UCHWAŁA NR 0150/XLVIII/902/06

RADY MIASTA TYCHY

z dnia 29 czerwca 2006 r.

w sprawie przyjęcia polityki transportowej dla Miasta Tychy

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591, zm. : z 2002 r. Nr 23 poz. 220, Nr 62 poz. 558, Nr 113 poz. 984) na wniosek Prezydenta Miasta Tychy, po zaopiniowaniu przez Komisję Infrastruktury Miejskiej i Ochrony Środowiska oraz Komisję Inicjatyw Lokalnych i Ładu Przestrzennego,

Rada Miasta Tychy uchwala:

§ 1

Przyjmuje się politykę transportową dla Miasta Tychy, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wiceprzewodniczący
Rady Miasta Tychy

dr Michał Gramatyka

Załącznik do Uchwały
nr 0150/XLVIII/902/06
Rady Miasta Tychy
z dnia 29 czerwca 2006 r

POLITYKA TRANSPORTOWA DLA MIASTA TYCHY

Biorąc pod uwagę:

- zarządzanie systemem transportowym miasta jako jedno z podstawowych zadań władz samorządowych Miasta Tychy, wpływającym na standard życia mieszkańców i właściwy rozwój miasta,
- skutki gwałtownego rozwoju motoryzacji w ostatnich latach negatywnie wpływające na środowisko naturalne i cywilizacyjne,
- narastające utrudnienia w ruchu stanowiące istotne ograniczenia rozwoju gospodarczego miasta i realizacji jego funkcji oraz przeszkodę w umacnianiu jego znaczenia w konurbacji górnośląskiej,
- sprawny system transportowy jako warunek podnoszenia atrakcyjności dla mieszkańców, inwestorów i przyjezdnych, w tym zapewniający dostępność Tychów w powiązaniach: metropolitalnych, regionalnych, krajowych, międzynarodowych,
- dobre przygotowanie inwestycji transportowych, pozwalające pełniej czerpać korzyści z procesu integracji europejskiej,
- efektywne zarządzanie planowaniem rozwoju, projektowaniem, budową i eksploatacją systemu transportowego, wymagające prowadzenia stabilnej, konsekwentnej, długofalowej polityki transportowej Miasta Tychy:
  - odpowiadającej pozycji miasta i aspiracjom jego mieszkańców,
  - zgodnej ze strategią rozwoju miasta i województwa śląskiego,
  - spójnej z polityką transportową państwa,
  - wpisującej się w politykę transportową Unii Europejskiej,

Rada Miasta Tychy przyjmuje niniejszą politykę transportową jako podstawowy dokument, określający strategię działania służb samorządowych w odniesieniu do planowania i organizacji transportu.

W programowanym rozwoju transportu zakłada się integralność strategii i celów dla Miasta Tychy, a także pozostałych miast i gmin tworzących konurbację górnośląską.
Osiągnięcie założonego celu będzie możliwe poprzez rozwiązanie problemu koordynacji i planowania rozwoju gospodarczego i przestrzennego oraz systemu transportowego w całym obszarze metropolitalnym.

Diagnoza stanu - problemy do rozwiązania

Generalną tendencją jest postępujący intensywny wzrost motoryzacji oraz pogłębiające się niedoinwestowanie sektora transportowego. Powstrzymanie negatywnych trendów wymaga rozwiązania wielu problemów, w tym przełamania barier, których część jest konsekwencją wielu lat zaniedbań oraz funkcjonowania sektora przy braku polityki transportowej (także w początkowym okresie masowej motoryzacji). Część niżej wymienionych problemów ma charakter ogólny (tj. typowy dla większości polskich miast), a część jest specyficzna dla Miasta Tychy:

- przeciążenie dróg ruchem samochodowym, zwłaszcza dróg krajowych nr 1 i nr 44,

- brak pełnych obejść drogowych Tychów na kierunkach północ-południe oraz wschód-zachód,

- niedostosowanie konstrukcji nawierzchni dróg i ulic oraz mostów i wiaduktów do ruchu samochodów ciężarowych o zwiększonej masie, często przekraczającej dopuszczalne wielkości, co powoduje przyspieszone niszczenie nawierzchni,

