

Załącznik  
do Uchwały nr XLVIII/1169/13  
Rady Miejskiej Wrocławia  
z dnia 19 września 2013 r.



# Wrocławska polityka mobilności

<b>SPIS TREŚCI:</b>
---------------------

I.	WPROWADZENIE.....	3
II.	CELE POLITYKI .....	4
	1. Cel generalny	
	2. Cele podstawowe	
III.	ZASADY REALIZACJI POLITYKI.....	5
IV.	ŚRODKI REALIZACJI CELÓW PODSTAWOWYCH.....	5
V.	MONITOROWANIE REALIZACJI POLITYKI MOBILNOŚCI.....	14
VI.	SŁOWO KOŃCOWE.....	19



## I. WPROWADZENIE

Jednym z najistotniejszych mierników jakości życia w mieście jest sprawność przemieszczania się oraz jakość powiązań miasta z zewnętrznym systemem transportowym. Uciążliwości społeczne i ekologiczne powodowane przez transport samochodowy są jednocześnie najbardziej dotkliwymi czynnikami obniżającymi jakość środowiska miejskiego. Rosnące zatłoczenie ulic negatywnie wpływa na warunki ruchu transportu zbiorowego, środowisko, a tym samym na jakość życia mieszkańców.

Wrocławski węzeł transportowy jest najważniejszym węzłem w obszarze województwa i jednym z najważniejszych w kraju. Dla mieszkańców miasta i aglomeracji fakt ten niesie ze sobą niewątpliwe korzyści, ale także problemy, związane z uciążliwościami transportowymi. Istotne jest więc, aby wrocławski węzeł transportowy był umiejętnie wkomponowany w strukturę miasta, realizował jego potrzeby komunikacyjne, a jednocześnie w sprawny i efektywny sposób wiązał miasto z zewnętrznymi systemami transportowymi.

Szczególnego znaczenia nabiera przyjęcie skutecznych metod rozwiązywania problemów transportowych i przeciwdziałania ich negatywnym tendencjom. Jest to możliwe poprzez kompleksowe i konsekwentne działania skierowane na rozwój zrównoważonego transportu. Równie istotne jest także aktywne kształtowanie mobilności w mieście, w tym zachowań komunikacyjnych mieszkańców i klientów miasta, które zapewni zaspokojenie potrzeby przemieszczania się przy minimalizacji negatywnego oddziaływania ekonomicznego, ekologicznego i społecznego samego transportu.

*Wrocławska polityka mobilności* jest kluczowym dokumentem kierunkowym odnoszącym się do zjawisk związanych z mobilnością, sposobami korzystnego jej kształtowania oraz rozwiązywaniem problemów transportowych. Jest elementem strategii rozwojowej Miasta, mającej na celu zapewnienie wysokiej jakości życia jego mieszkańcom. Wpisuje się w najważniejsze obszary związane z przestrzenią komunikacyjną określone w *Strategii Wrocław w perspektywie 2020 plus*.

Niniejszy dokument odpowiada aktualnym tendencjom europejskim w swojej dziedzinie – zapisanym w dokumentach Unii Europejskiej - opartym o model harmonijnego rozwoju miast i obszarów metropolitalnych, dążący do zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańców. Taki rozwój jest procesem wymagającym czasu, dlatego też niniejszy dokument jest wizją na kilkanaście najbliższych lat z perspektywą końca III dekady XXI w.

### Zrównoważona mobilność

Ostatnie lata XX w. i pierwsza dekada XXI w. pokazały, że współczesne miasta, aby rozwijać się w sposób spójny, zwarty i przyjazny dla ich mieszkańców, powinny na nowo spojrzeć na zagadnienia przemieszczania osób i towarów. Szczególnie istotnym elementem w nowym spojrzeniu jest odejście od koncentracji uwagi na infrastrukturze transportowej na rzecz szerokiego spojrzenia obejmującego zachowania komunikacyjne w obszarze tej infrastruktury. Tendencja ta znajduje swój wyraz w ograniczaniu używania pojęcia **transport**, na rzecz pojęcia **mobilność**, co wyraża szersze i kompleksowe spojrzenie na zasady kształtowania przemieszczeń w mieście.

Zrównoważona mobilność definiowana jest jako ukształtowane strukturą przestrzenną i transportową, zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z oto-



zeniem – środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym. Pozytywne i nowoczesne zachowania komunikacyjne mieszkańców są podstawą do stworzenia lepszej dostępności komunikacyjnej miasta i obszaru metropolitalnego oraz jego zasobów.

Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego, albowiem przyszłość mobilna miasta, a także – w dużym stopniu – obszaru metropolitalnego, leży w sprawnym transporcie zbiorowym, rowerowym i ruchu pieszym. Sprzyjać temu będzie stworzenie spójnej sieci transportu zbiorowego, wzbogaconej o transport rowerowy i przestrzenie publiczne dla ruchu pieszego i uzupełnionej o dobrze funkcjonujący system dróg. Takie podejście pozwoli kreować nową kulturę mobilności, której kierunek wskazany został w dokumentach Unii Europejskiej.

## II. CELE POLITYKI

### 1. Cel generalny

Generalnym celem *Wrocławskiej polityki mobilności* jest **tworzenie optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska.**

Cel generalny powinien być realizowany w oparciu o kształtowanie pozytywnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz harmonijne funkcjonowanie i rozwój miasta i otoczenia, w szczególności w zakresie struktury przestrzennej, transportu i środowiska.

Realizacja celu generalnego odbywać się będzie pod hasłem: **Wrocław miastem zrównoważonej mobilności.**

### 2. Cele podstawowe

Cele podstawowe wyznaczono przy założeniu ciągłego wzrostu udziału podróży niesamochodowych w ogólnej liczbie podróży w mieście. W dalszej perspektywie udział transportu niesamochodowego rozumianego jako transport zbiorowy, rowerowy i ruch pieszego powinien wynosić nie mniej niż 65%. Udział transportu niesamochodowego do roku 2020 powinien wynosić nie mniej niż 60%, przy czym najistotniejszym celem na najbliższe lata jest przełamanie obecnej niekorzystnej wzrostowej tendencji udziału ruchu samochodowego w podróżach miejskich.

