odbiorca	priorytety przestrzenne	węzły przesiadkowe	pożądane przestrzenne standardy dostępności
miejsko-aglo	mieszkaniec aglomeracji i strefy	zrównoważone ze wskazaniem na kolej	miejsko-aglo	dla rdzenia małomiasteczkowego: 100% mieszkańców ma do 400m (5min.) do KZ lub węzła m-a lub do 1 km (5min.) do B&R dla pozostałej części strefy: do 600m (8 min.) dojazdu do przystanku KZ lub 2 km (10 min.) dojazdu rowerem do B&R oraz 4 km (10 min) dojazdu do P&R
pośrednia	wrocławianin + mieszkaniec aglomeracji	zrównoważone ze wskazaniem na T i dostęp do węzłów	miejsko-aglo pośrednie	100% mieszkańców ma do 600m (8 min.) dojazdu do przystanku KZ lub do 1 km (5 min.) dojazdu rowerem do B&R przy węźle przesiadkowym
śródmiejska	wrocławianin	T+A oraz R dostęp do węzłów wyciszanie ulic dla aut	pośrednie kierunkowe śródmiejskie	100% mieszkańców ma do 400m (5min.) do KZ lub do 100m do trasy rowerowej
centralna	wrocławianin + gość+ turysta	T oraz P+R strefy pieszo-rowerowe ograniczenia dostępności dla aut	śródmiejskie główne centralne	100% mieszkańców ma do 400m (5min.) do T



WĘZEŁ MIEJSKO-AGLOMERACYJNY

Tu najlepiej zostaw auto i wsiądź do pociągu!

- K+A+(T)+P&R+B&R
- Dla mieszkańców aglomeracji i częściowo dla mieszkańców strefy m-a



WĘZEŁ POŚREDNI

Tu najlepiej wsiądź do tramwaju lub autobusu lub zmień autobus na tramwaj!

- K+A+T+B&R+TAXI
- Dla mieszkańców aglomeracji i dla mieszkańców strefy m-a



WĘZEŁ KIERUNKOWY

Tu najlepiej ZMIENIĆ AUTOBUS NA TRAMWAJ

- A+T+B&R
- Dla mieszkańców mieszkańców strefy pośredniej



WĘZEŁ ŚRÓDMIEJSKI: GŁÓWNY I WSPOMAGAJĄCY

Tu najlepiej wsiądź do tramwaju

- K+A+T+B&R
- Dla mieszkańców aglomeracji i dla mieszkańców strefy pośredniej



WĘZEŁ CENTRALNY

Stąd masz blisko do celu – idź pieszo!

- A+T
- Dla wszystkich mieszkańców

1:50 000



BOGATY SYSTEM TRANSPORTU SZYNOWEGO

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

PIESI I DOSTĘPNOŚĆ DLA PIESZYCH

BĘDZIE FUNKCJONOWAĆ NA WIELU PŁASZCZYZNACH USTALEŃ STUDIUM

POLITYKA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

przestrzenie publiczne w osiedlach, w dzielnicach, w centrum

POLITYKA ZIELENI

dostępność piesza, parków, bulwary, promenady, powiązania, ciągłość, zieleń dla wszystkich

POLITYKA RZECZNA

dostępność nabrzeży, bulwary, promenady, powiązania, ciągłość, otwarcie na rzeki

POLITYKA ZAMIESZKIWANIA

dostępność piesza do lokalnych ośrodków usługowych, parków, usług społecznych, osiedla kompaktowe – wszędzie blisko

POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

priorytety przestrzenne w poszczególnych strefach dostępności, dostępność do KZ, węzłów przesiadkowych