- niezadawalający stan bezpieczeństwa ruchu drogowego z tendencją do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych, w tym w szczególności pieszych,

- postępująca dekapitalizacja istniejącej infrastruktury transportowej drogowej (nawierzchnie ulic, konstrukcje mostów i wiaduktów) i kolejowej (trasy i dworce),

- niewykorzystana, degradująca się technicznie infrastruktura średnicowej linii kolejowej,

- brak bezpośrednich powiązań szynowych z miastami sąsiednimi, powiązanie kolejowe z Katowicami o nieatrakcyjnych dla pasażera częstotliwościach,

- brak pełnej integracji w zakresie taryf dla ponadlokalnego transportu zbiorowego,

- niezadawalająca prędkość eksploatacyjna transportu publicznego w mieście, wynikająca z braku wydzielonych pasów ruchu dla autobusów,

- brak autobusów z alternatywnym źródłem zasilania (np. gazem ziemnym) i konieczność przeprowadzenia dywersyfikacji zasilania autobusów komunikacji miejskiej,

- niska efektywność ekonomiczna transportu pasażerskiego o trakcji elektrycznej,

- brak dworca autobusowego i głównego węzła przesiadkowego,

- niewystarczająca obsługa komunikacyjna w strefach podmiejskich,

- niepełna sieć dróg rowerowych oraz w znacznej części zły stan dróg rowerowych i brak parkingów dla rowerów,

- nierozwiązane kompleksowo problemy parkowania samochodów w obszarze ścisłego centrum miasta,

- brak buforowych parkingów dla samochodów ciężarowych,

- nieuporządkowane parkowanie w osiedlach mieszkaniowych,

- lokalizacje garaży osiedlowych o bardzo niskim standardzie technicznym,

- rosnący negatywny wpływ ruchu drogowego na środowisko naturalne i cywilizacyjne oraz na warunki życia (szczególnie hałasu komunikacyjnego),

- brak konsultacji społecznych w kwestii polityki transportowej i nowego ładu drogowo-ulicznego,

- niski poziom zaangażowania środków w modernizację i rozwój infrastruktury transportowej,

- stosunkowo słabe wykorzystanie możliwości stosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, głównie w podsystemach drogowym i kolejowym (zarządzanie ruchem, informacja parkingowa, systemy dynamicznej informacji pasażerskiej itp.),

- brak opracowanych KBR i znajomości pełnego, aktualnego obrazu podróży w mieście (w tych więźby ruchu tranzytowego oraz podziału zadań przewozowych na poszczególne środki lokomocji), wiarygodnych prognoz ruchu, co umożliwiałoby podejmowanie optymalnych decyzji eksploatacyjnych i rozwojowych.

Powyższe problemy stają się coraz bardziej odczuwaną barierą racjonalnego rozwoju mobilności mieszkańców, rozwoju gospodarki, a także czynnikiem zwiększającym ryzyko dla życia i zdrowia, powodującym obciążenie środowiska naturalnego.

Cele polityki

Punktem wyjścia dla aktualizacji zasad polityki transportowej jest przyjęcie założenia, że bezpośrednim celem dalszych przekształceń i rozwoju systemu transportu Miasta Tychy jest stworzenie warunków dla coraz bardziej sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Pośrednim lecz zasadniczym celem modernizacji i rozbudowy systemu transportu Miasta Tychy jest poprawa warunków życia mieszkańców, stymulowanie rozwoju gospodarczego, poprawa ładu przestrzennego i spójności struktury miasta, ochrona środowiska naturalnego i cywilizacyjnego, zmniejszanie zróżnicowań w dostępności i rozwoju poszczególnych obszarów Miasta Tychy, poprawa wizerunku miasta oraz umacnianie jego roli w konurbacji górnośląskiej.

Szczegółowe cele polityki stawiane systemowi transportu to:
- zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji,
- dalsze wzmacnianie rangi i poprawa jakości transportu zbiorowego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rozwój ruchu niezmotoryzowanego, a zwłaszcza rowerowego,
- uregulowanie warunków parkowania,
- minimalizacja niekorzystnych oddziaływań transportu na środowisko,
- poprawa ekonomicznej efektywności transportu, w tym wykorzystania istniejących zasobów.