Nawiązując do celu generalnego *Wrocławskiej polityki mobilności*, wyznacza się następujące cele podstawowe:

- 1) poprawa dostępności transportowej miasta i obszaru metropolitalnego,
- 2) wzmacnianie roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru metropolitalnego,
- 3) integracja systemów transportowych miasta i obszaru metropolitalnego oraz regionu i kraju,
- 4) poprawa jakości transportu,
- 5) wzrost poziomu bezpieczeństwa przemieszczania się,
- 6) ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze.



### III. ZASADY REALIZACJI POLITYKI

Działania na rzecz realizacji celów *Wrocławskiej polityki mobilności* realizowane będą z poszanowaniem następujących zasad:

- 1) kształtowanie systemu transportowego w harmonii z otoczeniem,
- 2) kształtowanie systemu transportowego w zależności od specyfiki i preferowanej dostępności poszczególnych obszarów miasta,
- 3) wpływanie na popyt na przemieszczanie się i sposób jego zaspakajania,
- 4) priorytet dla wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do jej przebudowy i rozbudowy,
- 5) preferowanie rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego oraz rowerowej i pieszej w stosunku do infrastruktury dla transportu samochodowego indywidualnego,
- 6) zachowanie właściwych proporcji między nakładami na budowę nowej infrastruktury transportowej a nakładami na utrzymanie istniejących zasobów,
- 7) uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej sprawności przy planowaniu, projektowaniu i realizacji infrastruktury transportowej,
- 8) współpraca z podmiotami zewnętrznymi dla integracji systemu transportowego miasta i obszaru metropolitalnego.

Działania realizowane w oparciu o powyższe zasady prowadzić będą do wzrostu udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego – pieszego i rowerowego – w ogólnej liczbie podróży w mieście, tym samym przyczyniając się do kształtowania zrównoważonej mobilności.

### IV. ŚRODKI REALIZACJI CELÓW PODSTAWOWYCH

Realizacja założonych celów podstawowych powinna odbywać się na wielu płaszczyznach funkcjonowania miasta.

Środkami do realizacji założonych celów podstawowych są działania podejmowane w następujących obszarach: planowania przestrzennego, kształtowania zrównoważonej mobilności, transportu zbiorowego, bezpieczeństwa przemieszczania się, dialogu społecznego, ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności, transportu rowerowego, polityki parkingowej, transportu samochodowego osobowego (indywidualnego), transportu ładunków, transportu lotniczego, organizacji i zarządzania, ekonomii i finansów, ochrony środowiska, monitorowania oraz modelowania zachowań komunikacyjnych. Środki realizacji założonych celów bardzo często się przenikają, a niektóre z nich związane są z kilkoma obszarami działania.

- 1) OBSZAR: planowanie przestrzenne** – jest bazą do prowadzenia polityki transportowej w mieście. Dokumenty planistyczne wyznaczają kierunek zmian w zagospodarowaniu miasta i obszaru metropolitalnego, wpływając tym samym na zmiany potrzeb, form i struktury przemieszczeń.

W obszarze planowania przestrzennego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- koordynację polityki przestrzennej Wrocławia oraz gmin sąsiednich, w tym dążenie do stworzenia planu metropolitalnego,
- wzmacnianie zwartości struktury miasta,



- planowanie spójnych struktur osiedli oraz wzmacnianie lokalnych centrów i innych obszarów hierarchicznie ważnych oraz powiązań między nimi,
- planowanie struktur urbanistycznych jako wielofunkcyjnych pozwalających na realizację potrzeb mieszkańców bez konieczności przemieszczania się na duże odległości,
- stymulowanie rozwoju miasta w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym,
- stymulowanie koncentracji miejsc pracy, nauki i usług w sąsiedztwie tras komunikacji zbiorowej,
- kształtowanie istniejących oraz planowanie nowych struktur miejskich w sposób zapewniający dobrą dostępność transportu zbiorowego oraz przyjazny pieszym, rowerzystom i osobom o ograniczonej sprawności,
- ochronę rezerw dla elementów układu transportowego wyznaczonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia,
- kształtowanie wnętrz urbanistycznych ulic w sposób zapewniający wysoką jakość kompozycji przestrzennej oraz chroniący walory ich otoczenia,
- kształtowanie elementów układu transportowego oraz terenów sąsiadujących w sposób minimalizujący konieczność stosowania technicznych elementów ochrony akustycznej,
- rezerwowanie w planach miejscowych terenów na elementy systemu transportowego, w szczególności ulice, trasy tramwajowe i rowerowe, węzły integracyjne, parkingi Park&Ride (Parkuj i Jedź) i parkingi rowerowe oraz mariny,
- wprowadzanie w planach miejscowych oraz w decyzjach budowlanych wymogów dotyczących parkowania samochodów i rowerów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta,

**2) OBSZAR: kształtowanie zrównoważonej mobilności** – to sposób podejścia do szeroko pojętego zarządzania przemieszczaniem w mieście. Najważniejszym jego założeniem jest wpływanie na zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość podróży, w których motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem – środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym.