SIEĆ DOCELOWA – 625 km

Trasy główne – 157 km

Trasy główne alternatywne (greenways) – 126 km

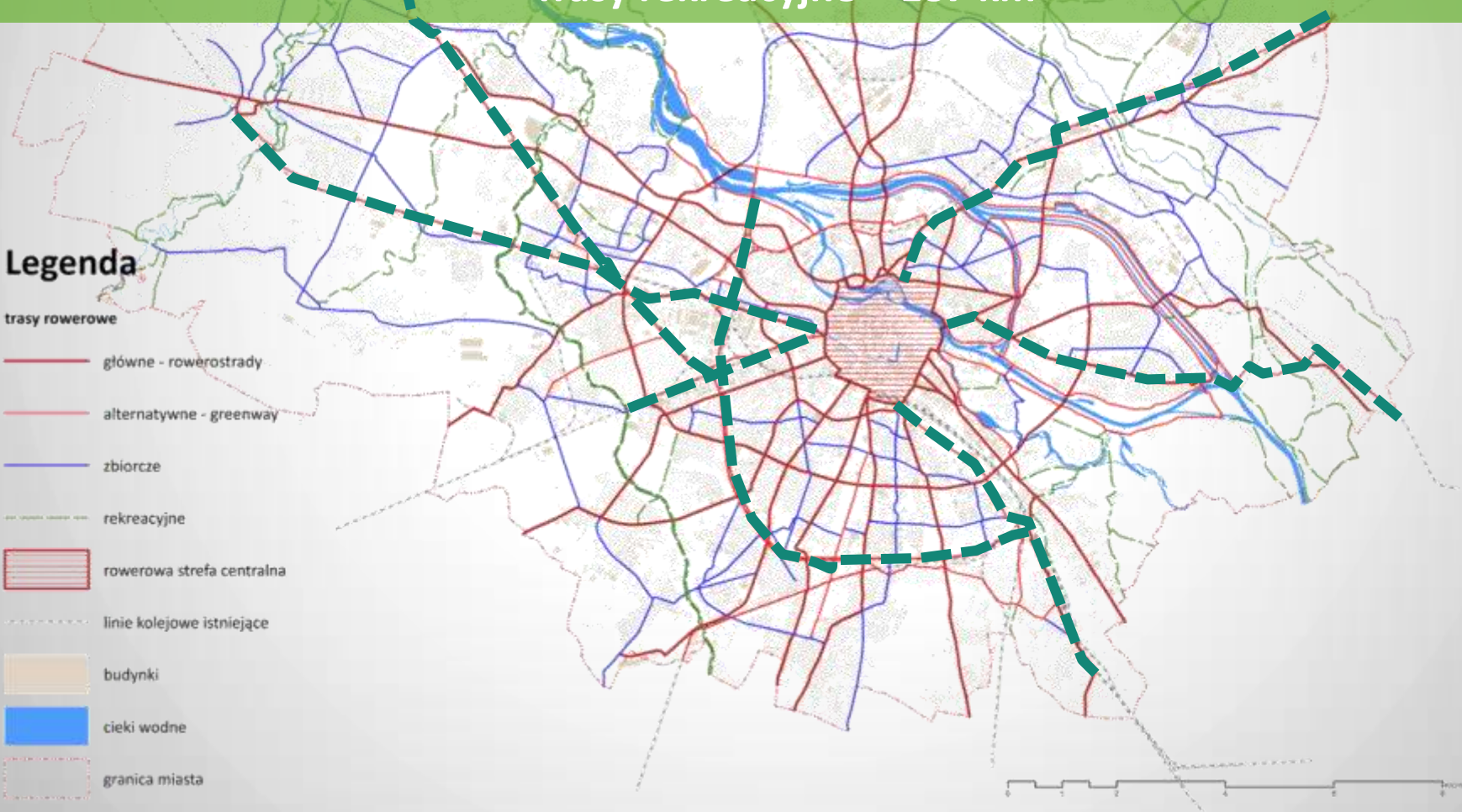
Trasy zbiorcze – 156 km

Trasy rekreacyjne – 187 km

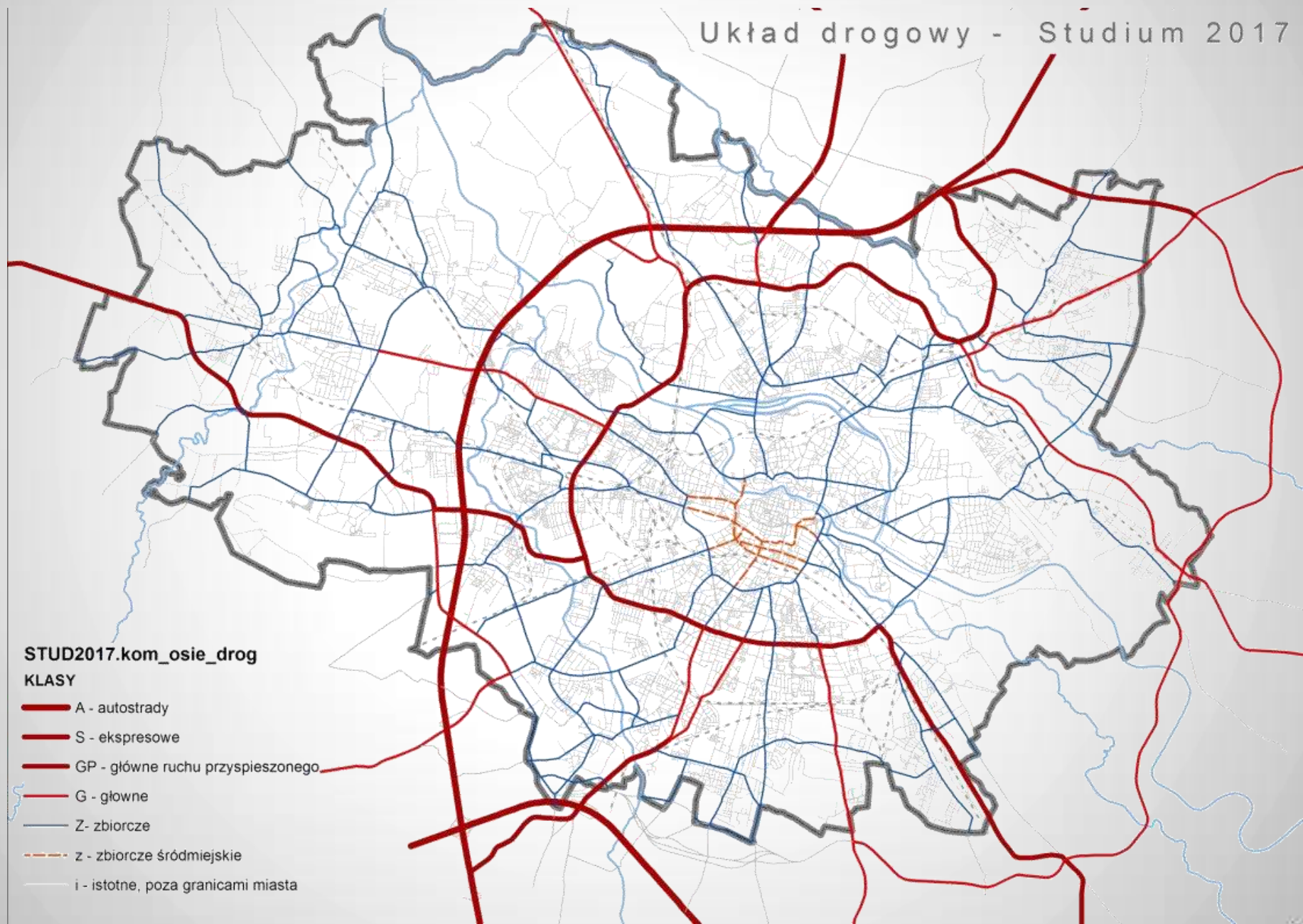
Legenda

trasy rowerowe

- główne - rowerostrady
- alternatywne - greenway
- zbiorcze
- rekreacyjne
- rowerowa strefa centralna
- linie kolejowe istniejące
- budynki
- cieki wodne
- granica miasta



Układ drogowy - Studium 2017



STUD2017.kom_osie_drog

KLASY

- A - autostrady
- S - ekspresowe
- GP - główne ruchu przyspieszonego
- G - główne
- Z - zbiorcze
- z - zbiorcze śródmiejskie
- i - istotne, poza granicami miasta