Cele powyższe realizuje rekomendowana opcja zrównoważonego rozwoju transportu Tychów. Wymaga ona przyjęcia następujących opcji gałęziowych:
- opcji wysokiego udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego w podróżach,
- opcji umiarkowanego rozwoju sieci drogowo-ulicznej,
- opcji restrykcyjnej polityki parkingowej,
- opcji reaktywacji ruchu pasażerskiego na średnicowej linii kolejowej,
- opcji rozwoju sieci dróg rowerowych.

Środki realizacji polityki

Dla realizacji polityki transportowej zapewniającej zrównoważony rozwój należy stosować następujące środki:
1. W zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta (planowanie miejscowe, polityka lokalizacyjna, projektowanie urbanistyczne):

a. stymulowanie koncentracji miejsc pracy, usług oraz budownictwa mieszkaniowego o dużej intensywności w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, przy istniejących i projektowanych przystankach transportu szynowego (zwłaszcza przy średnicowej linii kolejowej),
b. koordynacja polityki rozwoju przestrzennego Miasta Tychy i jego miast ościennych, (poprzez formalne porozumienia oraz wzajemne uzgodnienia planów zagospodarowania, z siecią transportową włącznie) w celu przeciwdziałania procesom dekoncentracji osadnictwa, wywołującym wzrost ruchu i przewozów, zwłaszcza realizowanych samochodem osobowym,
c. stymulowanie przemieszania funkcji mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji w obrębie zespołów zabudowy w celu ograniczenia potrzeby podróżowania na większe odległości i stworzenia możliwości osiągnięcia celów dużej części podróży pieszo lub rowerem,
d. tworzenie lub przekształcanie struktury zespołów mieszkaniowych i usługowych w kierunku przyjaznym ruchowi pieszemu i rowerowemu oraz nakierowanych na dogodną obsługę komunikacją zbiorową, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojść do szkół oraz do przystanków,
e. powiązanie uruchamiania działalności inwestycyjnej ze sprawnością układu transportowego. Wydawanie decyzji lokalizacyjnych nowych obiektów uwzględniających istniejącą lub możliwą do osiągnięcia dostępność komunikacyjną samochodem osobowym (z zachowaniem sprawności funkcjonowania istniejącego lub projektowanego układu drogowego), a zwłaszcza transportem zbiorowym,
f. zaangażowanie właścicieli zasobów mieszkaniowych w budowę miejsc parkingowych w przestrzeniach międzyblokowych,
g. ustalenie i wprowadzenie sparametryzowanych standardów obsługi transportowej miasta z uwzględnieniem czasokresu ich osiągania,
h. tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania ze względu na uciążliwość transportu,
i. rezerwowanie w planach miejscowych pasów terenu na trasy komunikacyjne, dworce i pętle komunikacji miejskiej oraz na parkingi przesiadkowe w systemie „Park and Ride" („zaparkuj i jedź transportem publicznym"), zahamowanie procesu zabudowy rezerw komunikacyjnych.

2. <u>W zakresie transportu zbiorowego:</u>

a. dążenie do spójności systemów transportowych: lokalnego (miejskiego i podmiejskiego), regionalnego, krajowego i międzynarodowego, pozostających w zasięgu dostępności mieszkańców (szczególna uwaga powinna być skierowana na rozwój powiązań metropolitalnych),
b. integracja przestrzenna i funkcjonalna całości systemu transportu zbiorowego, w tym poprzez budowę dworca autobusowego na terenie nowego centrum, w sąsiedztwie przystanku kolejowego Tychy Miasto oraz tworzenie: węzłów przesiadkowych, wspólnych rozkładów jazdy i jednolitego systemu taryfowego z dążeniem do wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników obsługujących konurbację górnośląską,
c. integracja przestrzenna i funkcjonalna miejskiego podsystemu transportu zbiorowego z innymi podsystemami (np. parkingi przesiadkowe dla samochodów i rowerów oraz możliwość przewożenia rowerów środkami transportu zbiorowego),
d. dążenie do połączenia systemów komunikacji miejskiej z systemem komunikacji aglomeracji w celu wprowadzenia optymalnego systemu partycypowania w kosztach organizacji i utrzymania linii komunikacyjnych,
e. dążenie do reaktywowania ruchu pasażerskiego na średnicy kolejowej jako podstawowego powiązania z Katowicami oraz strefą gospodarczą. Zapewnienie wysokiej częstotliwości połączeń w powiązaniach konurbacyjnych (głównie z Katowicami) oraz uruchomienie dodatkowych przystanków, rozważenie celowości bezpośredniego powiązania szynowego z Oświęcimiem, a docelowo z Krakowem,