W obszarze kształtowania zrównoważonej mobilności za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- tworzenie warunków przestrzennych, społecznych i gospodarczych sprzyjających zmniejszaniu długości podróży, wyboru przyjaznego środowiska środka transportu lub realizowania podróży poza godzinami szczytu,
- kreowanie podziału zadań przewozowych zwiększającego udział podróży pieszych, rowerowych i transportem zbiorowym w stosunku do podróży samochodem,
- zachęcanie do odbywania podróży w mieście środkami transportu niesamochodowego,
- wprowadzanie atrakcyjnych form edukacji przedszkolnej i szkolnej o dobrych zachowaniach komunikacyjnych przyjaznych człowiekowi, miastu i środowisku,
- promowanie, szczególnie wśród dzieci i młodzieży, zachowań komunikacyjnych, zgodnych z ideą zrównoważonego transportu,
- zachęcanie firm zatrudniających wielu pracowników oraz szkoły i uczelnie, a także jednostki administracji publicznej do tworzenia własnych planów mobilności wskazujących optymalne sposoby dojazdu do pracy czy szkoły z korzyścią dla samego podróżującego oraz dla całego miasta,





- wspieranie firm, organizacji i instytucji działających zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności,
- inicjowanie lub wspieranie wydarzeń publicznych mających na celu pokazanie korzyści płynących z prowadzenia polityki zrównoważonej mobilności,
- informowanie mieszkańców o pozytywnym wpływie na zdrowie i jakość życia ekologicznych środków transportu,
- informowanie o skutkach niekontrolowanego rozwoju motoryzacji dla zdrowia mieszkańców i jakości środowiska przyrodniczego,
- inspirowanie mieszkańców do przyjaznych zachowań komunikacyjnych, zgodnych ze zrównoważoną mobilnością, a polegających na, bardziej świadomym niż wymuszonym, ograniczaniem się z korzystania z samochodu osobowego w podróżach w mieście.

**3) OBSZAR: transport zbiorowy** – jest podstawą zrównoważonego transportu w mieście. Fundamentem transportu zbiorowego we Wrocławiu i w obszarze metropolitalnym jest transport szynowy – tramwaje i kolej.

W obszarze transportu zbiorowego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zapewnienie spójności funkcjonalnej, przestrzennej, informacyjnej i organizacyjnej systemu transportu zbiorowego na poziomie miejskim, aglomeracyjnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- wspomaganie rozwoju aglomeracyjnych i regionalnych systemów transportu zbiorowego,
- kreowanie priorytetu transportu zbiorowego,
- zintegrowanie funkcjonalne i przestrzenne transportu zbiorowego z systemem transportu rowerowego i samochodowego, w szczególności w zakresie stworzenia systemu parkingów Park&Ride (Parkuj i Jedź) i Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź),
- zapewnienie wygodnych dojazdów pieszych do węzłów i przystanków transportu zbiorowego oraz dogodnych warunków do wykonywania przesiadek,
- zapewnienie obsługi transportem zbiorowym kluczowych dla miasta przestrzeni publicznych, lokalnych centrów oraz dużych generatorów ruchu,
- zapewnienie jednolitego systemu opłat za korzystanie z miejskiego i metropolitalnego transportu zbiorowego,
- tworzenie atrakcyjnego systemu taryfowego odpowiadającego potrzebom użytkowników,
- podnoszenie standardu przewozów pasażerów środkami transportu zbiorowego,
- organizowanie transportu zbiorowego bez barier,
- rozwijanie nowoczesnych systemów zarządzania transportem zbiorowym,
- wydzielanie specjalnych korytarzy komunikacyjnych dla transportu zbiorowego,
- racjonalizację systemu transportu zbiorowego w zakresie układu linii, rozkładów jazdy i taboru,
- koordynację rozkładów jazdy środków komunikacji zbiorowej, w szczególności dla połączeń o małej częstotliwości,
- dbałość o utrzymanie wysokiej jakości infrastruktury transportu zbiorowego,
- rozwijanie zaawansowanych, dynamicznych systemów informowania pasażerów,
- rozwijanie floty taboru o pojazdy ekologiczne i przyjazne osobom o ograniczonej sprawności,
- ochronę interesów pasażera transportu zbiorowego,



- wprowadzenie możliwości indywidualizacji usług transportu zbiorowego, w tym taksówek zbiorowych oraz dostosowywania marszruty mikrobusów do potrzeb bieżąco zgłaszanych przez pasażerów,
- wspieranie inicjatyw zmierzających do wykreowania dworca międzynarodowego transportu autokarowego poza centrum miasta – w miejscu zapewniającym sprawne powiązania z systemem dróg międzynarodowych i krajowych oraz dobrą dostępność transportu miejskiego,
- prowadzenie studiów i wdrażanie nowych systemów transportu zbiorowego,
- wspieranie rozwoju transportu wodnego, w tym wskazywanie lokalizacji marin, przystani i przystanków.

- 4) **OBSZAR: bezpieczeństwo przemieszczania się** – bezpieczeństwo, a właściwie jego poprawa uznana jest przez Unię Europejską za priorytetowy cel we wszelkich działaniach związanych z transportem. Prawo do swobodnego poruszania się jest nieodłącznie związane z prawem do bezpieczeństwa użytkowników systemu transportowego. Traktowane jest ono przez ludzi jako jedno z ważniejszych kryteriów oceny jakości życia. Dlatego też jako kierunkowe założenie przyjmuje się wizję „zero śmiertelnych ofiar wypadków we Wrocławiu”.

W obszarze bezpieczeństwa przemieszczania się za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- prowadzenie badań i analiz wypadków z udziałem uczestników ruchu drogowego,
- projektowanie inwestycji transportowych w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, w szczególności pieszym i rowerzystom,
- rozszerzanie obszaru miasta objętego strefami ruchu uspokojonego,
- poszerzanie przestrzeni publicznych bez samochodu,
- wprowadzanie rozwiązań technicznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- promowanie wysokiej kultury jazdy,
- rozwój systemu monitorującego stan bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego.

- 5) **OBSZAR: dialog społeczny** – to obszar, który dotyczy najważniejszego adresata polityki mobilności, tj. mieszkańca, odbiorcy działań we wszystkich jej przejawach. To od codziennych decyzji każdego z nas zależy, jak danego dnia przedstawia się sytuacja komunikacyjna w mieście. Dlatego też szczególnie ważne jest kształtowanie społecznej odpowiedzialności za miasto poprzez włączenie mieszkańców, organizacji społecznych i grup zainteresowań w tworzenie zrównoważonej mobilności w mieście.

W obszarze dialog społeczny za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- współpracę z mieszkańcami w procesie projektowania rozwiązań - umożliwienie zgłaszania propozycji wyprzedzająco w stosunku do całego procesu inwestycyjnego,
- informowanie mieszkańców o prowadzonych inwestycjach transportowych,
- stworzenie platformy dialogu społecznego,
- konsultowanie z mieszkańcami osiedli rozwiązań transportowych planowanych w ich sąsiedztwie,
- projektowanie rozwiązań transportowych przy współpracy grup zainteresowań,
- organizowanie seminariów i dyskusji publicznych.





- promowanie poprzez edukację społeczną oraz kampanie informacyjno-reklamowe „nowoczesnej kultury mobilności”, czyli korzystania z niezmotywowanego sposobu przemieszczania się – pieszo, rowerem oraz komunikacją zbiorową.

**6) OBSZAR: ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności**, a w szczególności jego funkcjonowanie, ma znaczący wpływ na ocenę jakości życia w mieście. Dobra infrastruktura dla pieszych jest podstawą wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Miasta, które oferują rozwiązania przyjazne dla pieszych i osób o ograniczonej sprawności, są wysoko oceniane przez ich mieszkańców i gości oraz wskazywane są jako warte zamieszkania.

W obszarze ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności,
- usuwanie barier w istniejącym systemie transportowym,
- zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta,
- powiększanie stref dla pieszych, szczególnie w centrum miasta,
- ochronę przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele,
- zapewnienie przyjaznych dojazdów pieszych do przystanków transportu zbiorowego oraz węzłów integrujących różne środki transportu,
- zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych,
- dążenie do zapewnienia pieszym poczucia bezpieczeństwa podczas korzystania z przestrzeni z dominującym ruchem pieszych,
- dbanie o odpowiedni standard i estetykę nawierzchni chodników i ciągów pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem wygody i bezpieczeństwa przemieszczania się osób o ograniczonej sprawności.
- dostosowywanie drogowej sygnalizacji świetlnej do potrzeb pieszych, w tym seniorów i osób niepełnosprawnych,
- preferowanie w obrębie skrzyżowań i węzłów przejść w poziomie terenu.

**7) OBSZAR: transport rowerowy** – jest to, obok transportu zbiorowego, podstawa zrównoważonego transportu we Wrocławiu. Fundamentem transportu rowerowego jest infrastruktura rowerowa charakteryzująca się pełną spójnością, która zapewnia bezpieczne dotarcie rowerem do celu podróży.

W obszarze transportu rowerowego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu rowerowego,
- rozwijanie sieci tras rowerowych o wysokim standardzie,
- zapewnienie spójności systemu tras rowerowych,
- stworzenie rekreacyjnego systemu tras rowerowych, w szczególności wzdłuż rzek,
- kreowanie powiązań rowerowych ośrodków akademickich z centrum miasta,
- kreowanie powiązań rowerowych z atrakcjami turystycznymi miasta i okolic,
- rozwijanie sieci parkingów rowerowych, w tym przesiadkowych Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź),
- rozwijanie systemu wypożyczalni rowerów,
- wprowadzenie wymogu realizacji inwestycji wraz z parkingami dla rowerów,
- zapewnienie ciągłości i spójności tras rowerowych na granicy miasta i gmin sąsiednich,
- wspieranie działań kreujących nowe połączenia rowerowe o charakterze ponadlokalnym.



- 8) **OBSZAR: polityka parkingowa** – jest jednym z najskuteczniejszych sposobów realizacji polityki mobilności w mieście. Od tego, w jaki sposób kształtowana jest relacja wielkości popytu i podaży na miejsca postojowe, przede wszystkim dla samochodów osobowych, zależy jakość funkcjonowania sieci transportowej. Szczególnej uwadze podlega zagadnienie parkowania w centrum miasta, w którym zapewnienie pełnej dostępności dla pieszych i rowerzystów oraz transportu zbiorowego jest nadrzędne w stosunku do dostępności samochodem.

W obszarze polityki parkingowej za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zintegrowanie systemu parkowania z systemami transportu drogowego i publicznego miasta i obszaru metropolitalnego,
- kształtowanie polityki parkingowej w zgodzie z polityką kształtowania zróżnicowanego stopnia dostępności miasta samochodem
- rozwój systemu płatnego parkowania,
- organizowanie parkingów dla samochodów osobowych jako elementu systemu Park&Ride (Parkuj i Jedź) w ramach węzłów integrujących różne środki transportu,
- aktywne kształtowanie wymagań parkingowych dla nowych obiektów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta oraz dostępnej infrastruktury transportowej
- promowanie postojów krótkotrwałych w granicach pasa drogowego zapewniających dużą rotację pojazdów w obszarach o deficycie miejsc parkingowych,
- zróżnicowanie polityki parkingowej w zależności od specyfiki obszaru miasta:
  - a) na obszarze centrum:
    - ograniczanie lub eliminowanie parkowania na ulicach istotnych dla ruchu pieszego,
    - promowanie miejsc parkingowych w parkingach kubaturowych,
    - wprowadzenie preferencji cenowych dla stałych mieszkańców strefy płatnego parkowania
    - zastępowanie miejsc postojowych w pasie drogowym oraz na parkingach terenowych miejscami w parkingach kubaturowych,
    - kontrolowanie liczby miejsc parkingowych tworzonych przez inwestorów dla nowych obiektów,
  - b) w rejonach atrakcji turystycznych, ważnych obiektów publicznych i kompleksów akademickich:
    - organizowanie parkingów i miejsc krótkotrwałego postoju dla autokarów w rejonach największych atrakcji turystycznych miasta,
    - wspieranie budowy parkingów kubaturowych,
  - c) na obszarach nowej zabudowy poza centrum:
    - wprowadzanie i egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i własnym kosztem,
    - priorytet dla wprowadzenia wymogów parkingowych na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- uzależnienie rozwiązań parkingowych dla dużych generatorów ruchu od wyników studiów analizujących wpływ parkingu na funkcjonowanie przyległej sieci drogowej,
- rozwijanie systemu informowania kierujących o dostępności miejsc postojowych na parkingach kubaturowych oraz o parkingach Park&Ride (Parkuj i Jedź),
- dopuszczenie długotrwałych postojów pojazdów ciężarowych oraz autobusów wyłącznie na specjalnych, wyznaczonych do tego parkingach.



- 9) **OBSZAR: transport samochodowy osobowy (indywidualny)** – jest jednym z podstawowych systemów transportu w mieście. Zaletą jego jest dobra dostępność, a podstawową wadą nieefektywność wykorzystania przestrzeni, energochłonność i szkodliwy wpływ na środowisko miejskie. Istniejąca w mieście bogata sieć ulic uzasadnia założenie, że przy zachowaniu roli transportu samochodowego, jego dalsze usprawnianie będzie w mniejszym stopniu oparte na nowych inwestycjach drogowych, natomiast w większym – na działaniach organizacyjnych na rzecz efektywnego wykorzystywania istniejącej infrastruktury. Wskaźnik motoryzacji nie będzie stanowił podstawy wymiarowania i dostosowywania rozwiązań drogowych do rosnących potrzeb zmotoryzowanych. Przewiduje się ograniczanie roli samochodu, szczególnie w centrum miasta.

W obszarze transportu samochodowego osobowego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zapewnienie spójności funkcjonalnej i przestrzennej systemu transportu samochodowego na poziomie miejskim, metropolitalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- optymalne wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury transportu samochodowego,
- kształtowanie zróżnicowanego stopnia dostępności samochodem z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta,
- planowanie inwestycji drogowych o parametrach uwzględniających stopień dostępności samochodem do danego obszaru miasta,
- zapewnienie właściwego stanu technicznego infrastruktury,
- realizację prac remontowych i utrzymaniowych na poziomie gwarantującym optymalną eksploatację infrastruktury,
- stosowanie efektywnych systemów zarządzania i sterowania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- wstrzymanie się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch do obszaru śródmiejskiego oraz stopniowe zmniejszanie przepustowości ulic wprowadzających ruch do centrum,
- konsekwentne przekształcanie struktury sieci drogowej na promienisto-obwodnicową,
- budowę lub rozbudowę układu drogowego wyłącznie w celu: usprawnienia funkcjonowania transportu zbiorowego, zapewnienia obsługi nowych terenów inwestycyjnych, poprawy funkcjonowania i spójności sieci ulic obwodowych, uwolnienia obszarów wrażliwych od ruchu tranzytowego i powiązania układu miejskiego z siecią ulic o charakterze tranzytowym,
- dbałość o ulice jako integralne elementy przestrzeni publicznej, w których należy racjonalnie dzielić przestrzeń pomiędzy jej różnych użytkowników, stosować wysokiej jakości rozwiązania inżynierskie, wprowadzać zieleń i elementy małej architektury,
- stwarzanie warunków i promowanie podróży w systemie Park&Ride (Parkuj i Jedź),
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych w projektach drogowych,
- promowanie systemu grupowego korzystania z samochodu tzw. carpooling,
- stwarzanie warunków i promocję korzystania z pojazdów z silnikami ekologicznymi, w tym wspieranie budowy systemu wypożyczalni elektrycznych samochodów miejskich wraz z infrastrukturą do ich zasilania,
- rozwijanie systemu informowania uczestników ruchu o warunkach panujących w sieci drogowo-ulicznej oraz o dostępności parkingów.



- 10) OBSZAR: transport ładunków** – jest nieodzowną częścią funkcjonowania miasta i otoczenia, ponieważ działalność gospodarcza prowadzona przez podmioty funkcjonujące w mieście wymaga regularnych dostaw i obsługi towarowej.

W obszarze transportu ładunków za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- wspieranie działań na rzecz ograniczania przewozu ładunków taborem ciężkim,
- ograniczanie przejazdów towarowych tranzytowych,
- kształtowanie stref dostępności dla określonych grup pojazdów transportu towarowego,
- kanalizowanie ruchu ciężarowego w wybranych ciągach,
- ochronę infrastruktury przed niszczeniem przez nienormatywny lub nadmierny ruch ciężarowy, w tym wzmoczenie kontroli przekroczenia dopuszczalnego ciężaru pojazdów ciężarowych i działań prewencyjnych,
- promowanie transportu intermodalnego i efektywnego systemu zarządzania ładunkami,
- wspieranie działań na rzecz wykorzystania transportu wodnego do przewozu ładunków oraz wzmocnienia roli portów rzecznych dla ich przeładunku,
- wspieranie działań na rzecz wykorzystania transportu kolejowego do przewozu ładunków,
- stwarzanie warunków i promowanie rozwiązań ekologicznych w transporcie ładunków,
- kształtowanie systemu logistyki aglomeracyjnej.

- 11) OBSZAR: transport lotniczy** – jest dopełnieniem systemu transportowego miasta i obszaru metropolitalnego. Wrocławskie lotnisko pełni strategiczną rolę dla rozwoju miasta i regionu. Terminal lotniskowy wymaga dobrych i reprezentacyjnych powiązań z pozostałymi elementami systemu transportowego. Dotyczy to w szczególności powiązań terminala lotniskowego z centrum miasta, w tym z dworcami kolejowymi, a także z elementami systemu transportowego o charakterze ponadlokalnym.

W obszarze transportu lotniczego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zapewnienie sprawnych powiązań drogowych lotniska z systemem dróg międzynarodowych, krajowych i wojewódzkich,
- stworzenie warunków do rozwoju portu lotniczego,
- zapewnienie dogodnego dostępu portu lotniczego transportem zbiorowym,
- stworzenie warunków do uruchomienia połączenia szynowego centrum miasta oraz głównych miast regionu z lotniskiem,
- poprawę jakości drogowych powiązań terminali lotniczych z centrum miasta,
- stworzenie wizerunku lotniczej bramy do miasta,
- stworzenie warunków do rozwoju lądowisk na obszarze miasta,
- wspieranie rozwoju sieci połączeń lotniczych,
- wspieranie rozwoju małych lotnisk dla ruchu biznesowego.

- 12) OBSZAR: organizacja i zarządzanie** – to jeden z najbardziej efektywnych, niskokosztowych obszarów działania. Rozwiązania w dziedzinie organizacji i zarządzania skupiają się na podniesieniu jakości i sprawności systemu transportowego bez ponoszenia wysokich nakładów na inwestycje w infrastrukturę transportową. Takie rozwiązania są szczególnie promowane przez Unię Europejską, przyczyniają się bowiem do lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury, zwiększenia efektywności i jakości transportu, poprawy bezpieczeństwa oraz ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko.



W obszarze organizacji i zarządzania za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zintegrowane zarządzanie systemem transportowym,
- dążenie do utworzenia organizacji zarządzającej zintegrowanym systemem transportu metropolitalnego,
- koordynację zarządzania systemami transportu miejskiego i metropolitalnego,
- współdziałanie z instytucjami zarządzającymi transportem kolejowym dla pełnego włączenia systemu kolejowego do systemu transportu zbiorowego miasta,
- kompleksowe zarządzanie infrastrukturą transportową od planowania poprzez projektowanie i realizację do utrzymania,
- organizowanie przewozów pasażerskich miejską komunikacją zbiorową,
- koordynowanie i kontrolowanie przewozów pasażerskich komunikacją zbiorową,
- pobudzanie konkurencji w usługach przewozowych,
- wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem,
- integracja systemów dystrybucji informacji o podróżach,
- prowadzenie polityki regulowania dostępu do pasa drogowego dla celów nie związanych z funkcją drogową,
- realizowanie zasady oddzielania funkcji zarządzania od funkcji wykonawczych w całym sektorze transportowym,
- udział w krajowych i unijnych projektach badawczych i demonstracyjnych, w tym w warsztatach wymieniających doświadczenia z wdrażania rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności.

**13) OBSZAR: ekonomia i finanse** – to dziedziny odnoszące się do finansowania transportu w mieście, zarówno jego funkcjonowania, jak i utrzymania oraz rozwoju infrastruktury. Wysokie koszty transportu i ograniczone możliwości budżetowe generują potrzebę optymalnego wydatkowania środków oraz wymagają precyzyjnych metod planowania inwestycji.

W obszarze ekonomia i finanse za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- sporządzanie wieloletnich planów inwestycyjnych,
- uwzględnianie w procesie decyzyjnym efektywności ekonomicznej i korzyści społecznych z projektów transportowych,
- zapewnienie finansowania nakładów odtworzeniowych na infrastrukturę transportową,
- zachowanie właściwych proporcji pomiędzy nakładami na budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej a utrzymaniem istniejących
- pozyskiwanie środków finansowych na inwestycje transportowe ze źródeł zewnętrznych, w tym z funduszy Unii Europejskiej,
- korzystanie z innych niż publiczne sposobów pozyskiwania funduszy na inwestycje transportowe i ich utrzymanie, m.in. z partnerstwa publiczno-prywatnego, opłat za korzystanie z infrastruktury,
- prowadzenie działań zapewniających konkurencyjność ceny przejazdów transportem zbiorowym w stosunku do kosztów poruszania się samochodem w mieście
- przyjmowanie rozwiązań organizacyjnych sprzyjających obniżaniu kosztów finansowych i społecznych transportu, w tym wspieranie konkurencyjności usługodawców.

**14) OBSZAR: ochrona środowiska** – to jedno z poważniejszych zagadnień towarzyszących rozwojowi transportu. Niekontrolowany rozwój transportu ma negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi. Dlatego też kształtowanie zrównoważonego transportu w mieście będzie podstawą dążenia do minimalizacji jego negatywnych skutków.



W obszarze ochrona środowiska za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- działania zwiększające liczbę podróży w mieście realizowanych transportem zbiorowym, rowerem lub pieszo,
- działania obniżające energochłonność transportu,
- działania obniżające emisyjność transportu,
- wprowadzenie w mieście taboru transportu zbiorowego o wysokich walorach ekologicznych,
- działania minimalizujące negatywne oddziaływanie transportu na „zielone korytarze”,
- stosowanie rozwiązań technicznych minimalizujących negatywne oddziaływanie transportu na klimat akustyczny, przy ograniczaniu stosowania ekranów akustycznych,
- stosowanie ochrony akustycznej o formie dostosowanej do specyfiki obszaru miasta,
- promowanie pojazdów ekologicznych, w tym dążenie do wprowadzenia stref o ograniczonej dostępności uzależnionej od wpływu pojazdu na środowisko,
- prowadzenie edukacji ekologicznej,

**15) OBSZAR: monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych** – należą one do dziedzin umożliwiających obserwację rzeczywistych warunków ruchu i zachowań komunikacyjnych oraz wirtualne prognozowanie skutków planowanych rozwiązań. Modelowanie zachowań komunikacyjnych pozwala sprawdzić, jaki wpływ miały wprowadzone rozwiązania na mobilność w mieście oraz jaki wpływ mogą mieć inne planowane rozwiązania – bez konieczności ich uprzedniego wdrażania. Monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych jest narzędziem wspomagającym proces decyzyjny w mieście.

W obszarze monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- bieżące monitorowanie ruchu w mieście, w tym badanie potoków pasażerskich w komunikacji miejskiej,
- rozwój automatycznego systemu badania liczby pasażerów w pojazdach komunikacji miejskiej,
- cykliczne analizowanie przyczyn zmian warunków ruchu oraz zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- prowadzenie modelowania zachowań komunikacyjnych z uwzględnieniem strategicznych założeń kształtowania mobilności w mieście,
- doskonalenie metodyki modelowania.

W dalszej perspektywie - w zależności od potrzeb – tworzone będą odpowiednie programy i plany, których celem będzie doprecyzowanie zadań w danym obszarze działań.

Dla sprecyzowania i dostosowania środków realizacji celów do specyfiki Wrocławia planuje się, na kolejnym etapie realizacji polityki, określenie stref miasta wraz z charakterystycznymi cechami i przypisanymi im środkami realizacji celów. Strefy te uwzględniać będą m.in. usytuowanie na mapie miasta, sposób zagospodarowania oraz funkcję obszaru, a także relacje z systemem transportowym.

## **V. MONITOROWANIE REALIZACJI WROCŁAWSKIEJ POLITYKI MOBILNOŚCI**

Warunkiem osiągnięcia celów zapisanych w Rozdziale II jest konsekwentne realizowanie ustaleń *Wrocławskiej polityki mobilności* w procesach planowania: strategicznego, przestrzennego i inwestycyjnego oraz w późniejszym wdrażaniu tych planów. Procesom tym towarzyszyć musi system





monitorowania efektów działań polegający na okresowej analizie wybranych czynników i mierników skuteczności osiągnięcia celów.

Przedmiotem analiz będą:

- 1) udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży w mieście z rozbićciem na poszczególne środki transportu,
- 2) wykaz inwestycji i działań wpływających korzystnie na funkcjonowanie transportu w mieście,
- 3) wykaz podjętych przez Miasto działań na rzecz promowania transportu zrównoważonego,
- 4) liczba zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności,
- 5) mieszkańcy popierający ograniczenia w ruchu samochodów osobowych,
- 6) mieszkańcy popierający wprowadzanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych,
- 7) mieszkańcy popierający rozbudowę infrastruktury rowerowej
- 8) stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego,
- 9) stan techniczny torów tramwajowych,
- 10) średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych,
- 11) liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową,
- 12) długość tras tramwajowych z wydzielonymi korytarzami
- 13) liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla ruchu tramwajowego
- 14) liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu,
- 15) liczba wypadków na drogach,
- 16) długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego,
- 17) miejsca postojowe w ramach systemu Park&Ride (Parkuj i Jedź),
- 18) długość tras rowerowych,
- 19) liczba miejsc postojowych dla rowerów w przestrzeniach publicznych,
- 20) liczba miejsc postojowych w ramach systemu Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź),
- 21) liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych,
- 22) liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w parkingach kubaturowych,
- 23) stan techniczny ulic w mieście,
- 24) stan techniczny obiektów inżynierskich w mieście,
- 25) liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta,
- 26) udział ruchu ciężarowego w ruchu miejskim,
- 27) relacja wielkości wydatków na inwestycje w infrastrukturze transportowej do wydatków na jej utrzymanie.
- 28) udział w budżecie miasta rocznych nakładów na infrastrukturę transportową,
- 29) liczba autobusów spełniającej wymogi co najmniej normy EURO 5, regulującej dopuszczalny poziom emisji substancji szkodliwych dla środowiska w spalinach.
- 30) liczba zarejestrowanych samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym
- 31) poziom emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście
- 32) liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny.

Za najistotniejsze wskaźniki monitorujące realizację polityki, mające kluczowy charakter przy jej ocenie uznaje się:

- udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży z rozbićciem na poszczególne środki transportu (transport zbiorowy, rower i piesi),
- liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu, w tym osób niezmotoryzowanych,
- stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego.



W poniższej tabeli zestawiono wszystkie czynniki i mierniki wraz z ich charakterystyką.

Tab. Zestawienie czynników i mierników do analiz realizacji polityki

Analizowany czynnik	Okres/ cykl analizy	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
<b>Zrównoważona mobilność</b>			
Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży z rozbiorem na poszczególne środki transportu	Raz na 5 lat w ramach KBR	% podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie	Pozytywny > 65%
Wykaz inwestycji i działań wpływających korzystnie na funkcjonowanie transportu w mieście	Raz w roku	Lista inwestycji i działań	Wzrost liczby inwestycji
Wykaz podjętych przez miasto działań na rzecz promowania transportu zrównoważonego	Raz w roku	Lista działań	Wzrost liczby inwestycji
Liczba zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności	Raz w roku	Liczba zakładów pracy	Wzrost liczby zakładów pracy
Mieszkańcy popierający ograniczenia w ruchu samochodów osobowych, szczególnie w centrum	Raz w roku	% mieszkańców popierających ograniczenia w ruchu samochodów osobowych	Pozytywny > 70% i wzrost w następnych latach
Mieszkańcy popierający wprowadzanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych	Raz w roku	% mieszkańców popierających wprowadzanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych	Pozytywny > 60% i wzrost w następnych latach
Mieszkańcy popierający rozbudowę infrastruktury rowerowej	Raz w roku	% mieszkańców popierających rozbudowę infrastruktury rowerowej	Pozytywny > 60% i wzrost w następnych latach
<b>Transport zbiorowy</b>			
Stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego	Raz na 5 lat w ramach KBR	% ocen pozytywnych	Pozytywny > 60%
Stan techniczny torów tramwajowych	Raz w roku	% długości torowisk w stanie dobrym i bardzo dobrym % długości torowisk w stanie złym	Pozytywny – co najmniej 90% dobrych i bardzo dobrych Nie więcej niż 10% złych +tendencja wzrostowa w kolejnych latach
Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych	Raz w roku	<ul style="list-style-type: none"> <li>Średnia prędkość komunikacyjna tramwajów</li> <li>Średnia prędkość komunikacyjna autobusów</li> </ul>	Vśrkt > 20 km/h Vśrka > 25 km/h



Liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową	Raz w roku	Liczba pasażerów	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
Poziom wykorzystania potencjału przewozowego na wybranych liniach tramwajowych i autobusowych	W cyklu ciągłym	Wskaźnik procentowy	
Długość tras tramwajowych z wydzielonymi korytarzami	Raz w roku	Długość tras w km (%udział w sieci)	Pozytywny – przyrost liczby km w ciągu roku
Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla ruchu tramwajowego	Raz w roku	Liczba skrzyżowań	Pozytywny – przyrost liczby skrzyżowań w ciągu roku
<b>Bezpieczeństwo przemieszczania się</b>			
Liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu	Raz w roku	Liczba ofiar	Pozytywny – spadek liczby ofiar
Liczba wypadków na drogach	Raz w roku	Ogólna liczba wypadków	Pozytywny – spadek w stosunku do roku poprzedniego
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ % udział wypadków z udziałem pieszych w liczbie ogólnej,</li> <li>▪ % udział wypadków z udziałem rowerzystów w liczbie ogólnej,</li> <li>▪ % udział wypadków w komunikacji miejskiej zbiorowej w liczbie ogólnej,</li> </ul>	
Długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego	Raz w roku	długość ulic	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
<b>Transport rowerowy</b>			
Długość tras rowerowych	Raz w roku	Długość tras	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
Liczba miejsc postojowych dla rowerów w przestrzeniach publicznych	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
Liczba miejsc postojowych w ramach systemu Bike&Ride	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
<b>Polityka parkingowa</b>			
Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Analiza bilansu miejsc płatnych w pasie drogowym z miejscami w parkingach kubaturowych
Liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w parkingach kubaturowych	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Analiza bilansu miejsc płatnych w pasie drogowym z miejscami w parkingach kubaturowych
Liczba miejsc postojowych w ramach systemu Park&Ride	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku



Transport samochodowy			
Stan techniczny ulic w mieście	Raz na 5 lat	% udział ulic w stanie dobrym i bardzo dobrym	Pozytywny – wzrost w stosunku do poprzednich badań
Stan techniczny obiektów inżynierskich w mieście	Raz na 5 lat	% udział ulic w stanie dobrym i bardzo dobrym	Pozytywny – wzrost w stosunku do poprzednich badań
Liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta	Raz na 5 lat	Liczba samochodów pojawiająca się w godzinie szczytu na kordonie centrum (na podstawie KBR)	Pozytywny – spadek w stosunku do poprzednich badań
Transport ładunków			
Udział ruchu ciężarowego (powyżej 18t) w ruchu miejskim w wybranych przekrojach kordonu śródmiejskiego (z wyjątkiem obsługi budów)	Raz na 5 lat w ramach KBR	% ruchu ciężarowego >18t	Pozytywny – spadek w stosunku do poprzednich badań
Ekonomia i finanse			
Relacja wielkości wydatków na inwestycje w infrastrukturze transportowej do wydatków na jej utrzymanie.	Raz w roku	Wartość relacji inwestycje/utrzymanie	
Udział w budżecie miasta nakładów na infrastrukturę transportową	Raz w roku	% udział	
Ochrona środowiska			
Liczba autobusów spełniającej wymogi co najmniej normy EURO 5, regulującej dopuszczalny poziom emisji substancji szkodliwych dla środowiska w spalinach.	Raz w roku	Liczba autobusów	Pozytywny – przyrost liczby autobusów w ciągu roku
Liczba zarejestrowanych samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym	Raz w roku	Liczba samochodów	Pozytywny – przyrost liczby samochodów w ciągu roku
Poziom emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście	Raz w roku	Dane o emisji ze stacji pomiarowych	Pozytywny – spadek wartości w stosunku do roku poprzedniego
Liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny	Raz na 5 lat w ramach aktualizacji mapy akustycznej	Liczba mieszkańców	Pozytywny – spadek w stosunku do poprzednich badań

Konsekwentnemu i skutecznemu wdrażaniu *Wrocławskiej polityki mobilności* sprzyjać będzie:

- wprowadzenie procedur oceny zgodności opracowywanych dokumentów z uchwaloną polityką:
  - wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego, będących podstawą do tworzenia budżetu miasta w kolejnych latach,
  - planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego oraz projektów inwestycyjnych,
  - obszarowych projektów organizacji ruchu,
  - projektów rozwiązań taryfowych,
  - zakupów taborowych.



- 2) wprowadzenie oceny zgodności decyzji urbanistycznych tj. decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego, zezwoleniach na realizację inwestycji drogowej i podobnych, z polityką mobilności,
- 3) formułowanie wymogów dotyczących przygotowania inwestycji do realizacji,
- 4) przeprowadzanie okresowej oceny realizacji polityki oraz jej aktualizacji, zwłaszcza w sytuacji zmieniających się uwarunkowań.

## **VI. SŁOWO KOŃCOWE**

Zmiana dotychczasowego podejścia do zagadnień transportowych wyrażona symbolicznie poprzez zastąpienie Polityki transportowej *Polityką mobilności*, a przejawiająca się faktycznie nacięciem na kształtowanie dobrych zachowań komunikacyjnych mieszkańców jest warunkiem osiągnięcia celu generalnego sformułowanego w Rozdziale II.

Należy mieć jednak świadomość, że proces kształtowania nowych zachowań komunikacyjnych jest długofalowy i wielowątkowy, nie można więc oczekiwać natychmiastowych pozytywnych efektów. Potrzebne są zmiany zarówno świadomości społecznej i nastawienia do problemu przemieszczania się w mieście, jak i konsekwentne decyzje i działania Miasta na wielu obszarach, aby móc po latach uzyskać oczekiwany efekt. Fundamentem powodzenia jest przekonanie mieszkańców do idei zrównoważonej mobilności, a następnie współdziałanie mieszkańców i Miasta w jej kształtowaniu.