f. racjonalizacja marszrut (układu linii) i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb, uwzględniająca między innymi lepsze powiązania z transportem szynowym i eliminację konkurencyjności linii autobusowych z trolejbusowymi (pokrywanie się na długich odcinkach),
g. stworzenie nowego układu linii autobusowych i trolejbusowych,
h. zorganizowanie układu linii komunikacji zbiorowej, dowożących pasażerów z obszarów peryferyjnych do średnicowej linii kolejowej,
i. powstrzymanie procesu dekapitalizacji taboru, sieci trakcyjnych i zajezdni w tym kontynuacja wymiany taboru autobusowego, na pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe oraz wykorzystania taboru niskopojemnościowego na liniach peryferyjnych,
j. przystosowanie kolei do obsługi miasta i obszaru aglomeracji oraz zorganizowanie układu linii autobusowych dowożących pasażerów do sieci kolejowej,
k. na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym (o dużych potokach pasażerskich i częstotliwościach) wydzielanie pasów dla ruchu trolejbusów i autobusów; wprowadzenie priorytetu w ruchu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną oraz stosowanie tzw. śluz przystankowych,
l. wprowadzanie systemu sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej (np.GPS, GALILEO),
m. wprowadzenie mechanizmów konkurencji regulowanej w obsłudze transportowej miasta, włączanie przewoźników prywatnych (w tym dysponujących mikrobusami) w skoordynowany system obsługi pasażerskiej,
n. dostosowywanie systemu transportu zbiorowego do wymogów niepełnosprawnych użytkowników,
o. rozwój systemu informowania pasażerów o aktualnych warunkach ruchu i o nadjeżdżających pojazdach ze szczególnym uwzględnieniem elektronicznej informacji wizualnej na dworcach oraz w punktach węzłowych i przesiadkowych sieci komunikacji miejskiej,
p. zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów (monitorowanie pojazdów, dworców, przystanków).

3. <u>W zakresie układu drogowego i organizacji ruchu:</u>
a. zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej (poprawa reżimów utrzymaniowych konstrukcji nawierzchni i obiektów inżynierskich),
b. poprawa przepustowości istniejącej infrastruktury (zwłaszcza skrzyżowań) poprzez drobne modernizacje,
c. budowa systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem zaawansowanych technologii informacyjnych i sterowania ruchem
d. wdrażanie, rozwój inteligentnych systemów transportowych,
e. uwzględnienie w systemach sterowania oraz w rozwiązaniach organizacji ruchu udziału pojazdów transportu zbiorowego,
f. zwiększenie prędkości eksploatacyjnej środków komunikacji zbiorowej przez wydzielenie pasów dla autobusów i trolejbusów, a także dostosowanie sygnalizacji świetlnej do realizacji priorytetów w ruchu dla tej komunikacji,
g. wprowadzenie systemu informowania o warunkach panujących w sieci drogowo-ulicznej,
h. selektywna budowa nowych elementów sieci drogowo-ulicznej zgodnie z wynikami KBR,
i. rozbudowa sieci dróg rowerowych,
j. organizacja ruchu samochodów ciężarowych, w tym przewozu ładunków niebezpiecznych:
- ograniczenia wjazdu pojazdów o dużej ładowności w obszar centralny i wybrane obszary zabudowy mieszkaniowej,
- kierowanie ciężarowego ruchu tranzytowego oraz ładunków niebezpiecznych na trasy obwodowe,

- czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego i dostawczego (np. w dni świąteczne i w porze nocnej) na wybranych trasach i obszarach,

k. rozszerzenie zasięgu stosowania stref ruchu uspokojonego i wolnego (30 km/h) oraz tworzenie obszarów (ciągów) ruchu pieszego, wolnych od ruchu samochodowego; eliminacja utrudnień dla ruchu pieszego wywoływanych przez samochody (parkowanie na chodnikach),
l. tworzenie wizji miasta ekologicznego poprzez zwiększenie ilości autobusów zasilanych alternatywnymi źródłami energii,
m. monitoring głównych ciągów komunikacyjnych miasta i obiektów wymagających szczególnego nadzoru.

4. W zakresie parkowania:

a. wprowadzenie normatywów określających dopuszczalną oraz minimalną liczbę miejsc postojowych, towarzyszących obiektom nowo wznoszonym lub objętym zmianą sposobu użytkowania, w zależności od ich lokalizacji. Liczba ta będzie limitowana ze względu na konieczność zachowania równowagi między pojemnością układu ulicznego i podażą miejsc parkingowych z uwzględnieniem dostępności obszaru komunikacją zbiorową (ograniczenia te nie dotyczą parkingów obsługujących funkcję mieszkaniową),
b. budowa parkingów wraz z eliminacją na przyległym obszarze postoju przyulicznego, zwłaszcza na chodnikach, co stworzy lepsze warunki dla pieszych oraz komunikacji publicznej,
c. budowa parkingów przesiadkowych („Park and Ride") przy przystankach kolei średnicowej oraz w bezpośredniej bliskości dworców autobusowych,
d. budowa parkingów dla samochodów ciężarowych, umożliwiających postój w okresach zakazu ruchu tych samochodów oraz w celu przeprowadzenia kontroli przez Inspekcję Transportu Samochodowego,
e. podjęcie działań zmierzających do uporządkowania parkowania w osiedlach mieszkaniowych w zakresie eliminacji parkowania niezgodnego z przepisami oraz łagodzenia skutków deficytu miejsc postojowych,
f. ustalenie następujących priorytetów zaspakajania potrzeb parkingowych na obszarach deficytu miejsc postojowych: mieszkańcy, klienci usług, zatrudnieni,
g. racjonalizacja wykorzystania istniejących miejsc parkingowych, w tym przez stosowanie w coraz szerszym zakresie opłat za parkowanie na terenach publicznych (opłaty powinny uwzględniać parytet cen biletów komunikacji zbiorowej, wyraźnie zniechęcający do korzystania z samochodu zamiast komunikacji zbiorowej).

5. W zakresie organizacji i zarządzania:

a. rozważenie zasadności utrzymania rozdziału funkcji organizacyjnej od funkcji wykonawczej w sektorze transportu miejskiego,
b. przyjęcie odpowiedniej opcji: komunikacja miejska oparta na własnych podmiotach i istniejącym PKM oraz TLT, czy dokonanie prywatyzacji podmiotów bądź likwidacji,
c. dążenie do zawarcia związku międzygminnego dla zarządzania transportem miejskim w mieście i w gminach ościennych, celem pełnej integracji z pozostałymi organizatorami komunikacji miejskiej, działającymi w aglomeracji śląskiej ze szczególnym uwzględnieniem Centrum Aglomeracji Śląskiej (uczestniczenie w Związku Międzygminnym zmieni niekorzystny obecny stan partycypowania gminy Tychy w dotowaniu pasażera na obecnych liniach komunikacyjnych),
d. stwarzanie warunków stabilizujących pozycję przedsiębiorstw przewozowych poprzez zawieranie wieloletnich kontraktów,
e. wprowadzenie do struktur zarządzania proefektywnościowych instrumentów (m.in. kontrakty menedżerskie),
f. zarządzanie mobilnością poprzez tworzenie warunków przestrzennych, socjalnych i gospodarczych, eliminujących niekonieczne podróże,
g. unowocześnienie informatycznych transportowych baz danych.

6. W zakresie polityki ekonomiczno-finansowej i fiskalnej:
a. opracowanie Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego, zapewniającego środki finansowe dla tworzenia stabilnych warunków funkcjonowania, rozwoju transportu oraz na remonty i bieżące utrzymanie,
b. pozyskiwanie środków zewnętrznych na cele transportowe,
c. pozyskanie kapitału prywatnego do realizacji inwestycji publicznych (partnerstwo publiczno-prywatne),
d. komercjalizacja otoczenia węzłów komunikacyjnych,
e. określenie proporcji nakładów finansowych na drogi oraz na transport zbiorowy,
f. wsparcie finansowe odbudowy taboru transportu zbiorowego,
g. rozszerzanie i egzekwowanie opłat np. za parkowanie. Polityka progresywnych opłat za parkowanie w obszarach z deficytem miejsc postojowych powinna zniechęcać do długotrwałego postoju i wymuszać jak najlepsze ich wykorzystanie przy zachowaniu równowagi z przepustowością sieci ulic,
h. realizowanie polityki taryf i ulg w celu tworzenia zachęt do korzystania z komunikacji publicznej.

7. W zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców:
a. utrzymanie w realizowanych podróżach przynajmniej na obecnym poziomie udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego),
b. rozwój komunikacji o trakcji elektrycznej (kolej, trolejbus) i z alternatywnymi źródłami zasilania (gaz ziemny),
c. promowanie zakupu pojazdów czystych ekologicznie (silniki elektryczne, hybrydowe, napędzane gazem naturalnym, paliwa bezsiarkowe), ograniczenie prawa wjazdu do wybranych obszarów pojazdom niespełniającym określonych wymagań ekologicznych,
d. promowanie działań zmierzających do wykorzystania w autobusach komunikacji miejskiej energii odnawialnej poprzez zastosowanie biogazu z oczyszczalni ścieków komunalnych lub wysypiska śmieci.

8. W zakresie monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami:
a. monitorowanie zmian zachowań komunikacyjnych, wielkości ruchu drogowego oraz przewozów, zarówno w sposób cykliczny (kompleksowe badania ruchu), jak i permanentny,
b. promowanie poprzez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności" o zachowaniach komunikacyjnych przyjaznych miastu i środowisku; postaw skłaniających do korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i komunikacji zbiorowej oraz odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego,
c. rozwój form edukacji i informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Główne priorytetowe kierunki działań polityki transportowej dla Miasta Tychy

1. W zakresie infrastruktury drogowej:
a. poprawa stanu dróg miejskich (głównie nawierzchni i obiektów),
b. ochrona rezerw terenowych przewidzianych dla budowy strategicznej infrastruktury transportowej (drogi wyższych klas, dworce i pętle komunikacji zbiorowej, parkingi przesiadkowe),
c. budowa brakujących odcinków ulic, w tym uzupełnienie układu o nowe wloty do miasta od wschodu i zachodu z drogi nr 44,
d. poprawa bezpieczeństwa ruchu,

e. rozbudowa sieci dróg rowerowych,
f. inwestycje i modernizacje wzmacniające integrację systemu (dworce, w tym autobusowy, węzły przesiadkowe),
g. przeprowadzenie kompleksowych badań ruchu.

2. W zakresie komunikacji publicznej:
a. przywrócenie funkcjonowania średnicowej linii kolejowej w ruchu pasażerskim,
b. poprawa standardu obsługi komunikacją zbiorową, w tym dalsze wprowadzenie do obsługi autobusów niskopodłogowych lub niskowejściowych zasilanych alternatywnym paliwem (gazem ziemnym, gazem propan-butan LPG, biogazem).

3. W zakresie komunikacji społecznej:
a. łagodzenie uciążliwości oddziaływania transportu na środowisko oraz konfliktów społecznych wywołanych rozbudową bądź zmianami organizacji ruchu układu komunikacyjnego,
b. budowa systemów sterowania ruchem indywidualnym i zbiorowym.

Instrumenty wdrażania polityki transportowej

System wdrażania polityki transportowej powinien zostać dostosowany do możliwości finansowych miasta w długoletniej perspektywie do roku 2020 i ujęty w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego.