RUCH MIASTA

WROCŁAW ROZMAWIA

Wrocław miasto spotkań

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia

WROCŁAW, 2019 ROK

Dokument przygotowany pod opieką merytoryczną
Biura Zrównoważonej Mobilności przez:

TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE 4

2. METODOLOGIA OPRACOWANIA DOKUMENTU 5

2.1. Metodologia opracowania dokumentu 5

2.2. Określenie ram czasowych 6

2.3. Udział społeczny – włączenie w proces budowania miasta przyjaznego 7

2.4. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko 9

2.5. Monitoring 9

3. ANALIZA OBECNEJ SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ 10

4. SCENARIUSZE ROZWOJU 13

SCENARIUSZ 0 – Co jeśli nic się nie zmieni? 13

SCENARIUSZ 1 – Co jeśli rozwój Wrocławia zdominują zagrożenia? 13

SCENARIUSZ 2 – Co jeśli wykorzystamy pojawiające się szanse? 14

5. WIZJA, OBSZARY I CELE PLANU 17

5.1. Wizja 17

5.2. Obszary, cele i działania 19

MIASTO PRZESTRZENNIE SKOORDYNOWANE 21

MIASTO SZYBKICH PRZEMIESZCZEŃ 23

MIASTO PRZESTRZENI ZORGANIZOWANEJ 28

MIASTO BEZPIECZNE W RUCHU 31

MIASTO SYSTEMÓW ZINTEGROWANYCH 33

MIASTO KOMFORTOWEJ PODRÓŻY 37

MIASTO PRZYJAZNE ŚRODOWISKU 42

MIASTO SPRAWNIE ZARZĄDZANE 45

MIASTO ŚWIADOMYCH UŻYTKOWNIKÓW 48

6. ZASADY REALIZACJI PLANU 50

7. MONITOROWANIE REALIZACJI *PZMM* 62

SPIS TABEL 71

SPIS RYSUNKÓW 71

1. Wprowadzenie

„Urodziliśmy się, żeby się poruszać, a nie jedynie po to, żeby się przetransportowywać"

"We were born to move—not merely to be transported"

— Charles Montgomery, Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design

Przyszłości nie da się zaplanować, ale należy się do niej przygotować. Zmiany klimatyczne, technologiczne i demograficzne – z tym wszystkim Wrocław będzie musiał sobie poradzić w przyszłości. Historia rozwoju miast oraz urbanizacji pokazała, że współczesne miasta muszą sprostać problemom, z których wcześniej nie zdawano sobie sprawy. Zrównoważony rozwój – czyli spójny, harmonijny i przyjazny dla mieszkańców sposób kształtowania nowych przestrzeni i adaptacji istniejących, to wyzwanie, przed którym stoi wiele europejskich ośrodków, w tym Wrocław.

Jednym z elementów zrównoważonego rozwoju miasta jest mobilność jego mieszkańców. Mobilność obejmuje każde przemieszczenie się człowieka, niezależnie od tego czy porusza się pieszo, czy jedzie rowerem. Zagadnienie to odnosi się do każdej formy ruchu i podróży, obejmuje ruch pieszy, ruch rowerowy, transport publiczny oraz ruch samochodów – w powiązaniu z planowaniem przestrzennym oraz aspektami społecznymi.

Każda osoba, która przemieszcza się po Wrocławiu, robi to zgodnie ze swoimi nawykami i upodobaniami, wykorzystując najlepiej jak umie lokalne uwarunkowania. Prowadzona przez Miasto polityka w zakresie poprawy warunków przemieszczania się, powinna być więc wsparta głosem społecznym, który w procesie dialogu z władzami miasta precyzuje swoje oczekiwania w stosunku do systemu transportowego, jak i zarządzania miastem. Dzięki temu jest możliwy transfer wiedzy, zarówno w kontekście poprawy lokalnych uwarunkowań, a także zmiany nawyków i upodobań użytkowników w kierunku bardziej zrównoważonych, czyli pozytywnych dla ludzi i środowiska, form poruszania się. Dlatego prace nad niniejszym *Planem* oparto na spotkaniach z mieszkańcami Wrocławia, gdzie zostały zebrane opinie dotyczące barier i problemów w poruszaniu się po mieście.

W 2013 roku, Rada Miejska przyjęła *Wrocławską Politykę Mobilności* (*WPM*) – strategiczny dokument dotyczący tworzenia optymalnych warunków dla przemieszczenia się osób i towarów w mieście. *Polityka* jest dokumentem ogólnym, który określa kierunki, w stronę których powinniśmy podążać. Kolejnym krokiem jest stworzenie dokumentu wskazującego konkretne działania, które należy podjąć, aby uchwaloną politykę mobilności realizować. Taka jest właśnie rola niniejszego *Planu*. Inaczej mówiąc, Wrocławska Polityka Mobilności opisuje to, co chcemy osiągnąć, *Plan* zaś opisuje, jak chcemy tego dokonać. Stanowi rozszerzenie i uzupełnienie przyjętej *WPM* o ważny element doprecyzowujący - wdrożeniowy plan działań operacyjnych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia (dalej nazywany *Planem*, zamiennie *PZMM*) to dokument, który obejmuje wszystkie aspekty mobilności w mieście oraz w jego otoczeniu.

Dokument, który Państwu przekazujemy jest zgodny z *Wrocławską Polityką Mobilności*. Wpisuje się także w nowe spojrzenie - infrastruktura transportowa nie jest priorytetem, a narzędziem kreującym zachowania komunikacyjne mieszkańców.

2. Metodologia opracowania dokumentu

2.1. Metodologia opracowania dokumentu

Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan) są oparte o długoterminową i zrównoważoną wizję dotyczącą rozwoju miasta. Swoim zakresem bardzo mocno uwzględniają koszty i korzyści społeczne, inaczej niż w przypadku tworzenia tradycyjnych dokumentów. Swoim zakresem dotykają wszystkich sfer zarządzania miastem, które mają wpływ na przemieszczanie się.

W przeciwieństwie do tradycyjnego podejścia w planowaniu transportu, w *PZMM* szczególny nacisk kładzie się na zaangażowanie w projekt mieszkańców oraz różnych grup interesariuszy. Zmiany w podejściu do tworzenia dokumentu zostały pokazane w tabeli poniżej (Tab. 2.1).

PZMM został wykonany zgodnie z dokumentem Komisji Europejskiej pn. *„Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej"*[1] (*Wytyczne*) oraz *„Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju"*[2].

Tab. 2.1 Różnice między tradycyjnym planowaniem transportu, a planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej.

Tradycyjne Planowanie Transportu	Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Skoncentrowane na ruchu.	Skoncentrowane na ludziach.
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu.	Podstawowe cele: Dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska.
Skoncentrowane na środkach transportu.	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu.
Skoncentrowane na infrastrukturze.	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań.
Sektorowy dokument planistyczny.	Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne; usługi społeczne; zdrowie; egzekucja prawa; itp.).
Krótko- i średnio- terminowe.	Krótko- i średnio -okresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię.
W odniesieniu do granic administracyjnych.	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy.
Domena inżynierów ruchu.	Interdyscyplinarne zespoły planistyczne.
Planowanie przez ekspertów.	Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia.
Ograniczona ocena wpływu.	Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu.

Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Rupprecht Consult 2014.

[1] F. Wefering, S. Rupprecht, S. Bührmann, S. Böhler-Baedeker (Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH): Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przygotowane na zlecenie Komisji Europejskiej 2013. Wersja polska z marca 2014 r.

[2] „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju" - Załącznik do Komunikatu Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągniecia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach. Bruksela, 17.12.2013, COM(2013) 913 final.

Wytyczne wskazują 11 kroków jakie powinny być uwzględnione podczas tworzenia *PZMM*:

Rys. 2.1 Wytyczne do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.
Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Rupprecht Consult 2014.

2.2. Określenie ram czasowych

Skuteczne wdrażanie działań wymaga określenia horyzontu czasowego. Ze względu na uwarunkowania krajowe, jak i europejskie, należy przyjąć, że wskazane:

- działania analityczne zostaną zrealizowane do połowy 2021 r.;
- działania oparte o dofinansowanie unijne, związane z ograniczaniem niskiej emisji, rozpoczęte i kontynuowane po 2021 r.;
- działania najpilniejsze i najważniejsze rozpoczną się najpóźniej 6 miesięcy od momentu przyjęcia Planu przez Radę Miejską.

2.3. Udział społeczny – włączenie w proces budowania miasta przyjaznego

W celu prawidłowego określenia planu działań potrzebne jest dobre przygotowanie, w tym wykonanie diagnozy obecnych uwarunkowań wraz z zebraniem oczekiwań mieszkańców. Tym samym, punktem wyjścia do opracowania *PZMM* jest *Diagnoza stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej we Wrocławiu*[3] (*Diagnoza*), której wnioski zostały przedstawione w Rozdziale 3.

Od samego początku prac nad *PZMM* przywiązywano dużą wagę do uczestnictwa mieszkańców w procesie jego tworzenia („planowanie dla ludzi"). Procesowi konsultacji towarzyszyły działania promocyjne, których celem było zarówno informowanie mieszkańców o przygotowywanym *PZMM*, jak i zachęcanie do udziału w konsultacjach. Na potrzeby projektu zostało stworzone hasło "*Ruch Miasta*" oraz identyfikacja wizualna.

Rys. 2.2 Badania ankietowe dotyczące zachowań i preferencji komunikacyjnych Wrocławian.
Źródło: Materiały własne.

Etap 1 konsultacji społecznych

Celem pierwszego etapu konsultacji było zebranie potrzeb i oczekiwań względem *Planu*. Z tego względu zorganizowano spotkania i warsztaty z mieszkańcami oraz stworzono stronę internetową opublikowaną na wrocławskim portalu partycypacji społecznej *Wrocław Rozmawia*[4], na której umieszczano wszelkie informacje i materiały związane z procesem tworzenia *PZMM*. Dzięki tak zebranym opiniom, w połączeniu z wnioskami wynikającymi z *Diagnozy* oraz *Raportu 1*, powstały założenia do *PZMM*.

Szczególną rolę w procesie tworzenia *Planu* odegrali *Interesariusze PZMM* - przedstawiciele różnych instytucji i organizacji, szczególnie zainteresowani wdrażaniem polityki mobilności. osoby posiadające dużą wiedzę i doświadczenie w tym zakresie. Do udziału w konsultacjach zostali zaproszeni przedstawiciele z następujących grup:

- Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego Wrocławia, odpowiedzialnych za realizację *PZMM*, w tym: Biuro Rozwoju Wrocławia, Biuro Zrównoważonej Mobilności, Wydział Inżynierii Miejskiej, Wydział Transportu;
- Przedstawiciele Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta;

Rys. 2.3 Terenowe konsultacje społeczne.
Źródło: Materiały własne.

[3] „Diagnoza stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej we Wrocławiu na potrzeby opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia". Wrocław 2018 r.
[4] https://www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-wroclawia

- Przedstawiciele Instytutu Rozwoju Terytorialnego - jednostki organizacyjnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego;
- Przedstawiciele jednostek organizacyjnych gminy Wrocław, odpowiedzialnych za nadzorowanie ruchu w mieście i utrzymywanie porządku publicznego – Straż Miejska;
- Przedstawiciele firm dostarczających usługi transportowe we Wrocławiu, w tym Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Koleje Dolnośląskie, firmy taksówkarskie oraz wypożyczające samochody, skutery i rowery;
- Przedsiębiorcy;
- Dyrektorzy szkół;
- Przedstawiciele instytucji reprezentujących interesy określonych grup społecznych: seniorów, młodzieży, osób z niepełnosprawnościami;
- Przedstawiciele grup aktywistów miejskich;
- Przedstawiciele wrocławskich Rad Osiedli;
- Naukowcy badający jakość życia we Wrocławiu.

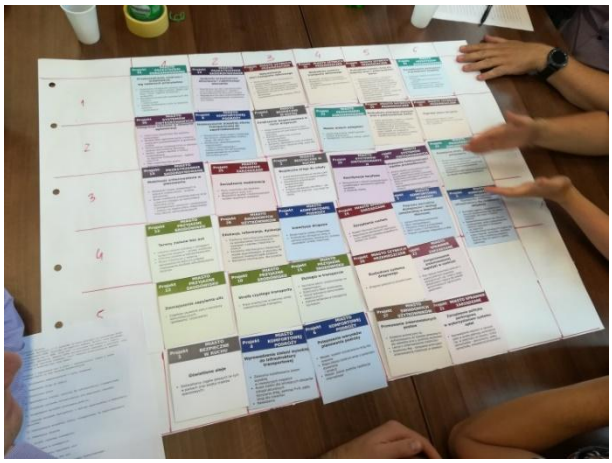
Rys. 2.4 Spotkanie konsultacyjne dotyczące *PZMM*.
Źródło: Materiały własne

Rys. 2.5 Warsztaty podczas konsultacji dotyczących *PZMM*.
Źródło: Materiały własne

Etap 2 konsultacji społecznych

W drugim etapie opracowano, wspólnie z *Interesariuszami PZMM,* główne elementy *Planu*:

- wytyczne do *PZMM* - zweryfikowano, czy przyjęte założenia są zgodne z oczekiwaniami mieszkańców*;*
- Wizję, czyli pożądany stan mobilności we Wrocławiu, do którego ma doprowadzić realizacja *PZMM*;
- dokonano priorytetyzacji Celów Szczegółowych (których lista została stworzona na podstawie wyników pracy warsztatowej wykonanej w 1. etapie konsultacji) oraz Działań (konkretnych realizacji, które mają się przyczynić do realizacji celów oraz wizji).



Rys. 2.6 Warsztaty podczas konsultacji dotyczących *PZMM*.
Źródło: Materiały własne

Etap 3 konsultacji społecznych

Ostatnim etapem związanym z konsultacjami społecznymi była prezentacja mieszkańcom i interesariuszom projektu Planu Mobilności. Celem spotkań było zebranie uwag i opinii do stworzonego projektu oraz podsumowanie działań prowadzonych podczas całego okresu pracy nad *Planem*.

Warto podkreślić, że wskazane przez *PZMM* zestawy działań wzmacniają się wzajemnie i są ściśle ukierunkowane na realizację celów, z których się wywodzą. Do ich realizacji wskazano konkretne jednostki organizacyjne oraz źródło finansowania.

Rys. 2.7 Materiały promocyjne *PZMM*.
Źródło: Materiały własne.

2.4. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

Dla *PZMM* przeprowadzono także strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko[5], której celem jest analiza wpływu realizacji zamierzeń *Planu* na poszczególne elementy środowiska. Na tym etapie prac nad dokumentem przeprowadzono trzecie konsultacje społeczne, obejmujące prezentację projektu *PZMM* oraz zebranie od mieszkańców opinii, uwag i propozycji do dokumentu.[6]

2.5. Monitoring

Efekt realizacji każdego z celów wskazanych w *PZMM* jest mierzalny i można ocenić stopień jego wykonania. Nadzór nad realizacją działań jest kluczowy dla skuteczności *Planu*. Z tego powodu w *PZMM* zawarte są stosowne narzędzia zarządzania służące śledzeniu procesu realizacji celów. W konsekwencji można identyfikować, przewidywać i przeciwdziałać trudnościom w realizacji *Planu*.

Rys. 2.8 Identyfikacja wizualna *PZMM*.
Źródło: Materiały własne.

[5] w myśl ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. poz. 1405 ze zm.)

[6] „Załącznik do pisemnego podsumowania SOOŚ dla dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocław", Zestawienie zgłoszonych opinii i uwag do: Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia oraz Prognozy Oddziaływania na Środowisko Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia, Wrocław, 2018 r.

3. Analiza obecnej sytuacji mobilnościowej

Obraz obecnej sytuacji mobilnościowej, który wyłonił się z przeprowadzonej wcześniej *Diagnozy*, pozwolił na dokonanie samooceny w formie analizy SWOT. Taka analiza pozwala spojrzeć na miasto jak na jeden złożony organizm. Wiele czynników wpływa na dobre funkcjonowanie miasta, niektóre z nich można kontrolować, a niektóre pozostają niezależne od mieszkańców czy władz miasta. Mimo to mając świadomość mocnych i słabych stron oraz potencjalnych szans i zagrożeń, możliwe jest kierowane rozwojem miasta w zakresie mobilności w sposób przyjazny i efektywny dla mieszkańców.

Analiza SWOT składa się z czterech elementów, które opisują:

- **Mocne strony** – to wszystkie zalety mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców i które są wewnętrznymi czynnikami, zależącymi od działań prowadzonych w mieście;
- **Słabe strony** – są to wszystkie wady mobilności miejskiej i bariery hamujące jej rozwój, wpływające na negatywny wizerunek, które wynikają z wewnętrznych działań miasta lub częściej z ich braku;
- **Szanse** – to czynniki mogące wpłynąć na poprawę mobilności miejskiej oraz trendy sprzyjające jej rozwojowi, to najczęściej możliwości korzystnych zmian rozwojowych pochodzące z zewnątrz;
- **Zagrożenia** – to potencjalne czynniki, przeważnie zewnętrzne, które mogą zahamować lub uniemożliwić pozytywne zmiany.

Mocne strony	Słabe strony
▪ Silny akcent położony na zrównoważony rozwój mobilności zawarty w dokumentach miejskich. ▪ Regulacja na etapie planowania miejscowego, wymogu realizacji miejsc postojowych dla rowerów. ▪ Wysoka jakość przestrzeni publicznych w Centrum. ▪ Wykorzystywanie w procesie projektowym standardów rowerowych i pieszych oraz zasad dla kształtowania ciągów komunikacyjnych. ▪ Koordynacja zadań pieszych i rowerowych przez Oficera Pieszego oraz Oficera Rowerowego. ▪ Rozbudowana sieć dróg rowerowych. ▪ Współpraca miasta z prężnie działającymi społecznymi organizacjami rowerowymi. ▪ Zmodernizowany Wrocławski Węzeł Wodny, z dostępnością nadbrzeży i wałów dla ruchu pieszego i rowerowego. ▪ Gęsta sieć tramwajowa w Centrum i w Śródmieściu. ▪ Realizacja przyjętego kierunku inwestycji w zakresie rozwoju systemu tramwajowego zgodnie z przyjętym Wrocławskim Programem Tramwajowym. ▪ Ciągła rozbudowa oferty transportu zbiorowego i sukcesywna wymiana taboru. ▪ Wdrożenie nowoczesnego systemu biletowego i darmowej komunikacji zbiorowej dla uczniów. ▪ Uruchomienie i ciągły rozwój wypożyczalni pojazdów: rowerów, skuterów i samochodów elektrycznych. ▪ Wyprowadzenie dużej części dróg krajowych z Centrum (pozostała jedynie DK98). ▪ Wysoki wskaźnik powierzchni stref ruchu uspokojonego w obszarach zabudowanych. ▪ Duże zainteresowanie Wrocławskim Budżetem Obywatelskim.	▪ Niewystarczająca współpraca pomiędzy JST w obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego w celu koordynacji planowania przestrzennego i wspólnego rozwiązywania problemów komunikacyjnych. ▪ Niesatysfakcjonująca oferta kolei aglomeracyjnej – za mała liczba przystanków oraz niedostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców miasta i aglomeracji. ▪ Nierównomierny rozwój terenów mieszkaniowych – powstawanie nowych osiedli bez wystarczającej oferty usługowej i rekreacyjnej. ▪ Niewystarczający stopień obsługi komunikacją zbiorową osiedli poza Śródmieściem. ▪ Zbyt duża liczba samochodów w mieście. ▪ Nadmierne zajmowanie przez samochody przestrzeni o innym przeznaczeniu (np. terenów zieleni, chodników itd.). ▪ Luki w sieci rowerowej, które obniżają jej jakość i stanowią o niepełnym dostosowaniu infrastruktury do oczekiwań. ▪ Niskie poczucie bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów w przestrzeniach o wzmożonym ruchu samochodowym. ▪ Wzrost liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych. ▪ Nie wszystkie przystanki dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. ▪ Mała elastyczność sieci tramwajowej – niewystarczająca liczba rozjazdów. ▪ Zły stan techniczny torowisk. ▪ Niewystarczające środki przeznaczane na rozwój infrastruktury dla zrównoważonej mobilności. ▪ Duży napływowy ruch samochodowy do miasta z obszarów podmiejskich. ▪ Codzienne zjawisko kongestii, czyli nadmierny ruch samochodowy w stosunku do przepustowości układu komunikacyjnego miasta. ▪ Niepełna funkcjonalność węzłów przesiadkowych. ▪ Brak parkingów typu P+R, na wszystkich wlotach do miasta obciążonych dużym ruchem wjazdowym z zewnątrz. ▪ Wysoki udział nieekologicznych pojazdów w ruchu (samochodów i autobusów), co znacząco pogarsza jakość powietrza. ▪ Słabo rozwinięte społeczeństwo obywatelskie, co skutkuje niską frekwencją na spotkaniach konsultacyjnych. ▪ Niewystarczający stopień informowania społeczeństwa o projektach miejskich.

Szanse	Zagrożenia
▪ Dogodna lokalizacja na mapie drogowej Polski i Europy, co wpływa pozytywnie na atrakcyjność inwestycyjną miasta. ▪ Możliwość pozyskania środków na inwestycje związane z komunikacją z funduszy zewnętrznych. ▪ Rozwój nowoczesnych technologii zarządzania ruchem. ▪ Uruchomienie narzędzi wsparcia dla miast, których rozwój planowany jest w oparciu o Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. ▪ Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, co przekłada się również na aktywność w kwestiach realizacji projektów rowerowych (WBO). ▪ Rosnąca popularność ruchu rowerowego w mieście. ▪ Wykorzystanie potencjału Wrocławskiego Węzła Kolejowego. ▪ Wprowadzanie porozumień na temat wspólnej komunikacji zbiorowej. ▪ Wprowadzenie porozumień dotyczących spójnego systemu tras rowerowych. ▪ Wzrost popularności podróży współdzielonych (np. carsharing, carpooling) wskutek rosnących kosztów indywidualnego transportu samochodowego. ▪ Wprowadzenie regulacji prawnych pozwalających na większe restrykcje w polityce parkingowej. ▪ Utworzenie strefy niskoemisyjnej i zastosowanie ograniczeń dla pojazdów w zakresie emisji spalin. ▪ Wzrost świadomości mieszkańców oraz przedsiębiorców, na temat zrównoważonej mobilności i kwestii dotyczących ochrony środowiska.	▪ Brak narzędzi kontroli postępującej suburbanizacji. ▪ Brak bezpośredniego wpływu miasta na zadania związane z rozwojem infrastruktury kolejowej w jego granicach. ▪ Brak narzędzi prawnych do stworzenia jednolitego biletu aglomeracyjnego. ▪ Spadek poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym w konsekwencji rosnącej liczby samochodów. ▪ Zbyt wolny rozwój komunikacji zbiorowej, nie nadążający za rozwojem urbanistycznym miasta. ▪ Zmniejszanie środków przeznaczonych na transport publiczny przy jednoczesnym wzroście kosztów utrzymania i rozbudowy sieci. ▪ Utrzymujące się niekorzystne trendy komunikacyjne - wzrost liczby zarejestrowanych samochodów w mieście oraz wzrost liczby aut wjeżdżających codziennie do miasta spowodowany niekontrolowanym rozwojem zabudowy na terenach podmiejskich. ▪ Rosnący popyt na rozbudowę systemu drogowego w związku ze wzrostem liczby aut oraz presja na rozwiązywanie problemu poprzez zwiększanie liczby miejsc postojowych i poszerzanie ulic. ▪ Wykluczenie niektórych grup użytkowników z ruchu poprzez niedostosowanie infrastruktury do ich potrzeb. ▪ Brak społecznej akceptacji dla wprowadzania ograniczeń dla transportu samochodowego i niska świadomość mieszkańców na temat negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko.

4. Scenariusze rozwoju

SCENARIUSZ 0 – Co jeśli nic się nie zmieni?

Po przeanalizowaniu Mocnych i Słabych stron widać, że Wrocław ma dobrą bazę pod kontynuowanie rozpoczętego już procesu zmian zachęcania mieszkańców i użytkowników miasta do poruszania się po mieście środkami transportu innymi niż własne auta, czyli tym samym do kształtowania zrównoważonej mobilności w mieście. Powołanie Oficerów Pieszego i Rowerowego, którzy poprzez swoją działalność koordynują projekty związane z ruchem pieszym i rowerowym, czy samo przyjęcie *Wrocławskiej Polityki Mobilności,* oraz nowoprzyjęte *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia*, a także pozostałe podejmowane działania, takie jak: współpraca z organizacjami rowerowymi czy projekty piesze i rowerowe zgłaszane do Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego, świadczą o konsekwentnej realizacji przyjętego kierunku oraz o jednoczesnej potrzebie i chęci mieszkańców do wpływania i współtworzenia miasta z przyjaznym transportem. Pomimo konsekwentnych działań miasta, w niektórych aspektach ewolucyjne tempo zmian jest jednak niewystarczające. Nadal nie udało się przełamać trendu wzrostowego liczby aut zarejestrowanych na 1000 mieszkańców. Istnieją oczywiście czynniki, które powodują, że odbiór jakości przemieszczania się po mieście nie jest pozytywny. Dotyczy to np. dużego napływu aut z obszarów podmiejskich, terenów mieszkaniowych położonych w pewnym oddaleniu od Centrum, które nie oferują standardu obsługi komunikacją zbiorową takiego jak w Śródmieściu, przez co są oceniane jako niewystarczające, braku miejsc postojowych w Centrum, pogarszającej się jakości infrastruktury torowej, nisko ocenianego standardu taboru tramwajowego, który nie jeździ coraz szybciej, czy luk w sieci rowerowej. Na to nakłada się niewystarczający budżet miasta przeznaczany na rozwój transportu niesamochodowego. Te wszystkie czynniki mogą powodować spadek poparcia społecznego dla zmian zapisanych w WPM, tym samym mogą świadczyć o tym, że są aspekty, które wymagać będą podjęcia odważniejszych działań, nie tyle lokalnych, co ogólnomiejskich.

Warto zastanowić się w tym miejscu, jak mógłby wyglądać Wrocław za kilka lat, gdyby założyć, że wykorzystane zostaną szanse, a jak, gdyby przewagę zyskały potencjalne zagrożenia oraz pamiętając, że miasto funkcjonuje jak system naczyń połączonych i wszystkie podejmowane działania wpływają na siebie wzajemnie.

SCENARIUSZ 1 – Co jeśli rozwój Wrocławia zdominują zagrożenia?

Wrocław jest miastem w ciągłym procesie rozwoju, rozwijają się również gminy graniczące z Wrocławiem. Na nowych terenach przylegających do granic miasta stale powstają osiedla mieszkaniowe.

Nowe inwestycje mieszkaniowe nie zawsze idą w parze z zapewnieniem wygodnego transportu publicznego oraz usług podstawowych, takich jak przedszkola, sklepy i inne. Komunikacja publiczna nie nadąża za rozwojem urbanistycznym miasta. Z tego względu najwygodniejszą i naturalną formą dostania się do Centrum dla mieszkańców nowych osiedli jest auto. Nie jedno, lecz dwa, bo każdy z domowników ma do załatwienia sprawy w innych częściach miasta.

Rys. 4.1 Korek samochodowy we Wrocławiu.
Źródło: zdjęcie ilustracyjne ze strony https://www.wroclaw.pl/kongres-kardiologow-utrudnienia-w-ruchu

W takiej sytuacji znajduje się duża część mieszkańców, dlatego też solidarnie stoją w korkach na miejskich drogach, a potem spędzają czas na poszukiwaniu miejsca

postojowego. Rośnie presja społeczna, by budować szersze drogi, z większą liczbą pasów oraz więcej miejsc parkingowych, tak by starczyło ich dla wszystkich chętnych. Mamy do czynienia z niezadowoleniem społecznym i oczekiwaniem inwestowania w układ drogowy ze strony niezadowolonych kierowców. Władze miasta spełniają te oczekiwania. Z tego względu inwestycje miejskie są ukierunkowane na budowę nowych dróg, poszerzanie istniejących i tworzenie nowych miejsc parkingowych w Centrum i na obrzeżach, kosztem transportu publicznego, na który brakuje już pieniędzy. W mieście jest coraz mniej zieleni i terenów publicznych. Ludzie poruszają się autami, unikają kontaktów w przestrzeni publicznej miasta. Nadal jednak powstają nowe osiedla generujące kolejnych niezadowolonych użytkowników – bez dostępu do innych środków transportu niż auto. Skutkiem tego pojawiają się kolejne korki i kolejne pomysły na poszerzanie jezdni.

To ekstremalny scenariusz, który pokazuje jak łatwo wpaść w tzw. czarną dziurę transportu, gdzie skupienie się w mieście wyłącznie na rozwoju systemu drogowego, nie powoduje poprawy, a wręcz pogorszenie jakości życia mieszkańców.

Co otrzymamy	Co stracimy
▪ miasto zorientowane na transport samochodowy; ▪ więcej przestrzeni dla aut, tak w Centrum jak i na obrzeżach; ▪ złą jakość transportu publicznego związaną z niedofinansowaniem; ▪ więcej podróży generowanych przez mieszkańców ze względu na brak usług dostępnych na własnym osiedlu; ▪ ograniczenie mobilności mieszkańców poprzez zwiększające się korki samochodowe i wydłużenie czasu podróży; ▪ zwiększenie zanieczyszczenia powietrza pochodzącego z ruchu drogowego; ▪ zatłoczenie na ulicach; ▪ izolację społeczną osób nie poruszających się samochodem; ▪ obniżanie się jakość życia mieszkańców (oprócz utraty mobilności pogorszą się wskaźniki ekonomiczne i środowiskowe).	▪ tereny zielone i skwery, od tej pory zaanektowane przez parkingi; ▪ przestrzeń dla pieszych w Centrum; ▪ rozwijający się transport publiczny; ▪ szansę na redukcję zanieczyszczeń komunikacyjnych; ▪ nieograniczoną możliwość swobodnego decydowania o sposobie w jaki chcemy poruszać się po mieście; ▪ szansę na poprawę mobilności mieszkańców, a w konsekwencji na dalszy ekonomiczny rozwój miasta i poprawę jakości życia.

SCENARIUSZ 2 – Co jeśli wykorzystamy pojawiające się szanse?

Startujemy z tej samej sytuacji bazowej co poprzednio. Nadal mamy przed sobą obraz rozwijającego się Wrocławia, tym razem jednak podejmowane są działania, by jak najlepiej wykorzystać mocne strony miasta i pojawiające się szanse, a tym samym efektywnie prowadzić spójną politykę mobilności i planowania przestrzennego.

Podstawą jest kontynuacja działań wynikających z zapisów polityki mobilności oraz polityki zrównoważonego rozwoju w *Studium*. Oznacza to, że nadal realizujemy rozpoczęte już działania związane z nowymi trasami tramwajowymi, przygotowujemy nowe, określamy ich priorytety i staramy się o dofinansowanie. Remontujemy torowiska, kupujemy sukcesywnie nowy tabor tramwajowy. Jednocześnie poprzez skoordynowane działania planistyczne, nowe tereny mieszkaniowe uruchamiane są wtedy, gdy zapewniona jest dogodna obsługa komunikacją zbiorową oraz zapewnione są usługi podstawowe w obrębie nowego osiedla takie jak szkoły, sklepy, tereny zielone i rekreacyjne. Dzięki temu mieszkańcy nie muszą podróżować do Centrum, by załatwić

drobne codzienne sprawy, a także mają dostęp do dobrze zaplanowanej przestrzeni wokół siebie. Czas, który spędziliby stojąc w korkach w drodze na zakupy, mogą przeznaczyć na codzienne aktywności.

Utrzymuje się trend związany ze wzrostem udziału podróży rowerowych w mieście, a luki w trasach rowerowych są systematycznie likwidowane. Wrocławski Budżet Obywatelski rozwija się, tym samym rozwija się świadomość społeczna mieszkańców, którzy zdają sobie sprawę, że ich codzienne przyzwyczajenia komunikacyjne mogą mieć wpływ na kształt miasta oraz na środowisko. Te zjawiska powodują, że auto nie jest już postrzegane jako jedyna opcja w komfortowym podróżowaniu po Wrocławiu - mieszkańcy mają wolny wybór. Można wszędzie dotrzeć, w zależności od chęci bądź potrzeby pieszo, rowerem lub komunikacją miejską, dzięki czemu liczba aut w Centrum jest dużo mniejsza, co w powiązaniu z bardziej restrykcyjną polityką parkingową pozwala na powiększenie przestrzeni, w których to pieszy bądź rowerzysta są głównymi użytkownikami. Finalnie Wrocław to miasto świadomych mieszkańców, którzy czują się bezpiecznie i komfortowo odbywając swoje codzienne podróże.

Rys. 4.2 Przykład zrównoważonej przestrzeni – zielone torowisko tramwajowe, jezdnia samochodowa, zieleń wysoka oraz galeria handlowa – Miluza, Francja.
Źródło: Materiały własne.

Co otrzymamy	Co stracimy
▪ miasto zorientowane na mieszkańca, a nie na jego środek transportu – większą swobodę w sposobie poruszania się po mieście; ▪ miasto niewykluczające nikogo z poruszania się po mieście; ▪ obszary rekreacyjne i tereny zieleni realizowane przy nowych inwestycjach i tworzące razem spójny łańcuch; ▪ przestrzenie publiczne w Centrum i dzielnicach mieszkaniowych przyjazne dla pieszych i rowerzystów; ▪ podstawowe potrzeby – edukacyjne, zdrowotne, zakupy, które można załatwić w obrębie własnego osiedla, zmniejszając tym samym potrzebę podróży do Centrum; ▪ malejący stopień zanieczyszczenia powietrza związanego z komunikacją; ▪ wzrastającą świadomość społeczną związaną z mobilnością, ochroną środowiska i możliwością współdecydowania o własnym mieście; ▪ wyhamowanie negatywnych procesów suburbanizacyjnych; ▪ większy udział podróży bez samochodu; ▪ dobrej jakości transport publiczny i rozwiniętą sieć tras rowerowych bez luk; ▪ oszczędności związane z zastopowaniem chaotycznej zabudowy i jej obsługi, ▪ krótsze czasy podróży, wzrost mobilności, w konsekwencji wzrost ogólnej jakości życia (a za tym napływ kapitału ludzkiego i wzrost konkurencyjności Wrocławia jako miejsca do życia i rozwoju biznesu).	▪ dotychczasowe przyzwyczajenia komunikacyjne związane z wyłącznie samochodowym stylem życia; ▪ chaos przestrzenny; ▪ rozbudowę miasta w niekorzystnych miejscach.

Przedstawione powyżej scenariusze prezentują co można uzyskać we Wrocławiu podążając za realizacją zagrożeń bądź szans.

Podsumowując, wydaje się, że w obecnych realiach rozwoju miast, oczekiwania mieszkańców oraz doświadczenia płynące z miast, które kiedyś wybrały scenariusz „prosamochodowy" – nie pozwalają na wybór innej drogi niż ta wykorzystująca szanse i mocne strony, a więc realizująca wizję zrównoważonej mobilności. Miasto stworzone na tej kanwie jest przyjazne i dostępne dla wszystkich. Zapewnia przy tym wysoką jakość życia jego mieszkańcom.

5. Wizja, obszary i cele Planu

5.1. Wizja

W trakcie Forum Zrównoważonej Mobilności mieszkańcy zostali poproszeni o dokończenie zdania:

„ Chciałbym, aby Wrocław był…"

które miało pomóc w stworzeniu wizji miasta. Wszystkie udzielone odpowiedzi odnosiły się pośrednio lub bezpośrednio do 4 głównych aspektów: szybkości komunikacji, zieleni, przyjazności i bezpieczeństwa. To te aspekty, uznane przez mieszkańców za ważne, z punktu widzenia kształtowania przyszłości miasta, są filarami dla następującej wizji, wypracowanej i zaakceptowanej również przez grupę interesariuszy:

Przemieszczanie się po Wrocławiu powinno być bezpieczne i szybkie, a rozwój mobilności w mieście musi być przyjazny dla mieszkańców i środowiska.

Istotne jest, aby podkreślić, że realizacja tej właśnie wizji stworzy miasto dostępne, w którym możliwość wygodnego przemieszczania będzie zapewniona dla wszystkich - niezależnie od wieku, sprawności czy sytuacji ekonomicznej, co wpisuje się w dążenie do realizacji scenariusza wykorzystującego szanse. Przy czym zapewnienie dostępności nie będzie opierać się wyłącznie o dobrze prowadzoną politykę transportową, ale jej silne współdziałanie z zagospodarowaniem przestrzennym.

Zarządzanie przestrzenią miejską to zadanie złożone, które musi czasem pogodzić sprzeczne interesy. Jednocześnie przestrzeń miejska jest dobrem wspólnym, służącym wszystkim mieszkańcom, w której każde działanie i przyjęte rozwiązanie powinny być jak najbardziej efektywne i minimalizować koszty środowiskowe.

Negatywny wpływ transportu na środowisko i zdrowie ludzi jest powszechnie znany. Jednak porównując między sobą koszty środowiskowe transportu zbiorowego i indywidualnego transportu samochodowego należy obiektywnie stwierdzić, że większe szkody w środowisku powoduje ten drugi, co mieszkańcy mogą odczuć bez względu na dokonywane wybory komunikacyjne. Jeśli oprócz zanieczyszczeń powietrza i generowania hałasu, dodać do tego inne skutki, jak np. tworzenie się w mieście wyspy ciepła czy też problem pylenia wtórnego, to wizja miasta „czystego" nie może się ziścić bez działań w kierunku zmniejszenia ruchu samochodowego w mieście. Walka ze smogiem, do którego tworzenia przyczynia się również transport, to jedno z ważniejszych wyzwań dla samorządów. Należy sobie jednak uświadomić, że walkę z nim możemy podjąć sami - za każdym razem, kiedy dokonujemy codziennego wyborów środka transportu.

Pytając mieszkańców w trakcie Forum Zrównoważonej Mobilności o to, „Jak chcesz przemieszczać się po Wrocławiu?", najczęściej pojawiały się odpowiedzi: „szybko", „bezpiecznie", ale i „bez korków". Korki to nic innego jak zbyt duża liczba pojazdów w jednym czasie i miejscu. Jak więc realizować wizję miasta bez korków, a więc takiego, w którym można się szybko przemieszczać? Można poszerzyć przekrój ulicy lub zmniejszyć liczbę pojazdów. Pierwsze z rozwiązań nie przynosi pozytywnych efektów - „to nic innego jak leczenie otyłości poprzez popuszczanie pasa". Druga alternatywa jest znacznie lepsza, zdrowsza i bezpieczniejsza. Wizja miasta, w którym przemieszczać się będziemy szybko i bezpiecznie wymaga więc zdecydowanego działania w kierunku zapewnienia rozwoju transportu niesamochodowego, by osiągnął on taki standard wygody i szybkości, przy którym rezygnacja z podróży samochodem nie jest poświęceniem i złem koniecznym, ale atrakcyjną alternatywą.

Kolejnym, podkreślanym mocno przez mieszkańców Wrocławia filarem przyszłości, jest bezpieczeństwo bez względu na używany środek transportu. Można do niego dążyć poprzez różne rozwiązania. Jednym z nich jest np. wydzielanie odrębnych korytarzy, separowanie, budowanie kładek czy tuneli dla pieszych i rowerzystów. Jednak takie rozwiązania oprócz braku efektywności finansowej stanowią także duże zagrożenie dla dostępności miasta dla wszystkich mieszkańców, również tych o ograniczonej sprawności. Inną drogą może być uspokajanie ruchu, edukowanie i zachęcanie do wzajemnej ostrożności poprzez tworzenie przestrzeni dla różnych użytkowników blisko siebie, wręcz przestrzeni wspólnej, współdzielonej. Obraz miasta bezpiecznego to taki, w którym rodzice bez obaw pozwalają dziecku na samodzielne dotarcie do szkoły wybranym przez nie środkiem transportu, ale to także poczucie bezpieczeństwa, gdy jedziemy rowerem wzdłuż drogi w towarzystwie samochodu czy też przechodzimy przez jezdnię. Bezpieczne miasto, to takie w którym chcemy mieć poczucie i pewność, że wyruszając z domu do miasta, bezpiecznie do niego wrócimy. Należy ponownie podkreślić, że kluczowym wyzwaniem przy wprowadzaniu wizji w życie, jest stworzenie realnej i wygodnej alternatywy dla transportu niesamochodowego, co musi się wiązać ze zdecydowanymi działaniami, z uwzględnieniem indywidualnego podejścia do kształtowania mobilności w różnych częściach Wrocławia.

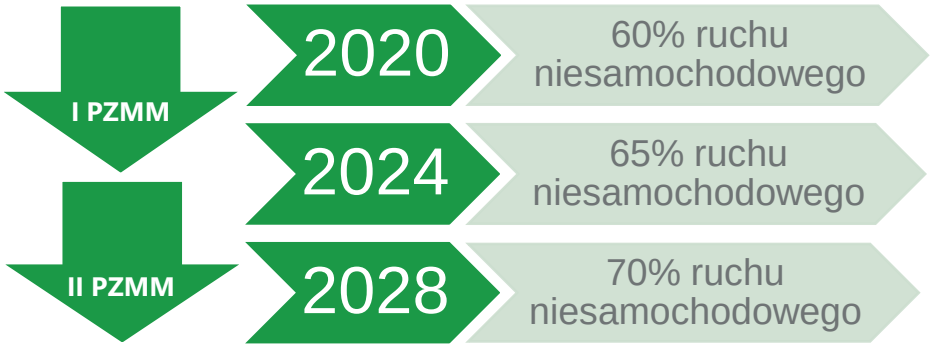
Różne środki transportu sprawdzają się na różnych dystansach. Pod kątem możliwości przewozu dużej liczby osób na dalsze odległości zdecydowanie najbardziej efektywnym rozwiązaniem jest sprawna komunikacja zbiorowa. Najbardziej wygodny na krótszych odległościach jest rower. Natomiast jeśli chodzi o poruszanie się pieszo - pieszym jest każdy z nas, ponieważ każda podróż (komunikacją zbiorową, samochodem, rowerem) zaczyna się i kończy dojściem pieszym. Dlatego też to właśnie dostępność piesza jest podstawową cechą każdej dobrze zorganizowanej przestrzeni miejskiej, mówiącą o jej atrakcyjności i bezpieczeństwie. Przy czym wizja miasta szybkiego i bezpiecznego nie oznacza miasta całkowicie bez samochodów. System transportowy należy traktować jako jeden organizm, w którym poszczególne podsystemy pracują na korzyść całości, a więc najbardziej korzystnej czasowo podróży od drzwi do drzwi. Dlatego kluczowa jest integracja pomiędzy systemami i możliwość realizowania podróży łączonej. Podział miasta pod kątem dostępności będzie kluczem do nadawania priorytetów funkcjonalnych dla poszczególnych środków transportu. W obszarach położonych peryferyjnie z rozproszoną zabudową, niezbędne jest zapewnienie sprawnych powiązań drogowych i rowerowych do węzłów przesiadkowych. Węzły zaś należy wyposażać w parkingi dla samochodów i rowerów (Parkuj i Jedź) oraz zapewnić transport zbiorowy z maksymalnie szybką dostępnością do Centrum. Obszar Centrum ma szczególne znaczenie dla miasta, jest jego sercem, którego atrakcyjność może być mierzona liczbą osób codziennie w nim przebywających. Dlatego tak ważne jest, by Centrum było najbardziej przyjazne dla pieszych i rowerzystów, by to oni czuli się w nim najbezpieczniej, a każde miejsce w tym obszarze stało się dla nich maksymalnie dostępne. Osiągnięcie takiego celu wiąże się z ograniczeniami dla ruchu samochodowego, a w przyszłości doprowadzić może do utworzenia w Centrum np. zielonej strefy - strefy czystego transportu. Nie osiągnie się tego jednak bez zapewnienia wysokiej jakości obsługi transportem zbiorowym, tak by to on stał się najwygodniejszym środkiem transportu dla podróży do Centrum miasta.

Umieszczona w Planie Mobilności wizja jest spójna z celem generalnym zawartym we *Wrocławskiej Polityce Mobilności*. Nawiązuje także do celu strategicznego w *Strategii Wrocławia 2030* mówiącego o potrzebie podnoszenia jakości życia w obszarze całego miasta oraz bezpośrednio odnosi się do mobilności, która uznana została za jeden z priorytetowych obszarów działań.

5.2. Obszary, cele i działania

„W dalszej perspektywie udział transportu niesamochodowego rozumianego jako transport zbiorowy, rowerowy i ruch pieszy 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."

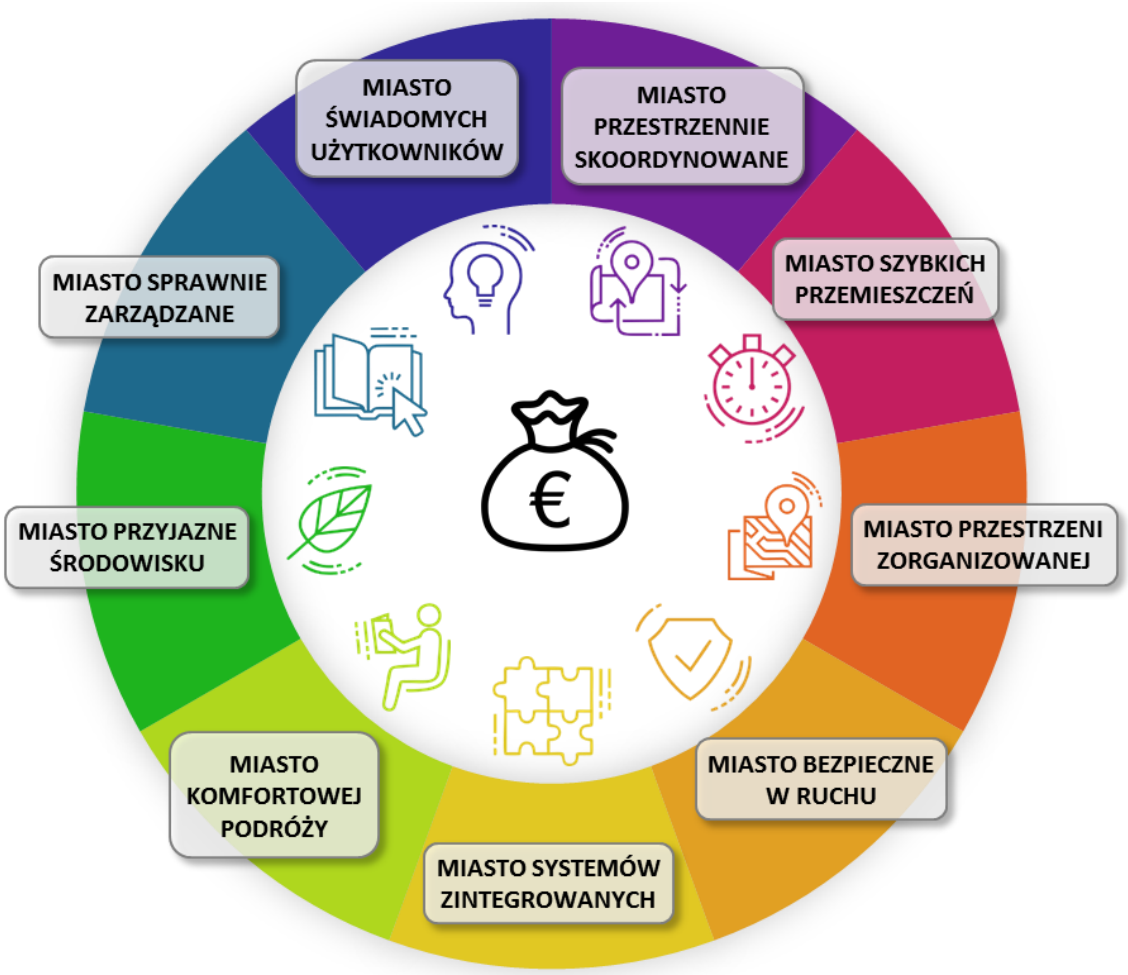
Wrocławska Polityka Mobilności



Do realizacji wizji niezbędne jest określenie mierzalnych i realnych celów. Aby określić, które z nich będą najbardziej skuteczne oraz które w największym stopniu wychodzą naprzeciw oczekiwaniom społecznym przeprowadzono w pierwszej kolejności spotkania warsztatowe z interesariuszami, na których zebrano opinie o problemach i barierach związanych nie tylko z przemieszczaniem się, ale też z dostępnością obiektów w mieście oraz zarządzaniem przestrzenią miejską. Tak stworzona baza, po analizie, pozwoliła na pogrupowanie tematów w 9 obszarów, które są ściśle związane z kształtowaniem mobilności miejskiej. Opisują one cechy miasta mobilnego oraz stanowią wskazanie do dziedzin życia miejskiego, w których możliwe jest podjęcie czy też kontynuowanie idei miasta zrównoważonego transportu.

Osiągnięcie pożądanych zmian poprzez realizację postawionych celów nie jest możliwe bez zapewnienia odpowiednich śródków finansowych w budżecie miasta. Zakres potrzeb oraz oczekiwań dotyczy przede wszystkim zadań inwestycyjnych (rozumianych nie tylko jako budowa czy rozbudowa o nowe elementy, ale i utrzymanie w odpowiednim stanie już istniejących) oraz odpowiednio prowadzonej pracy z zakresu edukacji oraz informacji. Są to działania długofalowe, które powinny być rozpisane realizacyjne na cały cały okres wdrażania planu. Tylko nadanie odpowiedniej wagi dla tych działań w budżecie miejskim pozwoli na utrzymanie właściwego tempa w budowaniu realnej alternatywy dla podróży samochodowej.

Miasto zrównoważone to miasto, w którego budżecie mobilność stanowi ważną pozycję planowania finansowego.



Rys. 5.1 Obszary Planu realizujące wizję PZMM
Źródło: Opracowanie własne

Dla każdego z 9 obszarów wskazano możliwe do przyjęcia cele, których realizacja mogłaby wpłynąć na zmianę sytuacji transportowej w mieście. Są one bardzo zróżnicowane, ale ponieważ mobilność dotyka tak wielu sfer życia miejskiego – kluczowe jest w pierwszej kolejności zebranie ich – jako pakietu wszystkich możliwości. Z uwagi na to, że PZMM to plan operacyjny, dla którego należy przyjąć czas realizacji i ewaluację, ten etap pozwala ocenić, jakie zależności między sobą mają cele i jak można osiągnąć najlepszy efekt zastawiając je ze sobą na etapie priorytetyzacji. Do każdego z celów przypisano także potencjalne działania, dzięki którym możliwe byłaby jego realizacja. Wszystkie przypisane działania poddano na dalszym etapie priorytetyzacji przez grupę interesariuszy.

MIASTO PRZESTRZENNIE SKOORDYNOWANE

Polityka przestrzenna i transportowa są ze sobą silnie powiązane. Właściwe tylko spójność działań w obu tych obszarach może przynieść efekt w postaci rozwoju opartego na równowadze i zapewniającego wysoką jakość życia codziennego.

Dla zachowania spójności terytorialnej miasta i jego otoczenia, niezbędne jest prowadzenie wspólnej polityki przestrzennej, bo skutki niekontrolowanego rozwoju terenów w otoczeniu miasta dotykają wszystkich.

Utworzenie w 2013 roku Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Aglomeracji Wrocławskiej jest dobrym początkiem do rozwijania współpracy międzygminnej. W ramach prac Stowarzyszenia zlecone były m.in. opracowania analityczne związane z tworzeniem parkingów typu Parkuj i Jedź w obszarze aglomeracji. Współpraca w ramach Stowarzyszenia pozwoliła także na rozszerzenie w 2018 roku Kompleksowych Badań Ruchu na obszar przyległy, co umożliwiło stworzenie bogatej bazy danych o ruchu pomiędzy Wrocławiem, a aglomeracją, a także preferencjach komunikacyjnych, nie tylko mieszkańców miasta, ale także aglomeracji. Badania ruchu stanowić będą doskonałe narzędzie do planowania działań inwestycyjnych na obszarach gmin. Wsparciem dla tych działań mogą być Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, w których jednym z obszarów strategicznych wsparcia jest rozwój infrastruktury transportu niskoemisyjnego (drogi rowerowe i węzły przesiadkowe). Koordynacja w zakresie rozwoju przestrzennego w obszarze aglomeracji jest trudna do osiągnięcia w obecnych uwarunkowaniach prawnych (brak unormowań ustawowych), dlatego tak ważne jest podejmowanie inicjatyw w zakresie wspólnego rozwiązywania problemów – Cel 1.1.

Zintegrowane planowanie przestrzenne w granicach miasta przynosi dwojakie korzyści: lepsze i efektywniejsze planowanie systemów transportowych (sporządzanie planów miejscowych w obszarach z dostępem do transportu zbiorowego) oraz ograniczenie potrzeby podróżowania na dalsze odległości (projektowanie obszarów wielofunkcyjnych, zróżnicowanych funkcjonalnie). Planowanie przestrzenne to także pierwszy krok do tworzenia optymalnych lokalizacji celów podróży, ustalania standardów przestrzeni publicznych, tworzenia powiązań rowerowych i pieszych oraz wyznaczania korytarzy umożliwiających zorganizowanie szybkich dojść pieszych do przystanków komunikacji zbiorowej- Cel.1.2.

1.1. Spójność przestrzenna Wrocławia i najbliższego otoczenia	• 1.1.1. Współpraca na rzecz przeciwdziałania procesom suburbanizacji • 1.1.2. Współpraca na rzecz tworzenia parkingów ekologicznych P+R przy liniach kolejowych i węzłach przesiadkowych w otoczeniu miasta
1.2. Mobilność zrównoważona w planowaniu przestrzennym	• 1.2.1. Analizy mobilnościowe na etapie planu miejscowego oraz decyzji administracyjnych • 1.2.2. Analiza aktualności planów miejscowych pod kątem polityki parkingowej

1.1: Spójność przestrzenna Wrocławia i najbliższego otoczenia

1.1.1. Współpraca na rzecz przeciwdziałania procesom suburbanizacji	Podejmowanie inicjatyw na rzecz rozwiązywania problemów komunikacyjnych, wynikających z rozwoju terenów przyległych do Wrocławia, poprzez wypracowywanie rozwiązań z zakresu mobilności niwelujących możliwe negatywne skutki suburbanizacji.
1.1.2. Współpraca na rzecz tworzenia parkingów ekologicznych P+R przy liniach kolejowych i węzłach przesiadkowych w otoczeniu miasta	Współpraca w zakresie tworzenia parkingów w obszarach pozamiejskich dla umożliwienia zmiany środka transportu jeszcze przed granicami miasta.

1.2: Mobilność zrównoważona w planowaniu przestrzennym

1.2.1. Analizy mobilnościowe na etapie planu miejscowego oraz decyzji administracyjnych	Sporządzanie planów miejscowych w oparciu o zalecenia *Studium* (poziomu dostępności do transportu zbiorowego dla obszarów w zależności od strefy dostępności komunikacyjnej), co wspomoże planowanie funkcji terenów. Dla planów miejscowych ustalanie wymagań w zakresie kształtowania ciągów pieszych oraz powiązań rowerowych.
1.2.2. Analiza aktualności planów miejscowych pod kątem polityki parkingowej	Polityka parkingowa w planach miejscowych jest prowadzona m.in. poprzez wskazanie wymagań w zakresie liczby miejsc postojowych dla samochodów oraz rowerów dla poszczególnych funkcji. Funkcjonowanie w obrocie prawnym planów o wysokich wymaganiach parkingowych, szczególnie w obszarach o dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej, może prowadzić poprzez realizację nowych obiektów parkingowych, do pobudzania wzrostu ruchu samochodowego, co może stanowić utrudnienie w zarządzaniu liczbą samochodów w poszczególnych obszarach miasta. Jednocześnie niedobór miejsc postojowych dla rowerów jest poważną barierą rozwoju ruchu rowerowego, zatem plany miejscowe powinny zapobiegać takim sytuacjom. Powyższe wyzwania są szczególnie istotne w obszarze Centrum i Śródmieścia, gdzie celem działań ma być nadanie wysokich priorytetów dla środków transportu niesamochodowego. Wykonanie analizy aktualności pozwoli na podjęcie odpowiednich kroków w kierunku zmiany obecnych zapisów w dokumentach planistycznych.

MIASTO SZYBKICH PRZEMIESZCZEŃ

Według Raportu z 2018 roku „Mobilność pracowników w sektorze nowoczesnych usług we Wrocławiu przygotowanego przez Agencję Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej dojazd do pracy zajmuje średnio 33 min. Bez względu na używany środek transportu skrócenie czasu spędzonego w podróży to oczekiwanie każdego z użytkowników. Nowoczesne miasto, które nadąża za zmianami współczesnego świata, powinno odpowiadać oczekiwaniom mieszkańców i oferować możliwość szybkiego i wygodnego przemieszczania się. Wygodny i dostępny transport zbiorowy to realna alternatywa dla auta. Dlatego, dla zwiększenia dostępności komunikacji zbiorowej tak, by jej oferta stała się atrakcyjna i konkurencyjna względem samochodu, niezbędna jest rozbudowa systemu, przede wszystkim szynowego – Cel 2.1. Dla zachowania właściwych parametrów użytkowych sieci torowej należy ją utrzymywać w dobrym stanie, na bieżąco też prowadzić diagnozę stanu istniejącego, aby przygotować z wyprzedzeniem plan napraw z odpowiednim zabezpieczeniem finansowym – Cel 2.2. Planowane do realizacji, zgodnie z Wrocławskim Programem Tramwajowym, nowe trasy tramwajowe otwierają drogę do nowego podejścia do trasowania linii komunikacji zbiorowej miasta. Celem jest ograniczenie strat czasu na całym łańcuchu podróży – Cel.2.3. Przyspieszenie komunikacji zbiorowej można osiągnąć poprzez różne działania, w tym m.in. związane z uprzywilejowaniem pojazdów transportu zbiorowego w ruchu (buspasy, PATy, TATy, ITS), a także bardziej efektywną organizacją przesiadek.

Każdy rozwój infrastruktury pobudza liczbę użytkowników – dotyczy to także pieszych i rowerzystów. Powstawanie kolejnej nowej infrastruktury rowerowej i dalsze łączenie jej w spójną sieć przełoży się na wyraźny wzrost ruchu rowerowego, który jest ważną alternatywą dla ruchu samochodowego. Rower jest najszybszym środkiem transportu na krótkich dystansach (do 5 km) oraz charakteryzuje się największą odpornością na problemy występujące w czasie szczytów komunikacyjnych – Cel 2.4.

Natomiast czytelne i funkcjonalne przestrzenie dostępne i przyjazne, a przez to bezpieczne dla każdego pieszego, zachęcą do odbywania większej liczby podróży po mieście właśnie w ten sposób – Cel 2.5.

Niewątpliwie rozbudowa układu drogowego – szczególnie obwodnicowego - wpływa pozytywnie na poruszanie się samochodem. Oferując połączenia o lepszych parametrach (poza Centrum miasta) skraca się czas podróży samochodowej – Cel 2.6. Niestety kosztochłonność tych inwestycji prowadzi do ograniczenia możliwości inwestowania w rozwój transportu zbiorowego. Dla zrównoważonej mobilności kluczowa jest jednak analiza efektu kosztów do korzyści. Należy więc wziąć pod uwagę, oprócz polepszenia warunków dla samochodu, skutki takiego działania, a więc pobudzenie ruchu samochodowego, co oznacza większą liczbę samochodów w mieście oraz negatywny wpływ na środowisko - zwiększenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery.

2.1. Rozbudowa systemu transportu zbiorowego	• 2.1.1. Wrocławski Program Tramwajowy • 2.1.2. Rozwijanie transportu zbiorowego w powiązaniu z nowymi obszarami zamieszkiwania i pracy
2.2. Poprawa stanu torowisk	• 2.2.1. Opracowanie diagnozy stanu technicznego infrastruktury szynowej i pojazdów • 2.2.2. Plan naprawczy
2.3. Optymalizacja sieci transportu zbiorowego	• 2.3.1. Niezależne korytarze dla transportu zbiorowego (wydzielone torowiska, buspasy, PAT-y) • 2.3.2. Rozwój ITS (Inteligentny System Transportu) o skrzyżowania z nadanym priorytetem dla transportu zbiorowego • 2.3.3. Nowe trasowanie linii tramwajowych i autobusowych
2.4. Rozbudowa systemu komunikacji rowerowej wraz z pokonywaniem barier	• 2.4.1. Likwidacja luk w systemie tras rowerowych • 2.4.2. Rozwijanie systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego • 2.4.3. Powiązania rowerowe z obszarami o intensywnym zagospodarowaniu • 2.4.4. Sieć tras dla rowerów niezależnych od głównych ulic
2.5. Rozbudowa powiązań pieszych wraz z pokonywaniem barier	• 2.5.1. Likwidacja barier przestrzennych i organizacyjnych • 2.5.2. Trakty spacerowe w oparciu o system powiązań terenów zieleni (niezależnie od ruchu kołowego)
2.6. Rozbudowa systemu drogowego	• 2.6.1. Drogowe połączenia obwodnicowe

2.1: Rozbudowa systemu transportu zbiorowego

2.1.1. Wrocławski Program Tramwajowy	Realizacja zadań wynikających z przyjętego dokumentu. Program wskazuje około 40 zadań inwestycyjnych, w tym listę zadań priorytetowych do roku 2022 oraz kierunki do rozwijania na dalszy horyzont.
2.1.2. Rozwijanie transportu zbiorowego w powiązaniu z nowymi obszarami zamieszkiwania i pracy	Wprowadzenie zmian polepszających dostępność transportu zbiorowego do nowych obszarów, w szczególności poprzez: wydłużenia linii, wprowadzenie nowych linii wraz z budową nowych przystanków oraz pętli, zmianę tras obecnych linii. Ponadto zmiana statusu przystanku na „przystanek stały", gdy w obszarze dobrej dostępności do przystanku „na żądanie" powstanie nowa zabudowa oraz wzrośnie liczba pasażerów uzasadniająca zmianę statusu.

2.2: Poprawa stanu torowisk

2.2.1. Opracowanie diagnozy stanu technicznego infrastruktury szynowej i pojazdów	Opracowanie diagnozy, która pozwoli na zaplanowanie priorytetowych prac naprawczych i inwestycyjnych, w tym oceny stanu technicznego tramwajów, które także mają wpływ na pogorszenie stanu torowisk. Ze względu na postępujące zużycie infrastruktury torowej diagnoza powinna być działaniem cyklicznym.
2.2.2. Plan naprawczy	Realizacja napraw torowisk tramwajowych w oparciu o harmonogram prac realizacyjnych zawierający w sobie prace naprawcze, polegające m.in. na szlifowaniu, podbijaniu i naprawianiu szyn oraz wymianie krzyżownic oraz utrzymanie odpowiedniego stanu technicznego tramwajów.

2.3: Optymalizacja sieci transportu zbiorowego

2.3.1. Niezależne korytarze dla transportu zbiorowego (wydzielone torowiska, buspasy, PAT-y)	Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu, celem wydzielenia dla transportu zbiorowego niezależnych korytarzy na odcinkach, na których współdzielenie jezdni z autami powoduje znaczne straty w czasie przejazdu tramwajów i autobusów, co obniża ich atrakcyjność jako środka transportu. Dotyczy to także dopuszczeń poruszania się po wydzielonych korytarzach pojazdów innych niż prowadzących transport zbiorowy.
2.3.2. Rozwój ITS (Inteligentny System Transportu) o skrzyżowania z nadanym priorytetem dla transportu zbiorowego	Uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ciągu głównych korytarzy. Dzięki przyspieszeniu, a tym samym skróceniu czasu podróży, stworzenie realnej alternatywny dla podróży samochodowej.

2.3.3. Nowe trasowanie linii tramwajowych i autobusowych	Rozszerzenie Wrocławskiego Programu Tramwajowego o wykonanie analiz układu transportu zbiorowego z uwzględnieniem nowych tras i przygotowanie koncepcji nowego układu linii pozwalającego na zwiększenie częstotliwości kursowania, poprawę warunków przesiadek, w tym z parkingów P+R oraz skrócenie czasu podróży m.in. w oparciu o analizy opóźnień pojazdów komunikacji zbiorowej, badań napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej, analizy obecnej i przewidywanej gęstości zaludnienia na terenie miasta.

2.4: Rozbudowa systemu komunikacji rowerowej wraz z pokonywaniem barier

2.4.1. Likwidacja luk w systemie tras rowerowych	Realizacja zadań inwestycyjnych polegających na łączeniu sieci rowerowej w spójny system poprzez dobudowę niezbędnych brakujących elementów zdefiniowanych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia. Wśród tych elementów są m.in.: łączniki pozwalające na pokonanie barier przestrzennych takich jak rzeki i linie kolejowe (m.in. przejazdy pod mostami, przekroczenia linii kolejowych, kładki).
2.4.2. Rozwijanie systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego	Rozszerzenie oferty WRM poprzez zwiększenie liczby dostępnych rowerów oraz lokalizacji stacji rowerowych – rozszerzenie zasięgu o osiedla usytuowane poza Centrum i śródmieściem w rejonach dużych generatorów ruchu i węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej.
2.4.3. Powiązania rowerowe z obszarami o intensywnym zagospodarowaniu	Realizacja, zgodnie ze Studium, zadań inwestycyjnych z zakresu budowy nowych tras dla rowerów o wysokich parametrach użytkowych, które stanowić będą atrakcyjną i bezpieczną formę przemieszczania się, w szczególności z obszarów mieszkaniowych w kierunku Centrum.
2.4.4. Sieć tras dla rowerów niezależnych od głównych ulic	Realizacja, zgodnie ze Studium, zadań inwestycyjnych polegających na budowie tras rowerowych odseparowanych od ruchu samochodowego, stanowiących atrakcyjne połączenia międzyosiedlowe, z wykorzystaniem terenów wzdłuż rzek, linii kolejowych czy też terenów zieleni. Oprócz działań inwestycyjnych, trasy te będą elementem planowania przestrzennego w celu utrzymania odpowiednich rezerw terenowych. Wytyczną lokalizacyjną w tym zakresie jest *Studium*, które wskazuje sieć tras rowerowych alternatywnych typu „greenway".

2.5: Rozbudowa powiązań pieszych wraz z pokonywaniem barier

2.5.1. Likwidacja barier przestrzennych i organizacyjnych	Realizacja zadań o różnym zakresie, które zwiększą dostępność pieszą miasta: zamiana przejść podziemnych lub kładek na przejścia w jednym poziomie, organizacja nowych przejść dla pieszych, wydłużanie zielonego światła, remonty chodników oraz obniżanie krawężników lub wynoszenie przejść do poziomu chodnika. Efektem ma być wyraźna poprawa jakości i bezpieczeństwa poruszania się pieszo po mieście.

2.5.2. Trakty spacerowe w oparciu o system powiązań terenów zieleni (niezależnie od ruchu kołowego)	Dostosowanie istniejących i budowa nowych tras spacerowych wzdłuż terenów atrakcyjnych krajobrazowo, które poprzez odseparowanie od ruchu drogowego stanowić będą alternatywę dla połączeń międzyosiedlowych.

2.6: Rozbudowa systemu drogowego

2.6.1. Drogowe połączenia obwodnicowe	Dokończenie drogowego układu obwodnicowego miasta w celu umożliwienia przemieszczania się między dzielnicami bez konieczności wjazdu do Centrum i Śródmieścia.

MIASTO PRZESTRZENI ZORGANIZOWANEJ

Przestrzeń miejska jako wspólne dobro powinna być dostępna dla każdego, niezależnie od wieku, stopnia sprawności czy statusu społecznego. Dlatego niezwykle istotne jest, aby spełniała wymagane standardy i była dobrze zorganizowana. Dostępność może być kształtowana w różny sposób w zależności od obszaru miasta, a organizacja przestrzeni powinna wynikać z nadanych priorytetów funkcjonalnych. W Centrum miasta istotne jest, żeby zapewnić pełną dostępność dla ruchu pieszego, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej, nadrzędnie w stosunku do dostępności samochodem. Dlatego tak ważny jest rozwój stref bez samochodów lub znaczne jego ograniczenie – Cel. 3.1.

Ważne jest również kształtowanie popytu na podróże w miejscu zamieszkania. Właściwie ukształtowane osiedla mogą sprawić, że załatwianie podstawowych potrzeb (codzienne zakupy, dostępność do usług społecznych, zdrowia) nie będzie wymagało dodatkowych podróży – Cel 3.2.

Duża liczba samochodów w mieście to nie tylko problem ich wpływu na ruch uliczny, to także problem przestrzeni do parkowania. Jednym ze sposobów na zarządzanie liczbą samochodów w mieście jest organizacja parkowania. Wprowadzanie w niej zmian może w znaczący sposób poprawić warunki dla ruchu pieszego, a także ożywiać przestrzenie wspólne poprzez ich uporządkowanie i nadanie im funkcji społeczno-kulturalno-rekreacyjnych – Cel 3.3.

Tam, gdzie całkowite wyeliminowanie miejsc parkingowych jest niemożliwe (obszary zamieszkania, niektóre obiekty publiczne) niezbędne jest zarządzanie przestrzenią parkingową w celu utrzymania właściwego poziomu rotacji miejsc. Temu służy strefa płatnego parkowania, która powinna być rozwijana – Cel. 3.4.

3.1. Przekształcanie centrum i śródmieścia wg nadanych priorytetów	• 3.1.1. Ulepszenia dostępności pieszej centrum • 3.1.2. Zasady strefowania ruchu w obszarze centrum i śródmieścia • 3.1.3. Rozwijanie przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów
3.2. Miasto krótkich odległości	• 3.2.1. Dostępność na miejscu (usługi, zieleń) • 3.2.2. Lepsza organizacja osiedli (podział i funkcja przestrzeni)
3.3. Porządkowanie parkowania w przestrzeni miejskiej	• 3.3.1. Przestrzeń wspólna w najbliższym otoczeniu – porządkowanie parkowania • 3.3.2. Zagospodarowania podwórek – uporządkowanie wraz z poprawą warunków społecznej integracji
3.4. Rozwijanie strefy płatnego parkowania	• 3.4.1. Rozszerzenie stref płatnego parkowania (SPP) na obszary wymagające interwencji • 3.4.2. Monitorowanie miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania (SPP)

3.1: Przekształcanie Centrum i Śródmieścia wg nadanych priorytetów

3.1.1. Ulepszenia dostępności pieszej Centrum	Działania w kierunku stworzenia lepszych warunków dla swobodnego przemieszczania się pieszych, a tym samym zwiększenie atrakcyjności Centrum poprzez dodatkowe przejścia piesze, dostęp do przystanków komunikacji zbiorowej, kładki nad fosą i Odrą oraz zachowywanie ciągłości promenad i bulwarów, z wygodnym przekraczaniem pieszym istniejących ciągów ulicznych.
3.1.2. Zasady strefowania ruchu w obszarze Centrum i Śródmieścia	Wprowadzanie rozwiązań w obszarze Centrum i Śródmieścia z zakresu zmiany organizacji ruchu, wzbogacanie przestrzeni ulicznej o elementy zieleni lub elementy architektoniczne stanowiące przestrzenną formę uspokajania ruchu, a także rozwiązania ułatwiające swobodny ruch rowerów oraz komunikacji zbiorowej.
3.1.3. Rozwijanie przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów	Przekształcanie ulic w przestrzenie z dominującym lub wyłącznym ruchem pieszym i rowerowym (np. woonerf czy deptak). Dzięki temu wiele miejsc w Centrum i w Śródmieściu ma szansę zyskać nową jakość oraz uaktywnić funkcje usługowe poprzez wprowadzenie ich w przestrzeń uliczną.

3.2: Miasto krótkich odległości

3.2.1. Dostępność na miejscu (usługi, zieleń)	Analiza istniejących osiedli pod względem dostępności pieszej do usług podstawowych oraz wprowadzanie rozwiązań dających warunki na szybsze ich rozwijanie. Dotyczy to także ciągłej analizy obszarów z rozwijającą się funkcją mieszkaniową, pod kątem zapotrzebowania na obiekty o funkcji społecznej, takie jak szkoły, przedszkola, żłobki, biblioteki czy domy kultury, wraz z planem inwestycyjnym budowy takich obiektów.
3.2.2. Lepsza organizacja osiedli (podział i funkcja przestrzeni)	Planowanie obszarów z założeniem zachowywania odpowiedniego poziomu ich wielofunkcyjności, w tym rezerwowanie terenów, na których możliwe jest wprowadzanie funkcji rekreacyjnej czy przestrzeni do organizacji lokalnych spotkań, które mogą być wskazaniem do ich zagospodarowywania w ramach wniosków złożonych przez mieszkańców i rady osiedli oraz za pośrednictwem wniosków składanych do Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego.

3.3: Porządkowanie parkowania w przestrzeni miejskiej

3.3.1. Przestrzeń wspólna w najbliższym otoczeniu – porządkowanie parkowania	Uporządkowanie sposobu parkowania i liczby miejsc parkingowych, a także zabezpieczenie przed nieuprawnionym parkowaniem na terenach zieleni oraz na chodnikach. Działania mogą być realizowane m.in. na wniosek mieszkańców i dotyczyć przestrzeni, w których możliwe są działania miasta.
3.3.2. Zagospodarowania podwórek – uporządkowanie wraz z poprawą warunków społecznej integracji	Przywrócenie przestrzeni wspólnej w obrębie podwórek dla mieszkańców, w szczególności dla dzieci i osób starszych, poprzez uporządkowanie przestrzeni z podziałem na miejsca zabawy, rekreacji, odpoczynku i integracji społecznej, miejsca zieleni urządzonej oraz wydzielone miejsca umożliwiające parkowanie.

3.4: Rozwijanie strefy płatnego parkowania

3.4.1. Rozszerzenie stref płatnego parkowania (SPP) na obszary wymagające interwencji	Rozszerzenie obszarowe strefy płatnego parkowania wraz z ustaleniem zasad wprowadzania opłat w obszarze. Analiza w kierunku oceny wpływu rozszerzenia strefy płatnego parkowania (SPP) na obszary przyległe i wprowadzanie rozwiązań niwelujących skutki rozszerzania SPP (zabezpieczenie terenów przed penetrowaniem przez kierowców w poszukiwaniu darmowego miejsca).
3.4.2. Monitorowanie miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania (SPP)	Działanie polegające na diagnozie, ciągłej analizie i monitoringu, czego celem jest prawidłowe zarządzanie podstrefami strefy płatnego parkowania w aspekcie zmian wpływających na zwiększanie rotacji w miejscach najbardziej popularnych oraz wpływu na parkowanie na ulicach graniczących ze strefą płatnego parkowania oraz propozycje działań zapobiegających nielegalnemu parkowaniu na terenie SPP.

MIASTO BEZPIECZNE W RUCHU

Miasto bezpieczne w ruchu to miasto, w którym każdy czuje się bezpiecznie, niezależnie od tego w jaki sposób się po nim porusza. Bezpieczeństwo można podnieść stosując odpowiednie rozwiązania infrastrukturalne oraz prowadząc działania edukacyjne – Cel 4.1. Szczególną troską powinni być objęci najmłodsi i najstarsi. Do spadku bezpieczeństwa w rejonie szkół przyczyniają się często rodzice, którzy podwożą samochodem dzieci pod bramę obiektu, generując ruch i zabierając przestrzeń dla swobodnego dojścia pieszego i dojazdu rowerowego. Zwiększenie bezpieczeństwa w rejonie szkół oraz zapewnienie odpowiednich warunków dla podróży niesamochodowej pomiędzy domem, a szkołą może zniwelować obawy rodziców o bezpieczeństwo dzieci i wspomóc w kształtowaniu zrównoważonych zachowań komunikacyjnych od najmłodszych lat – Cel 4.2. Przestrzenie publiczne to nie tylko tereny dróg, deptaków czy placów, to także parki czy trakty spacerowe. Bezpieczeństwo należy zapewnić także w terenach spacerowych poprzez ich odpowiednie doświetlenie – Cel 4.3.

4.1. Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym	•4.1.1. Uspokajanie ruchu w mieście •4.1.2. Ocena bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem możliwości poprawy) •4.1.3. Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym
4.2. Bezpieczna droga do szkoły	•4.2.1. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo w rejonie szkół •4.2.2. Program edukacyjny dla dzieci – jak bezpiecznie dojechać oraz dojść do szkoły •4.2.3. Ocena bezpieczeństwa w rejonie szkół (istniejących oraz na etapie projektu)
4.3. Oświetlone aleje	•4.3.1. Doświetlenia ciągów pieszych

4.1: Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

4.1.1. Uspokajanie ruchu w mieście	Wprowadzanie na ulicach, które tego wymagają, elementów wpływających na spowolnienie pojazdów. Elementami uspokajającymi ruch są m.in. zwężenia dróg, spowalniacze czy azyle dla pieszych lub strefa ruchu uspokojonego albo utworzenie strefy zamieszkania.
4.1.2. Ocena bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem możliwości poprawy)	Ocena bezpieczeństwa ma za zadanie analizę i ocenę miejsc niebezpiecznych związanych ze sposobem organizacji ruchu lub przebiegiem infrastruktury drogowej oraz wskazanie możliwości poprawy bezpieczeństwa, w oparciu o dane zbierane z różnych rejestrów. Ocena jest prowadzona w sposób ciągły poprzez cykliczne spotkania z udziałem policji, zarządcy dróg oraz zarządzającego ruchem w mieście, co będzie kontynuowane.
4.1.3. Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym	Na bezpieczeństwo w ruchu drogowym duży wpływ mają jego użytkownicy. Kampania informacyjna ma za zadanie zwrócenie uwagi na najczęściej popełniane błędy i promowanie prawidłowych zachowań wśród kierowców, rowerzystów i pieszych oraz pozostałych użytkowników ruchu.

4.2: Bezpieczna droga do szkoły

4.2.1. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo w rejonie szkół	Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu, elementów infrastruktury lub innych środków, które poprawią bezpieczeństwo w rejonie szkół i innych placówek oświatowych. Rozwiązania powinny wynikać z przeprowadzonej oceny, analizy lokalnych uwarunkowań oraz z konsultacji społecznych wśród użytkowników obiektu.
4.2.2. Program edukacyjny dla dzieci – jak bezpiecznie dojechać oraz dojść do szkoły	Opracowanie i realizacja programu edukacyjnego skierowanego do dzieci, którego celem będzie nauka prawidłowych i bezpiecznych zachowań na drodze już od najmłodszych lat, oraz promowanie wykorzystania zrównoważonych środków transportu w codziennej podróży do szkoły, w tym zwłaszcza dojazdów rowerem.
4.2.3. Ocena bezpieczeństwa w rejonie szkół (istniejących oraz na etapie projektu)	Przeprowadzenie oceny przestrzeni w rejonie szkół i innych placówek oświatowych, pod kątem bezpieczeństwa dzieci i młodzieży oraz analiza możliwości wprowadzenia zmian poprawiających poziom bezpieczeństwa oraz swobodę dotarcia do obiektu innymi środkami transportu niż samochód.

4.3: Oświetlone aleje

4.3.1. Doświetlenia ciągów pieszych	Doświetlanie ma na celu poprawę bezpieczeństwa wzdłuż ciągów pieszych przebiegających poza układem drogowym, a także podniesienie komfortu przemieszczania się po zmroku. Działanie dotyczy m.in. alejek spacerowych i ścieżek parkowych.

MIASTO SYSTEMÓW ZINTEGROWANYCH

Integracja systemów transportowych, dążenie do zintegrowania taryfy oraz dobrze zorganizowane miejsca przesiadkowe pomiędzy różnymi środkami transportu, zwiększają wygodę i efektywność przemieszczania się. Niektóre systemy są obecnie słabo ze sobą powiązane, co wpływa negatywnie na działanie systemu jako całości. Dotyczy to np. systemu kolejowego, którego usytuowanie przestrzenne pozwalałoby na szybsze podróże wewnątrz miasta, jednak mała częstotliwość kursowania pociągów oraz niewystarczająca liczba przystanków kolejowych w mieście powodują, że potencjał kolei w podróżowaniu po mieście jest niewykorzystany.

Włączenie systemu kolejowego do systemu miejskiego wymaga wprowadzenia większej liczby przystanków oraz zorganizowania miejsc przystankowych. Działania tego typu muszą być realizowane w oparciu o analizę wpływu częstotliwości połączeń kolejowych na komunikację miejską, tak by uniknąć konfliktów w miejscach, gdzie kolej krzyżuje się z układem drogowym w jednym poziomie. Powinno to sprzyjać integracji pomiędzy systemem komunikacji miejskiej a koleją, a także podejmowaniu inicjatyw w zakresie porozumień zwiększających częstotliwość kursowania pojazdów szynowych. Tworzenie spójnych systemów dotyczy także kontynuacji dróg rowerowych poza granicami Wrocławia, co przy wsparciu systemu kolejowego oraz komunikacji podmiejskiej podnosi atrakcyjność turystyczną miasta i okolic, a także zachęca do wykorzystywania roweru w codziennych podróżach pomiędzy miastem, a obszarem podmiejskim. Szczególnie ważne dla integracji sieciowej jest rozszerzanie zakresu porozumień na przewozy komunikacją zbiorową wybiegającą poza granice administracyjne Wrocławia, bo dają one gwarancję pełnej integracji przestrzennej oraz taryfowej z systemem miejskim - Cel 5.1.

Niezbędnym elementem w zakresie tworzenia systemów zintegrowanych jest organizacja parkingów P+R (Park&Ride/Parkuj i Jedź) oraz B+R (Bike&Ride/Zostaw rower i jedź). W obszarze miejskim, oprócz organizowania parkingów na granicy z obszarem podmiejskim, zintegrowanych z systemem kolejowym, niezbędne jest także organizowanie tego typu parkingów w powiązaniu z miejscami węzłowymi komunikacji miejskiej, posiadającymi dobrą ofertę przewozową (pętle transportu publicznego, przystanki komunikacji miejskiej) – Cel. 5.2.

Analizie i wprowadzeniu ulepszeń powinny podlegać także istniejące węzły przesiadkowe w komunikacji zbiorowej, tak aby w maksymalny sposób ułatwić oraz usprawnić przesiadanie się pomiędzy pojazdami. Dotyczy to w szczególności węzłów skupiających przystanki linii dojeżdżających z różnych kierunków, w tym także linii podmiejskich – Cel 5.2. Dużym utrudnieniem dla pełnej integracji taryfowej w obrębie miasta jest prowadzenie części przewozów podmiejskich przez różnych przewoźników. Ujednolicenie warunków przewozu, w tym dążenie do pełnej integracji (jeden bilet) byłoby rozwiązaniem bardzo korzystnym i ułatwiającym korzystanie z komunikacji zbiorowej dla pasażerów dojeżdżających do Wrocławia z terenów ościennych, w szczególności dla podróżujących do pracy czy szkoły, a więc w podróżach o charakterze codziennym – Cel. 5.3.

5.1. Integracja sieciowa w obszarze aglomeracji	• 5.1.1. Rozwój kolei aglomeracyjnej z nowymi miejscami przystankowymi w granicach miasta • 5.1.2. Sieć rowerowa bez granic administracyjnych • 5.1.3. Spójny system węzłów o funkcji przesiadkowej w obszarze funkcjonalnym • 5.1.4. Porozumienia w zakresie obsługi komunikacją zbiorową • 5.1.5. Informacja pasażerska dla systemu kolejowego
5.2. Polepszenie funkcjonalności węzłów przesiadkowych	• 5.2.1. Analiza i poprawa funkcjonalności węzłów przesiadkowych pod kątem powiązań pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej • 5.2.2. Rozbudowa parkingów P+R (Park and Ride) oraz B+R (Bike and Ride) w rejonie tras szybkiej komunikacji zbiorowej na wlotach z dużym obciążeniem ruchem zewnętrznym z uwzględnieniem aspektów środowiskowych
5.3. Koordynacja taryfowa	• 5.3.1. Porozumienia z różnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego i operatorami umożliwiające zachowanie spójności taryfowej w obszarze miasta

5.1: Integracja sieciowa w obszarze aglomeracji

5.1.1. Rozwój kolei aglomeracyjnej z nowymi miejscami przystankowymi w granicach miasta	Współpraca z PKP PLK w zakresie ustalania standardów użytkowych infrastruktury kolejowej, pozwalających na zwiększenie dostępności systemu kolejowego, oraz zasad prowadzenia przewozów na sieci, w tym działania inwestycyjne oraz organizacyjne, w celu zapewnienia odpowiedniej integracji z systemem miejskim (parkingi, dojścia piesze, dojazdy rowerowe). Na etapie planowania przestrzennego zapewnienie odpowiedniej obudowy funkcjonalnej miejsc węzłowych (wyposażenie z usługi, większa intensyfikacja zabudowy).
5.1.2. Sieć rowerowa bez granic administracyjnych	Współpraca z okolicznymi gminami w zakresie działań planistycznych oraz inwestycyjnych ukierunkowanych na rozwój transportu rowerowego w odpowiednim standardzie pomiędzy gminami. Działania mogą wspomagać środki dostępne w ramach wsparcia z programu ZIT.
5.1.3. Spójny system węzłów o funkcji przesiadkowej w obszarze funkcjonalnym	Tworzenie porozumień w zakresie wspierania tworzenia węzłów przesiadkowych w obszarze aglomeracji. Dobrze zorganizowane miejsca przesiadkowe stworzą warunki dla zmiany zachowań komunikacyjnych i wyboru bardziej zrównoważonych środków transportu. Powodzenie tych działań musi być wsparte dobrym przekazem informacyjnym oraz stworzeniem oferty konkurencyjnej czasowo dla podróży samochodem.
5.1.4. Porozumienia w zakresie obsługi komunikacją zbiorową	Rozszerzenie zakresu współpracy i rozwijanie istniejących porozumień w zakresie organizacji transportu zbiorowego w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu i zakresu obsługi osób dojeżdżających do Wrocławia z obszarów podmiejskich.
5.1.5. Informacja pasażerska dla systemu kolejowego	Poprawa informacji pasażerskiej poprzez odpowiednie oznakowanie w przestrzeni miejskiej lokalizacji stacji i przystanków kolejowych, wraz z informacją o możliwej integracji z system miejskim w najbliższym otoczeniu.

5.2: Polepszenie funkcjonalności węzłów przesiadkowych

5.2.1. Analiza i poprawa funkcjonalności węzłów przesiadkowych pod kątem powiązań pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej	Analiza funkcjonalności istniejących węzłów przesiadkowych i ich modernizacja w celu ułatwienia dokonywania przesiadek (przejścia pomiędzy przystankami, informacja o dostępnych liniach komunikacyjnych w węźle wraz z kierunkami dojścia).
5.2.2. Rozbudowa parkingów P+R (Park and Ride) oraz B+R (Bike and Ride) w rejonie tras szybkiej komunikacji zbiorowej na wlotach z dużym obciążeniem ruchem zewnętrznym z uwzględnieniem aspektów środowiskowych	Rozbudowa parkingów P+R oraz B+R przy trasach komunikacji zbiorowej, na wlotach do Wrocławia charakteryzujących się dużym natężeniem ruchu. Efektem będzie zapewnienie oferty zmiany środka transportu, jeszcze przed Obwodnicą Śródmiejską.

5.3: Koordynacja taryfowa

5.3.1. Porozumienia z różnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego i operatorami umożliwiające zachowanie spójności taryfowej w obszarze miasta	Współpraca z organizatorami publicznego transportu zbiorowego i operatorami, której efektem będzie wspólny bilet i taryfa na terenie Wrocławia, dzięki czemu mieszkańcy obszarów podmiejskich będą mogli korzystać z komunikacji miejskiej i kolejowej, a mieszkańcy Wrocławia z lokalnej komunikacji autobusowej i komunikacji kolejowej w granicach miasta.

MIASTO KOMFORTOWEJ PODRÓŻY

Komfort to ważny czynnik w podróżach, decydujący o wysokiej jakości. Miasto komfortowej podróży to miasto dopasowane do oczekiwań mieszkańców oraz współczesnych standardów**.** Mieszkańcy mają realną alternatywę dla auta, mają więc wybór. Infrastruktura i przestrzeń są dostosowane do ich potrzeb, a tabor komunikacji zbiorowej jest nowoczesny i spełnia ich oczekiwania. Tylko wysoka jakość obsługi transportem zbiorowym może konkurować z wygodą, jaka jest osiągalna we własnym aucie. Dążenie do poprawy jakości musi przejawiać się przede wszystkim w szukaniu rozwiązań umożliwiających komfortowe korzystanie z miejsc przystankowych oraz zapewnianiu wysokiego standardu pojazdów – Cel 6.1.

Rozwijające się miasto, intensyfikacja zagospodarowania, pojawiające się nowe generatory ruchu i migracje wewnętrzne, to czynniki, które powodują, że ciągłemu monitoringowi powinna podlegać oferta przewozowa w transporcie zbiorowym, tak aby dostosowywać ją do zapotrzebowania – Cel. 6.2. Dotyczy to także rozszerzania oferty roweru miejskiego, którego nie tylko powinien powiększać zasięg, ale także ofertę pojazdów – Cel. 6.2.

Rozwój przestrzenny jest związany także z koniecznością zapewnienia odpowiedniej jakości infrastruktury drogowej, w tym właściwej nawierzchni dla samochodów oraz wyposażenia w elementy niezbędne dla jakości obsługi takich obszarów jak chodniki, trasy rowerowe czy przystanki komunikacji zbiorowej – Cel 6.3. Oprócz infrastruktury i odpowiedniego standardu pojazdów, komfort tworzy także atrakcyjne sąsiedztwo, np. zieleń, która oprócz zacieniania, powoduje obniżanie temperatury nawierzchni. Wprowadzanie zieleni do korytarzy infrastrukturalnych jest przy tym dodatkowym działaniem pro środowiskowym dla ochrony przed hałasem i zanieczyszczeniami – Cel. 6.4.

Utrzymanie istniejącej infrastruktury oraz podwyższanie jej standardów użytkowych to podstawa działań w kierunku optymalnego wykorzystania tego, czym miasto już dysponuje – Cel 6.5. W zakresie utrzymania na odpowiednim poziomie podróży niesamochodowych, niezbędne jest także uwzględnianie w obecnych korytarzach, możliwości przemieszczania się nowych użytkowników wykorzystujących do tego np. rolki czy hulajnogi. W dzisiejszym społeczeństwie informacja znacznie ułatwia dostępność miasta. Odpowiednio przygotowana oraz udostępniona informacja pozwala przewidywać oraz planować, dlatego ten kierunek powinien być brany pod uwagę jako element miejskiej oferty, nie tylko dla turystów. Pomocnymi w podróżach pieszych i rowerowych po mieście są systemy informujące o trasie, jej parametrach, dystansie i o czasie potrzebnym do jego pokonania. Dlatego potrzebna jest poprawa jakości planowania podróży miejskich w zakresie informacji i oznakowania – Cel. 6.6.

6.1: Poprawa warunków dostępności i obsługi pasażerskiej w komunikacji zbiorowej

- 6.1.1. Tabor niskopodłogowy
- 6.1.2. Przyjazne miejsca przystankowe
- 6.1.3. Tabor czysty i z klimatyzacją
- 6.1.4. Lepsza informacja pasażerska
- 6.1.5. Program szybkiego reagowania w MPK

6.2: Dostosowanie miejskiej oferty transportowej do zapotrzebowania

- 6.2.1. Monitoring i dostosowywanie częstotliwości taboru tramwajowego i autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych
- 6.2.2. Poszerzenie oferty roweru miejskiego dla różnych użytkowników (rowery cargo, dla dzieci itp.)

6.3: Inwestycje drogowe

- 6.3.1. Przebudowy istniejących dróg w zakresie poprawy nawierzchni, budowy chodników i tras rowerowych
- 6.3.2. Modernizacje układu drogowego

6.4: Wprowadzenie zieleni wysokiej do infrastruktury transportowej

- 6.4.1. Nasadzenia
- 6.4.2. Ocena zieleni dla istniejących obszarów infrastrukturalnych (korytarze dróg, parkingi P+R, pętle, drogi dla rowerów)
- 6.4.3. Zalecenia kształtowania zieleni wysokiej w inwestycjach miejskich

6.5: Standardy użytkowe infrastruktury dla mobilności aktywnej

- 6.5.1. Nawierzchnia przyjazna dla różnych użytkowników wraz z poszukiwaniem dobrych rozwiązań w obszarach szczególnych
- 6.5.2. Inwentaryzacja istniejących ciągów pod kątem napraw, remontów, usunięcia barier wraz z realizacją programu naprawczego (w oparciu o opinię publiczną)
- 6.5.3. Standardy ciągów z uwzględnieniem różnych użytkowników (np. na rolkach, hulajnodze, dla rodzin z małymi dziećmi)

6.6: Polepszenie warunków planowania podróży

- 6.6.1. Mapa piesza centrum wraz z podaniem dystansów i atrakcji
- 6.6.2. Miejski planer podróży (aplikacja internetowa)
- 6.6.3. Miejski system oznakowania dróg dla rowerów

6.1: Poprawa warunków dostępności i obsługi pasażerskiej w komunikacji zbiorowej

6.1.1. Tabor niskopodłogowy	Wymiana taboru tramwajowego na spełniający wymogi dostępności dla osób o ograniczonej sprawności, w tym całkowicie niskopodłogowy. Dzięki temu jakość podróży tramwajem wzrośnie, będzie to również sprzyjać szybszej wymianie pasażów na przystankach.
6.1.2. Przyjazne miejsca przystankowe	Przyjazne miejsca przystankowe to zapewnienie odpowiedniego wyposażenia: wiat, informacja pasażerska i ławek. Miejsca przystankowe, które nie posiadają odpowiedniego wyposażenia, powinny być uzupełniane o standardowe elementy wyposażenia. Dla przystanków niedostosowanych do wygodnego wsiadania (np. przystanków z ulicy) będą analizowane możliwości wprowadzenia udogodnień lub przekształceń miejsc przystankowych (przystanki wiedeńskie, antyzatoki), a następnie będą one realizowane. Pozytywny wynik analiz będzie podstawą do podjęcia działań inwestycyjnych.
6.1.3. Tabor czysty i z klimatyzacją	Zmiany klimatyczne powinny mieć przełożenie także na oferowane warunki podróży w pojazdach. Ocieplenie klimatu i przedłużające się okresy wysokich temperatur są szczególnie dotkliwe dla pasażerów komunikacji zbiorowej. Działanie polega na utrzymywaniu czystości w tramwajach i autobusach oraz na wymianie taboru na klimatyzowany.
6.1.4. Lepsza informacja pasażerska	Rozwijanie informacji pasażerskiej poprzez doposażenie obecnych i wyposażanie nowych pojazdów komunikacji zbiorowej oraz przystanków w dynamiczną informację pasażerską, w tym uwzględnienie zapotrzebowania na dostosowanie informacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych.
6.1.5. Program szybkiego reagowania w MPK	Analiza możliwości wprowadzenia systemu pozwalającego na podjęcie interwencji przez pasażerów w pojeździe, w razie potrzeby lub w sytuacjach niebezpiecznych.

6.2: Dostosowanie miejskiej oferty transportowej do zapotrzebowania

6.2.1. Monitoring i dostosowywanie częstotliwości taboru tramwajowego i autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych	Ciągłe analizowanie zapotrzebowania na połączenia komunikacji zbiorowej w oparciu m.in. o zgłaszane wnioski mieszkańców, stały monitoring opóźnień i napełnień, a następnie dostosowywanie częstotliwości kursowania pojazdów na wybranych liniach.
6.2.2. Poszerzenie oferty roweru miejskiego dla różnych użytkowników (rowery cargo, dla dzieci itp.)	Zwiększenie oferty Wrocławskiego Roweru Miejskiego o nowe rodzaje rowerów, takich jak: rowery cargo czy rowery do przewozu dzieci.

6.3: Inwestycje drogowe

6.3.1. Przebudowy istniejących dróg w zakresie poprawy nawierzchni, budowy chodników i tras rowerowych	Realizacja zadań inwestycyjnych związanych z poprawą jakości ulic, poprzez poprawę nawierzchni dróg oraz budowę chodników, przystanków komunikacji zbiorowej i tras rowerowych.
6.3.2. Modernizacje układu drogowego	Realizacja zadań inwestycyjnych związanych z modernizacją układu drogowego, w tym rozbudową o elementy wyposażenia, których nie można obecnie umieścić w pasach drogowych.

6.4: Wprowadzenie zieleni wysokiej do infrastruktury transportowej

6.4.1. Nasadzenia	Wykonywanie nasadzeń w obszarach infrastrukturalnych (pasach drogowych oraz przy terenach obsługi komunikacji np. przy pętlach, parkingach) i wprowadzanie zieleni przyulicznej (tj. wysokich drzew, krzewów, łąk kwietnych i trawników).
6.4.2. Ocena zieleni dla istniejących obszarów infrastrukturalnych (korytarze dróg, parkingi P+R, pętle, drogi dla rowerów)	Analiza i ocena stanu zieleni w pasach drogowych, na pętlach, parkingach P+R i przy trasach rowerowych, pod kątem uzupełniania braków lub wprowadzenia nowej.
6.4.3. Zalecenia kształtowania zieleni wysokiej w inwestycjach miejskich	Opracowanie standardów kształtowania zieleni w przestrzeni miejskiej, jako wytycznych i zaleceń do nowych inwestycji dotyczących infrastruktury transportowej.

6.5: Standardy użytkowe infrastruktury dla mobilności aktywnej

6.5.1. Nawierzchnia przyjazna dla różnych użytkowników wraz z poszukiwaniem dobrych rozwiązań w obszarach szczególnych	Realizacja ciągów o nawierzchni dostosowanej do różnych użytkowników, z uwzględnieniem potrzeby szczególnego podejścia do obszarów historycznych, bulwarów i terenów zielonych o silnym zadrzewieniu.
6.5.2. Inwentaryzacja istniejących ciągów pod kątem napraw, remontów, usunięcia barier wraz z realizacją programu naprawczego (w oparciu o opinię publiczną)	Analiza infrastruktury pod kątem miejsc wymagających napraw i remontów, a następnie realizacja programu naprawczego w oparciu o wyniki analiz i potrzeby zgłaszane przez użytkowników.
6.5.3. Standardy ciągów z uwzględnieniem różnych użytkowników (np. na rolkach, hulajnodze, dla rodzin z małymi dziećmi)	Opracowanie standardów ciągów komunikacyjnych dla użytkowników mobilności aktywnej, jako wytycznych i zaleceń dla realizacji.

6.6: Polepszenie warunków planowania podróży

6.6.1. Mapa piesza Centrum wraz z podaniem dystansów i atrakcji	Przygotowanie i udostępnienie mapy pieszej z zaznaczeniem ważnych miejsc, atrakcji turystycznych i czasów dojścia do nich. Byłaby ona dostępna w postaci mapy internetowej oraz map zlokalizowanych w punktach informacyjnych, a także w obiektach

	publicznych w Centrum.
6.6.2. Miejski planer podróży (aplikacja internetowa)	Stworzenie aplikacji internetowej wspomagającej planowanie podróży, z uwzględnieniem różnych rodzajów poruszania się: pieszo, rowerem, tramwajem, autobusem, pociągiem itd.
6.6.3. Miejski system oznakowania dróg dla rowerów	Przygotowanie oraz realizacja systemu identyfikacji i oznakowania tras rowerowych we Wrocławiu.

MIASTO PRZYJAZNE ŚRODOWISKU

Miasto przyjazne środowisku to miasto zielone, atrakcyjne i przyjemne, ale też takie, które ogranicza negatywny wpływ codziennych podróży na środowisko. Dbałość o lokalne tereny zieleni, parki oraz czyste powietrze jest podstawą w kreowaniu miasta dbającego o środowisko i zdrowie jego mieszkańców**.** Zmiana uwarunkowań prawnych otworzyła drogę do podejmowania przez samorządy inicjatyw w zakresie tworzenia w miastach stref niskoemisyjnych (stref czystego transportu). Rozwiązania, które są powszechne w miastach Europy Zachodniej, w Polsce wymagają dostosowania do warunków lokalnych i szerokiej dyskusji społecznej o zasadach jej funkcjonowania. Działania w celu ochrony powietrza w mieście są niezbędne, podjęcie jednak decyzji o wprowadzeniu rozwiązań tego typu wymaga odpowiedniego przygotowania, w tym wykonania prac analitycznych uwzględniających stopień skutków, możliwy zasięg oraz zasady funkcjonowania – Cel 7.1.

Tereny zielone w mieście – parki, skwery i osiedlowe zieleńce, są cenne zarówno dla mieszkańców, jak i dla całego ekosystemu miasta. Utrzymanie wysokiej wartości tej zieleni, w tym warunków dla rozwoju fauny i flory, wymaga utrzymania terenów zielonych jako spójnego systemu powiązanego z obszarami zieleni powstającymi przy nowych inwestycjach – Cel 7.2.

Przy planach ograniczenia emisji z transportu ważną kwestią jest propagowanie ekologii w transporcie miejskim. Dotyczy to zarówno taboru komunikacji zbiorowej, jak i zwiększenia liczby indywidualnych pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Dla takich pojazdów niezbędne jest także zapewnienie odpowiedniej infrastruktury w postaci stacji ładowania, do czego Miasto jest zobowiązane poprzez krajowe prawo – Cel 7.3. Biorąc pod uwagę, że emisja zanieczyszczeń z transportu samochodowego w dużej części pozostaje w ciągach ulicznych w postaci pyłu, który poprzez ruch pojazdów jest wzbudzany, prace porządkowe przyniosą mieszkańcom ewidentne korzyści w postaci poprawy jakości powietrza – Cel 7.4.

7.1. Strefa czystego transportu	• 7.1.1. Prace analityczne w kierunku strefy niskoemisyjnego transportu
7.2. Tereny zieleni bez aut	• 7.2.1. Ochrona parków, zieleńców i skwerów przed parkowaniem • 7.2.2. Nowe inwestycje z zielenią • 7.2.3. Lokalne enklawy zieleni z dostępem wyłącznie pieszym i rowerowym – pilotaż osiedlowy
7.3: Ekologia w transporcie	• 7.3.1. Zielone torowiska w transporcie szynowym • 7.3.2. Wymiana taboru autobusowego na niskoemisyjny • 7.3.3. Elektryczny tabor autobusowy • 7.3.4. Stacje ładowania samochodów elektrycznych
7.4: Zmniejszenie zapylenia ulic	• 7.4.1. Częstsze usuwanie pyłu z korytarzy komunikacyjnych (polewanie, czyszczenie)

7.1: Strefa czystego transportu

7.1.1. Prace analityczne w kierunku strefy niskoemisyjnego transportu	Praca analityczna poprzedzająca wprowadzenie strefy niskoemisyjnego transportu, która wskaże jakie rozwiązania, zasady oraz granice takiej strefy są dla Wrocławia korzystne. Przygotowanie bazy do dyskusji społecznej.

7.2: Tereny zieleni bez aut

7.2.1. Ochrona parków, zieleńców i skwerów przed parkowaniem	Wprowadzenie zmian organizacyjnych uniemożliwiających parkowanie na zieleńcach i skwerach, a także wzdłuż ulic biegnących przez parki.
7.2.2. Nowe inwestycje z zielenią	Opracowanie katalogu dobrych praktyk i standardów związanych z zielenią i jej wprowadzaniem przy realizacji nowych inwestycji we Wrocławiu.
7.2.3. Lokalne enklawy zieleni z dostępem wyłącznie pieszym i rowerowym – pilotaż osiedlowy	Opracowanie programu dla kilku wytypowanych terenów zieleni, do których dostęp mieliby jedynie piesi i rowerzyści, a następnie sprawdzenie trafności przyjętych rozwiązań.

7.3: Ekologia w transporcie

7.3.1. Zielone torowiska w transporcie szynowym	Analiza możliwości oraz realizacja, w sprzyjających uwarunkowaniach, zielonych torowisk tramwajowych, które przyczynią się głównie do zmniejszenia hałasu.
7.3.2. Wymiana taboru autobusowego na niskoemisyjny	Sukcesywna wymiana obecnego taboru autobusowego na autobusy niskoemisyjne (np. hybrydowe, wodorowe, elektryczne).
7.3.3. Elektryczny tabor autobusowy	Zakup pilotażowy autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych) na wybrane linie, szczególnie te, które przejeżdżają przez Centrum, i zakup infrastruktury do ich ładowania.
7.3.4. Stacje ładowania samochodów elektrycznych	Analiza oraz wskazanie optymalnych lokalizacji do instalacji stacji ładowania samochodów elektrycznych.

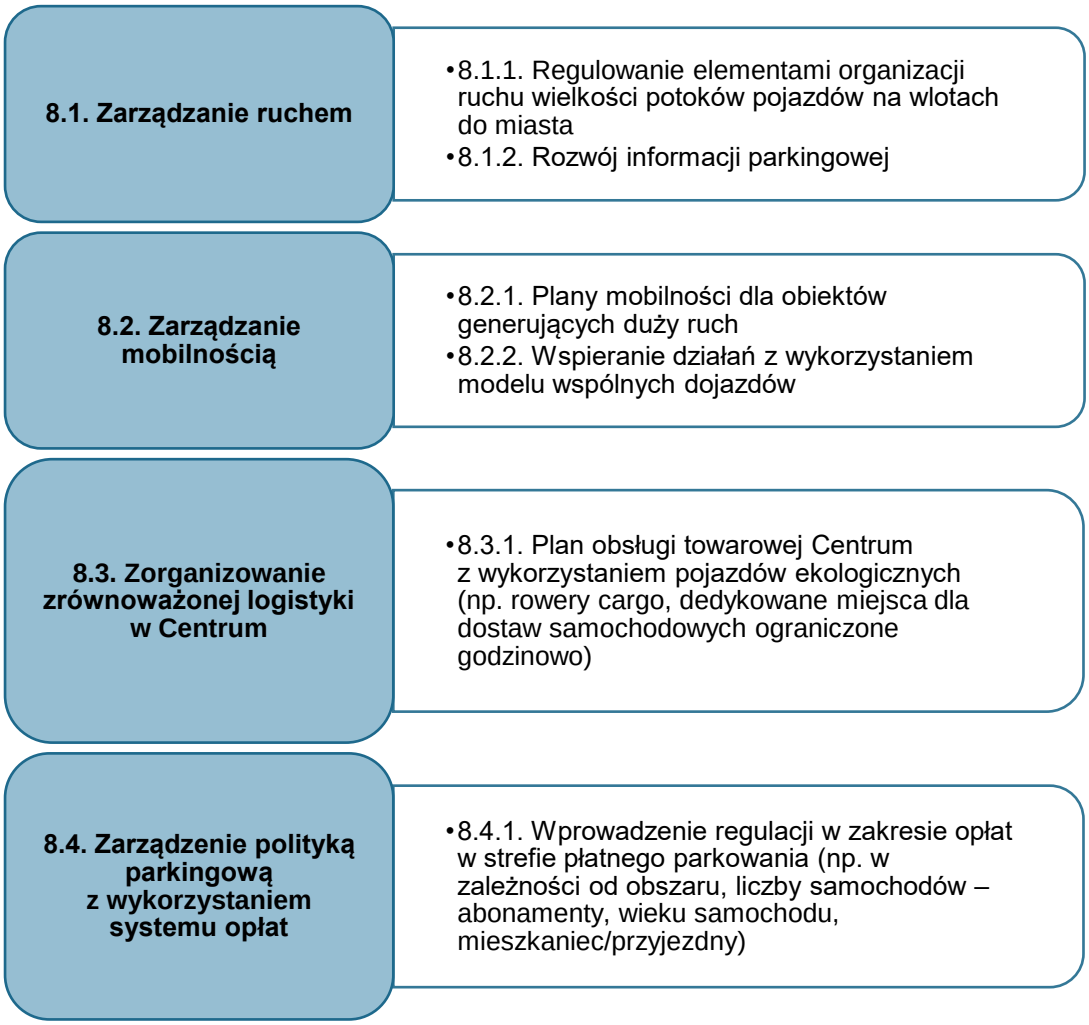
7.4: Zmniejszenie zapylenia ulic

7.4.1. Częstsze usuwanie pyłu z korytarzy komunikacyjnych (polewanie, czyszczenie)	Prowadzenie w sposób stały prac porządkowych polegających na czyszczeniu korytarzy komunikacyjnych z pyłu.

MIASTO SPRAWNIE ZARZĄDZANE

Miasto sprawnie zarządzane to takie, w którym podejmowane działania wspomagają prawidłowy i zrównoważony rozwój komunikacji. Dotyczy to w szczególności zarządzania ruchem i mobilnością, prowadzenia polityki parkingowej oraz organizacji logistyki miejskiej, czyli obsługi towarowej. Właściwe zarządzanie pozwala na regulowanie ruchu pojazdów poruszających się w miejskim układzie drogowym, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów wjeżdżających do Wrocławia – Cel. 8.1.

Zmiana zachowań komunikacyjnych powinna być wspierana poprzez zachęcanie i propagowanie innych niż samochód form transportu w codziennych dojazdach do pracy – Cel 8.2. Problemem, który jest szczególnie uciążliwy w Centrum, jest zachowanie odpowiedniego poziomu atrakcyjności przestrzeni miejskiej przy utrzymaniu warunków umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej. Wiąże się to z koniecznością udostępniania przestrzeni publicznych dla samochodów dostawczych. Przykłady innych miast Europy pokazują, że właściwie zorganizowana logistyka pozwala na zminimalizowanie tej uciążliwości z jednoczesnym zmniejszeniem ruchu samochodów w obszarach centralnych. Warto więc prowadzić prace analityczne, które wskażą możliwości zorganizowania bardziej ekologicznej obsługi logistycznej Centrum – Cel 8.3. Obszary centralne powinny podlegać także bardziej restrykcyjnie prowadzonej polityce parkingowej. Takie możliwości daje obecnie prawo krajowe, co sprzyja weryfikacji obecnych zasad i ustaleniu nowych, bardziej zaostrzonych fiskalnych regulacji w strefie płatnego parkowania – Cel 8.4.



8.1: Zarządzanie ruchem

8.1.1. Regulowanie elementami organizacji ruchu wielkości potoków pojazdów na wlotach do miasta	Regulowanie wielkości potoków ruchu pojazdów wjeżdżających do miasta m.in. za pomocą systemu ITS, w celu obniżenia liczby wjeżdżających samochodów.
8.1.2. Rozwój informacji parkingowej	Wdrożenie rozwiązań informujących o zajętości miejsc parkingowych, które pozwolą na kierowanie do najbliższego parkingu P+R, parkingu zorganizowanego lub kubaturowego, dysponującego wolnymi miejscami.

8.2: Zarządzanie mobilnością

8.2.1. Plany mobilności dla obiektów generujących duży ruch	Przygotowanie oraz udostępnianie poradnika, który opisuje, jak przygotowywać plany mobilności. Będzie on pomocny dla dużych generatorów ruchu czy miejsc pracy, jako wsparcie w tworzeniu planów mobilności. Podjęcie prac nad wprowadzeniem planów mobilności dla jednostek miejskich, w tym Urzędu Miejskiego Wrocławia.
8.2.2. Wspieranie działań z wykorzystaniem modelu wspólnych dojazdów	Propagowanie modelu wspólnych dojazdów na przykład do pracy.

8.3: Zorganizowanie zrównoważonej logistyki w Centrum

8.3.1. Plan obsługi towarowej Centrum z wykorzystaniem pojazdów ekologicznych (np. rowery cargo, dedykowane miejsca dla dostaw samochodowych ograniczone godzinowo)	Opracowanie analityczne w celu oceny możliwości obsługi towarowej Centrum miasta z wykorzystaniem ekologicznych oraz nisko i zeroemisyjnych pojazdów, alternatywnych form transportu towarowego (np. małe pojazdy elektryczne i rowery cargo), a także regulacji dostaw w postaci np. dedykowanych godzinowo miejsc dla dostawców.

8.4: Zarządzenie polityką parkingową z wykorzystaniem systemu opłat

8.4.1. Wprowadzenie regulacji w zakresie opłat w strefie płatnego parkowania (np. w zależności od obszaru, liczby samochodów – abonamenty, wieku samochodu, mieszkaniec/przyjezdny)	Wprowadzenie regulaminu dla SPP umożliwiającego większą regulację w zakresie wysokości opłat, m.in. poprzez wprowadzenie abonamentów zależnych od rodzaju i wieku pojazdu, liczby posiadanych samochodów na gospodarstwo domowe i firmę, a także w zależności od zameldowania.

MIASTO ŚWIADOMYCH UŻYTKOWNIKÓW

Miasto świadomych użytkowników tworzą mieszkańcy, którzy nie tylko chętnie angażują się w identyfikowanie i rozwiązywanie problemów, ale to także ci, którzy rozumieją powody wprowadzanych zmian. Służyć temu może odpowiednio prowadzony proces konsultacyjny, w ramach którego strony zostaną wyposażone w pakiet informacji o przeprowadzanych analizach oraz możliwych rozwiązaniach. Tak prowadzony dialog pozwala także rozpatrzyć wspólnie ewentualne korzyści i koszty już na etapie planowania oraz wysłuchać tych, których zmiany będą bezpośrednio dotykać. Ważne jest więc, by plan wprowadzania zmian poprzedzony był odpowiednią informacją wraz z możliwością podjęcia dyskusji nad rozwiązaniami – Cel 9.1. Zmiany zachowań komunikacyjnych wymagają nie tylko zmian infrastrukturalnych, ale też zmian postaw mieszkańców, by mieli oni świadomość, jak ich własne wybory i preferencje mają wpływ na otoczenie i jakość życia innych mieszkańców. Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności powinna docierać do wszystkich, a szczególności do najmłodszych – Cel 9.2.

9.1. Edukacja, informacja, dyskusja

- 9.1.1. Kampania informacyjna o działaniach miasta wyprzedzająca w stosunku do realizacji inwestycji bądź działania
- 9.1.2. Platformy komunikacyjne pozwalające na wielokanałowe konsultowanie rozwiązań z zakresu mobilności w mieście
- 9.1.3. Kampania informacyjna dla turystów

9.2. Promowanie zrównoważonych postaw

- 9.2.1. Kampania promująca zrównoważoną mobilność w szkołach
- 9.2.2. Lekcje o zrównoważonej mobilności
- 9.2.3. Działania promocyjne np. dofinansowania do biletów okresowych dla zakładów pracy (podróże służbowe)

9.1: Edukacja, informacja, dyskusja

9.1.1. Kampania informacyjna o działaniach miasta wyprzedzająca w stosunku do realizacji inwestycji bądź działania	Prowadzenie konsultacji społecznych poprzez upowszechnianie informacji, organizowanie spotkań konsultacyjnych lub udostępnianie platform internetowych do wyrażania opinii przed wprowadzeniem ważnych zmian w zakresie mobilności miejskiej lub rozwiązań z zakresu rozbudowy infrastruktury.
9.1.2. Platformy komunikacyjne pozwalające na wielokanałowe konsultowanie rozwiązań z zakresu mobilności w mieście	Zwiększenie dostępu mieszkańców do wyrażania opinii i uzyskiwania informacji w zakresie planowanych rozwiązań mobilności miejskiej poprzez rozwijanie internetowej platformy komunikacyjnej.
9.1.3. Kampania informacyjna dla turystów	Informowanie turystów o możliwościach i sposobach sprawnego i szybkiego poruszania się po mieście, mając na uwadze zrównoważoną mobilność. Przygotowanie informatora dla turystów wraz z odpowiednią informacją.

9.2: Promowanie zrównoważonych postaw

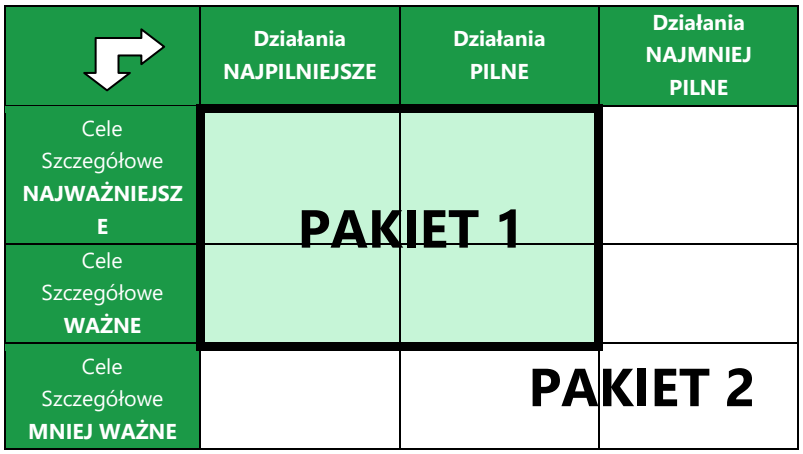
9.2.1. Kampania promująca zrównoważoną mobilność w szkołach	W związku z ogromnym zaangażowaniem i efektywnością akcji Rowerowy Maj, działanie zakłada kontynuowanie i zwiększanie zasięgu tego rodzaju kampanii. Działanie to propaguje dojazdy rowerem do szkoły przez cały rok, wśród dzieci i młodzieży, jako zdrowej i przyjaznej środowisku formy podróży.
9.2.2. Lekcje o zrównoważonej mobilności	Działanie obejmuje stworzenie programu edukacyjnego dla uczniów, którego zadaniem będzie kształtowanie właściwych zasad zrównoważonej mobilności i świadomości transportowej już od najmłodszych lat.
9.2.3. Działania promocyjne np. dofinansowania do biletów okresowych dla zakładów pracy (podróże służbowe)	Działanie polega na wprowadzeniu zachęt w postaci np. dopłat do biletów okresowych, wykorzystywanych na podróże służbowe, aby zmienić przyzwyczajenia pracowników w zakresie służbowych przejazdów samochodem po mieście.

6. Zasady realizacji Planu

W oparciu o głos mieszkańców oraz interesariuszy z 1. etapu konsultacji, w trakcie powstawania *Diagnozy PZMM* zostało wyodrębnionych 9 Obszarów Mobilności (zwanych dalej Obszarami Planu). W tych Obszarach wskazano potencjalne Cele oraz działania, które mogłyby służyć ich realizacji. Ponieważ dla dokumentu przyjęto 5–letnie ramy czasowe, nie jest możliwe zrealizowanie wszystkich wskazanych działań. Niektóre z nich wymagają cyklicznej pracy, inne są z założenia wieloletnie, a pozostałe muszą zostać poprzedzone działaniami przygotowawczymi. Dlatego dla zachowania realności PZMM niezbędne było wskazanie przez interesariuszy działań, które w ich ocenie są najbardziej potrzebne i mogłyby przynieść najwięcej korzyści.

Podczas spotkań warsztatowych, *interesariusze PZMM* dokonali priorytetyzacji Celów, dzięki czemu uzyskały one odpowiednią rangę ważności (im ranga jest wyższa, tym Cel jest ważniejszy). Według przydzielonej kolejności w priorytetyzacji Cele zostały podzielone na 3 grupy: ***najważniejsze, ważne i mniej ważne***. Przyjęta od początku w pracy nad dokumentem formuła „planowania dla ludzi", pomogła na tym etapie ustalić wspólnie Cele, które są ważniejsze i korzystniejsze dla realizacji PZMM, a które można określić jako mniej efektywne na tym etapie. Przydzielone rangi wskazują jako *najważniejsze* i *ważne* niemal wszystkie Cele należące do pierwszych sześciu Obszarów mobilności. Pozostałe Cele, głównie wchodzące w skład ostatnich trzech Obszarów mobilności, zostały wskazane przez *Interesariuszy PZMM* jako cele *mniej ważne*.

Następnym etapem polegał na usystematyzowaniu przez działań interesariuszy, pod kątem pilności realizacji. Szczegółowe wyniki prac z interesariuszami przedstawione są w *Raporcie 3 - 2. etap konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia*, który stanowi załącznik niniejszego Planu. Działania z listy ustalonej według kolejności nadanej przez interesariuszy, zostały podzielone na 3 grupy: ***najpilniejsze, pilne i najmniej pilne***. Taki podział pozwolił na zestawienie ze sobą Celów i zadań oraz utworzenie zbioru działań, które, biorąc pod uwagę priorytet ustalony dla Celu oraz pilność realizacji, powinien być przedmiotem planowania i wdrożenia w okresie 5-letnim przyjętym dla PZMM. Jest to PAKIET 1.



Rys. 6.1 Idea rozłożenia kolejności działań w poszczególnych Celach Szczegółowych zgodnie z rangą ich realizacji.
Źródło: Opracowanie własne.

Wszystkie Cele uznane za *mniej ważne*, jak i Działania ocenione jako *najmniej pilne,* tworzą PAKIET 2. PAKIET 2 nie podlega planowaniu w harmonogramie obecnego PZMM. Możliwe, że w przyszłości działania te wrócą w następnych edycjach planu i będą mogły po raz kolejny zostać rozpatrzone, jako jedne z działań możliwych do realizacji. Jednak dla niniejszego Planu nie stanowią pakietu działań wdrożeniowych.

Należy dodać, że wyłączenie części działań z obecnego PZMM nie zobowiązuje Miasta do całkowitego zaniechania podejmowania działań o takim charakterze, ponieważ część z nich ma umocowanie w innych programach, w tym o charakterze wsparcia finansowego w wykonywaniu inwestycji jak np. Program Inicjatyw Lokalnych, w którym mieszkańcy mogą ubiegać się o dofinansowanie dla zadania publicznego w ramach

inicjatywy lokalnej z zakresu budowy, rozbudowy i przebudowy sieci wodociągowych, kanalizacji sanitarnych oraz dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Dobrym przykładem realizacji inwestycji w oparciu o zgłoszenia ze strony społecznej jest też Wrocławski Budżet Obywatelski czy też Program Inicjatyw Rady Osiedli. Realizacja tego rodzaju zadań nie będzie jednak przedmiotem planu wdrożeniowego PZMM i nie będzie podlegać ocenie pod kątem skuteczności w realizacji celów zawartych w Planie, z wyjątkiem tych, które w całości zawierają się w działaniu zapisanym w PZMM.

Z punktu widzenia podniesienia wartości wyselekcjonowanych działań kluczowe jest ujęcie dwóch dodatkowych kwestii. Jedną z nich jest udział społeczny a drugą aspekt środowiskowy.

UDZIAŁ SPOŁECZNY W REALIZACJI PLANU

Rozpoczęty Planem proces uczestnictwa społecznego w procesie budowania miasta zrównoważonego, powinien być kontynuowany na dalszych etapach, już przy realizacji konkretnych działań PZMM. Oprócz skutecznego informowania o podjętych działaniach, niezbędna jest także otwartość na dyskusję. Ważne jest oparcie działań inwestycyjnych, które będą realizowane w przestrzeni miejskiej, o przygotowany z wyprzedzeniem i odpowiednio przekazany komunikat informacyjny.

Dla zbudowania właściwego pakietu informacyjnego, który w pełniejszy sposób docierałby do grup docelowych oraz pozwalałby w odpowiedni sposób pokazać istotę celu wprowadzanych zmian, wskazane byłoby poznanie oczekiwań i potrzeb społecznych dotyczących zrównoważonej mobilności. Bardzo pomocne w tym względzie będzie w pierwszej kolejności przeanalizowanie wyników badań wykonanych w ramach Kompleksowych Badań Ruchu (2018), a następnie w zależności od potrzeby przeprowadzenie badań jakościowych (np. badań fokusowych). Taka baza wiedzy może służyć do opracowania wielowątkowej i spójnej kampanii informacyjnej, skierowanej do różnych grup docelowych i promującej zrównoważoną mobilność wśród mieszkańców. Dzięki takiemu przygotowaniu możliwe będzie podejmowanie decyzji z uwzględnieniem potrzeb społecznych, a także poprzez włączenie społeczeństwa na wczesnym etapie, uzyskanie większego społecznego poparcia, rozumienia i akceptacji dla kierunku wprowadzanych zmian. Jest to też element wspierający kształtowanie właściwych zachowań komunikacyjnych, w których współtworzenie oraz współdecydowanie w większym stopniu może uświadomić mieszkańców jaki wpływ na środowisko mają ich codzienne wybory mobilnościowe.

WDROŻENIE PLANU Z KORZYŚCIĄ DLA ŚRODOWISKA

Mając na uwadze wartość, jaką daje zieleń w aspekcie poprawy jakości życia i środowiska, w tym niwelowania skutków emisji z transportu, niezbędne jest prowadzenie działań realizacyjnych z uwzględnieniem potrzeby dążenia do ciągłego wzbogacania przestrzeni miejskiej o nowe tereny zieleni. Myśląc o szczególnej funkcji drzew w mieście i uwzględniając ich znaczenie, nie tylko w procesie oczyszczania powietrza, gospodarowania wodami opadowymi czy obniżania temperatury, ale także tworzenia środowiska przyjaznego do poruszania się pieszo i pozytywnego wpływu na zdrowie psychiczne, należy wyjść poza zakres wyłącznie kompensacji i rozwijać zieleń jako element w przestrzeni publicznej równoważny z dobrą infrastrukturą, w oparciu o rekomendacje z raportu „Drzewa w mieście". Planowanie inwestycji, w szczególności transportowych, powinno uwzględniać potrzebę równoważenia środowiskowego już na etapie planowania przestrzennego, poprzez rezerwowanie odpowiedniej wielkości terenów umożliwiających zlokalizowanie „zielono-błękitnych" rozwiązań w korytarzach infrastrukturalnych. Istniejące korytarze uliczne, których szerokość oraz wyposażenie umożliwiają rozwijanie o zieleń przyuliczną, powinny podlegać planom rozwoju pod kątem wykonania uzupełnień zielenią wysoką, wprowadzenia zieleni wielopiętrowej wraz z odpowiednim zabezpieczeniem przed dewastacją np. przez parkujące w sposób nieuprawniony pojazdy.

Tab. 6.1 Kolejność działań w poszczególnych Celach zgodnie z rangą ich realizacji.

	OBSZARY PLANU	CELE SZCZEGÓŁOWE	DZIAŁANIA		
			NAJPILNIEJSZE	PILNE	NAJMNIEJ PILNE
NAJWAŻNIEJSZE		**1.1 Spójność przestrzenna Wrocławia i najbliższego otoczenia**		**1.1.1** Współpraca na rzecz przeciwdziałania procesom suburbanizacji **1.1.2** Współpraca na rzecz tworzenia parkingów ekologicznych P+R przy liniach kolejowych i węzłach przesiadkowych w otoczeniu miasta	
		2.1 Rozbudowa systemu transportu zbiorowego	*__2.1.1__ Wrocławski Program Tramwajowy *__2.1.2__ Rozwijanie transportu zbiorowego w powiązaniu z nowymi obszarami zamieszkiwania i pracy		
		3.1 Przekształcanie Centrum i Śródmieścia wg nadanych priorytetów	*__3.1.1.__ Ulepszenia dostępności pieszej Centrum **3.1.2**. Zasady strefowania ruchu w obszarze Centrum i Śródmieścia	**3.1.3** Rozwijanie przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów	
WAŻNE		**2.2 Poprawa stanu torowisk**	**2.2.1** Opracowanie diagnozy stanu technicznego infrastruktury szynowej i pojazdów **2.2.2** Plan naprawczy		
		4.1 Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym		*__4.1.1__ Uspokajanie ruchu w mieście *__4.1.2__ Ocena bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem możliwości poprawy)	**4.1.3** Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym
		5.1 Integracja sieciowa w obszarze aglomeracji	*__5.1.1__ Rozwój kolei aglomeracyjnej z nowymi miejscami przystankowymi w granicach miasta	**5.1.3** Spójny system węzłów o funkcji przesiadkowej w obszarze funkcjonalnym *__5.1.4__ Porozumienia w zakresie obsługi komunikacją zbiorową	*__5.1.2__ Sieć rowerowa bez granic administracyjnych **5.1.5** Informacja pasażerska dla systemu kolejowego
		2.3 Optymalizacja sieci transportu zbiorowego	*__2.3.1__ Niezależne korytarze dla transportu zbiorowego (wydzielone torowiska, buspasy, PAT-y) *__2.3.2__ Rozwój ITS (Inteligentny System Transportu) o skrzyżowania z nadanym priorytetem dla transportu zbiorowego	**2.3.3** Nowe trasowanie linii tramwajowych i autobusowych	
		2.4 Rozbudowa systemu komunikacji rowerowej wraz z pokonywaniem barier	*__2.4.1__ Likwidacja luk w systemie tras rowerowych	*__2.4.3__ Powiązania rowerowe z obszarami o intensywnym zagospodarowaniu *__2.4.4__ Sieć tras dla rowerów niezależnych od głównych ulic	*__2.4.2__ Rozwijanie systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego

	OBSZARY PLANU	CELE SZCZEGÓŁOWE	DZIAŁANIA		
			NAJPILNIEJSZE	PILNE	NAJMNIEJ PILNE
WAŻNE		**3.2 Miasto krótkich odległości**		*__3.2.1__ Dostępność na miejscu (usługi, zieleń) *__3.2.2__ Lepsza organizacja osiedli (podział i funkcja przestrzeni)	
		3.3 Porządkowanie parkowania w przestrzeni miejskiej		*__3.3.1__ Przestrzeń wspólna w najbliższym otoczeniu – porządkowanie parkowania *__3.3.2__ Zagospodarowania podwórek – uporządkowanie wraz z poprawą warunków społecznej integracji	
		1.2 Mobilność zrównoważona w planowaniu przestrzennym	*__1.2.1__ Analizy mobilnościowe na etapie planu miejscowego oraz decyzji administracyjnych		**1.2.2** Analiza aktualności planów miejscowych pod kątem polityki parkingowej
		2.5 Rozbudowa powiązań pieszych wraz z pokonywaniem barier	*__2.5.1__ Likwidacja barier przestrzennych i organizacyjnych	*__2.5.2__ Trakty spacerowe w oparciu o system powiązań terenów zieleni (niezależnie od ruchu kołowego)	
		4.2 Bezpieczna droga do szkoły	**4.2.1** Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo w rejonie szkół	**4.2.2** Program edukacyjny dla dzieci - jak bezpiecznie dojechać oraz dojść do szkoły *__4.2.3__ Ocena bezpieczeństwa w rejonie szkół (istniejących oraz na etapie projektu)	
		5.2 Polepszenie funkcjonalności węzłów przesiadkowych		**5.2.1** Analiza i poprawa funkcjonalności węzłów przesiadkowych pod kątem powiązań pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej *__5.2.2__ Rozbudowa parkingów P+R (Park and Ride) oraz B+R (Bike and Ride) w rejonie tras szybkiej komunikacji zbiorowej na wlotach z dużym obciążeniem ruchem zewnętrznym z uwzględnieniem aspektów środowiskowych	
		5.3 Koordynacja taryfowa		*__5.3.1__ Porozumienia z różnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego i operatorami umożliwiające zachowanie spójności taryfowej w obszarze miasta	
		3.4 Rozwijanie strefy płatnego parkowania	*__3.4.1__ Rozszerzenie stref płatnego parkowania na obszary wymagające interwencji	**3.4.2** Monitorowanie miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania (zachowanie odpowiedniej rotacji oraz analiza wpływu na bezpośrednie sąsiedztwo)	

	OBSZARY PLANU	CELE SZCZEGÓŁOWE	DZIAŁANIA		
			NAJPILNIEJSZE	PILNE	NAJMNIEJ PILNE
WAŻNE		**6.1 Poprawa warunków dostępności i obsługi pasażerskiej w komunikacji zbiorowej**	*__6.1.1__ Tabor niskopodłogowy	*__6.1.2__ Przyjazne miejsca przystankowe *__6.1.3__ Tabor czysty i z klimatyzacją **6.1.5** Program szybkiego reagowania w MPK	*__6.1.4__ Lepsza informacja pasażerska
WAŻNE		**6.2 Dostosowanie miejskiej oferty transportowej do zapotrzebowania**	**6.2.1** Monitoring i dostosowywanie częstotliwości i taboru tramwajowego i autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych		*__6.2.2__ Poszerzenie oferty roweru miejskiego dla różnych użytkowników (rowery cargo, dla dzieci itp.)
MNIEJ WAŻNE		**6.3 Inwestycje drogowe**		*__6.3.1__ Przebudowy istniejących dróg w zakresie poprawy nawierzchni, budowy chodników i tras rowerowych	*__6.3.2__ Modernizacje układu drogowego
MNIEJ WAŻNE		**7.1 Strefa czystego transportu**		**7.1.1** Prace analityczne w kierunku strefy niskoemisyjnego transportu	
MNIEJ WAŻNE		**7.2 Tereny zieleni bez aut**	**7.2.1** Ochrona parków, zieleńców i skwerów przed parkowaniem	**7.2.2** Nowe inwestycje z zielenią - wprowadzenie dobrych praktyk niwelowania skutków zabudowywania terenów **7.2.3** Lokalne enklawy zieleni z dostępem wyłącznie pieszym i rowerowym - pilotaż osiedlowy	
MNIEJ WAŻNE		**2.6 Rozbudowa systemu drogowego**			**2.6.1** Drogowe połączenia obwodnicowe
MNIEJ WAŻNE		**7.3 Ekologia w transporcie**		**7.3.1** Zielone torowiska w transporcie szynowym *__7.3.2__ Wymiana taboru autobusowego na niskoemisyjny	*__7.3.3__ Elektryczny tabor autobusowy **7.3.4** Stacje ładowania samochodów elektrycznych
MNIEJ WAŻNE		**8.1 Zarządzanie ruchem**	**8.1.1** Regulowanie elementami organizacji ruchu wielkości potoków pojazdów na wlotach do miasta		*__8.1.2__ Rozwój informacji parkingowej
		8.2 Zarządzanie mobilnością		**8.2.1** Plany mobilności dla obiektów generujących duży ruch	**8.2.2** Wspieranie działań z wykorzystaniem modelu wspólnych dojazdów

	OBSZARY PLANU	CELE SZCZEGÓŁOWE	DZIAŁANIA		
			NAJPILNIEJSZE	PILNE	NAJMNIEJ PILNE
MNIEJ WAŻNE		**9.1 Edukacja, informacja, dyskusja**		*__9.1.1__ Kampania informacyjna o działaniach miasta wyprzedzająco w stosunku do realizacji inwestycji bądź działania	*__9.1.2__ Platformy komunikacyjne pozwalające na wielokanałowe konsultowanie rozwiązań z zakresu mobilności w mieście __9.1.3__ Kampania informacyjna dla turystów
		4.3 Oświetlone aleje			*__4.3.1__ Doświetlenia ciągów pieszych
		6.4 Wprowadzenie zieleni wysokiej do infrastruktury transportowej		*__6.4.1__ Nasadzenia __6.4.2__ Ocena zieleni dla istniejących obszarów infrastrukturalnych (korytarze dróg, parkingi P+R, pętle, drogi dla rowerów) __6.4.3__ Zalecenia kształtowania zieleni wysokiej w inwestycjach miejskich	
		8.3 Zorganizowanie zrównoważonej logistyki w Centrum			__8.3.1__ Plan obsługi towarowej Centrum z wykorzystaniem pojazdów ekologicznych (np. rowery cargo, itp.)
		6.5 Standardy użytkowe infrastruktury dla mobilności aktywnej		__6.5.1__ Nawierzchnia przyjazna dla różnych użytkowników wraz z poszukiwaniem dobrych rozwiązań w obszarach szczególnych __6.5.2__ Inwentaryzacja istniejących ciągów pod kątem napraw, remontów, usunięcia barier wraz z realizacją programu naprawczego (w oparciu o opinię publiczną)	__6.5.3__ Standardy ciągów z uwzględnieniem różnych użytkowników (np. na rolkach, hulajnodze, dla rodzin z małymi dziećmi)
		7.4 Zmniejszenie zapylenia ulic			*__7.4.1__ Częstsze usuwanie pyłu z korytarzy komunikacyjnych (polewanie, czyszczenie)
		8.4 Zarządzenie polityką parkingową z wykorzystaniem systemu opłat		__8.4.1__ Wprowadzenie regulacji w zakresie opłat w strefie płatnego parkowania (np. w zależności od obszaru, liczby samochodów – abonamenty , wieku samochodu, mieszkaniec/przyjezdny)	
		9.2 Promowanie zrównoważonych postaw		*__9.2.1__ Kampania promująca zrównoważoną mobilność w szkołach __9.2.2__ Lekcje o zrównoważonej mobilności	__9.2.3__ Działania promocyjne np. dofinansowania do biletów okresowych dla zakładów pracy (podróże służbowe)
		6.6 Polepszenie warunków planowania podróży			__6.6.1__ Mapa piesza Centrum wraz z podaniem dystansów i atrakcji __6.6.2__ Miejski planer podróży (aplikacja internetowa) *__6.6.3__ Miejski system oznakowania dróg dla rowerów

Źródło: Opracowanie własne

Działania oznaczone symbolem * posiadają zarezerwowane środki finansowe w WPI (Wieloletni Plan Inwestycyjny) i są już realizowane lub przygotowywane do realizacji.

Na potrzeby realizacji poszczególnych działań wskazano możliwe źródła finasowania i określono podmioty odpowiedzialne za ich wykonanie. Wskazano cztery podstawowe źródła finansowania:

a) budżet Miasta Wrocławia (BW);
b) unijny program finansowania w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT);
c) środki unijne – pozostałe programy finansowania (UE);
d) środki inwestorów prywatnych (SIP).

Natomiast wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych działań oparto o zakres zadań komórek Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz jego jednostek organizacyjnych, a także na podmiotach prywatnych (Operator prywatny – OP). Jednostki wiodące zostały wskazane w tabeli pogrubionym tekstem.

Jednostki są odpowiedzialne m.in. za:

- Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta (ZDiUM) – zarząd dróg publicznych, przekazanych dróg wewnętrznych i wyznaczonych miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania, utrzymanie wiat i mebli przystankowych, nasadzenia w ramach inwestycji drogowych, utrzymanie oznakowania poziomego i pionowego, budowa i utrzymanie oświetlenia drogowego na działkach gminy Wrocław, postępowania przetargowe i nadzór nad inwestycjami, utrzymanie bieżące sygnalizacji świetlnej, utrzymanie bieżące ulic, ścieżek rowerowych i chodników, budowa chodników i tras rowerowych, utrzymanie bieżące tablic DIP, ochrona pasa drogowego, wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, ochrona pasa drogowego;
- Wydział Inżynierii Miejskiej Departamentu Infrastruktury i Transportu (WIM) – wytyczne, ustalanie i zatwierdzanie projektów czasowej i docelowej organizacji ruchu, planowanie rozwoju i modernizacji ulic i obiektów inżynierskich, budowy nowych dróg oraz określanie zakresu poszczególnych inwestycji, współpraca z BRW i BZM w zakresie mobilności miejskiej (niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, poprawa istniejącej infrastruktury drogowej i kreowanie nowych rozwiązań komunikacyjnych), koordynacja z ramienia Miasta działań w zakresie komunikacji kolejowej, zarządzanie projektami dotyczącymi parkingów P+R;
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o. o. (MPK) – zakup, eksploatacja i utrzymanie taboru, punktualność kursowania pojazdów, kontrola biletów, wyświetlanie treści na tablicach DIP;
- Wydział Partycypacji Społecznej Departamentu Spraw Społecznych (BPS) - organizacja, wspieranie i określanie zasad procesu konsultacji ogólnomiejskich, prowadzenie spraw dotyczących partycypacji społecznej mieszkańców Wrocławia, współpraca z organizacjami pozarządowymi, kształtowanie polityki informacyjnej dotyczącej realizowanych projektów;
- Biuro Zrównoważonej Mobilności Departamentu Infrastruktury i Transportu (BZM) – kreowanie spójnego, przyjaznego mieszkańcom i środowisku, podejścia do kształtowania systemu transportowego i jego planowanie oraz rozwój w zgodzie z ideą *WPM*, analizy transportowe, wskazywanie uwarunkowań i kierunków rozwoju transportu, współpraca przy opracowywaniu *Studium* i *mpzp*, planowanie inwestycji w zakresie chodników (Oficer Pieszy) i tras rowerowych (Oficer Rowerowy), działania promujące wśród mieszkańców poruszanie się po mieście ekologicznymi środkami transportu;
- Zarząd Zieleni Miejskiej (ZZM) – remonty i inwestycje w parkach i bulwarach przy fosie miejskiej, utrzymanie i nasadzenia, nasadzenia w ramach inwestycji drogowych, wycinka gałęzi nad drogami w zarządzie ZDiUM, budowa oświetlenia drogowego na działkach gminy Wrocław;
- Wydział Transportu Departamentu Infrastruktury i Transportu (WTR) – wyznaczanie częstotliwości i tras linii autobusowych i tramwajowych, wyznaczanie tras objazdów, koordynacji i zmian w organizacji komunikacji zbiorowej, planowanie zadań przewozowych dla komunikacji zbiorowej, w tym zamawianie usług przewozowych, kontrola ich jakości oraz wyposażanie przystanków w

informacje niezbędne dla pasażerów, w tym w rozkłady jazdy, kształtowanie polityki cenowej na usługi przewozowe;

- Ekosystem sp. z o. o. (ES) – organizowanie i nadzorowanie zadań związanych ze sprzątaniem i odśnieżaniem ulic, chodników, tras rowerowych, placów, terenów otwartych, przystanków komunikacji miejskiej oraz parkingów w miejskiej strefie płatnego parkowania w sezonie letnim i zimowym;
- Biuro Rozwoju Wrocławia Departamentu Strategii i Rozwoju Miasta (BRW) – kształtowanie polityki przestrzennej poprzez sporządzanie *Studium* i *mpzp*, planowanie rozwoju przestrzennego miasta (w tym przeprowadzanie analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym poprzez opracowanie oceny aktualności *Studium* i *mpzp* oraz sporządzania projektów zmian tych dokumentów), przygotowywanie wytycznych i opiniowanie opracowań mających wpływ na przestrzeń miejską, współpraca przy planowaniu rozwoju przestrzennego *WrOF*, planowanie społeczno-gospodarcze (w tym przez sporządzanie planów strategicznych i założeń polityki społeczno–gospodarczej), prowadzenia i rozwoju Systemu Informacji Przestrzennej Wrocławia;
- Departament Infrastruktury i Transportu (DIT) - planowanie modernizacji ulic i obiektów inżynierskich, budowy nowych dróg oraz określanie zakresu poszczególnych inwestycji;
- Wydział Architektury i Budownictwa Departamentu Strategii i Rozwoju Miasta (WAB) - podnoszenie jakości przestrzeni miejskiej, prowadzenie spraw związanych z wydawaniem decyzji o warunkach zabudowy oraz prowadzenie spraw związanych z lokalizacjami inwestycji mieszkaniowych w trybie tzw. specustawy;
- Wydział Środowiska i Rolnictwa Departamentu Zrównoważonego Rozwoju (WSR) – działania związane z ochroną środowiska, z zakresu m.in. ochrony powietrza atmosferycznego, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody, finansowania zadań proekologicznych;
- Zarząd Zasobu Komunalnego (ZZK) – dzierżawa, eksploatacja, nadzór właścicielski, inwestycje i remonty zasobów komunalnych miasta, w tym podwórek;
- Instytut Rozwoju Terytorialnego (IRT) - jednostka organizacyjna Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego - realizowanie zadań w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego; realizowanie zadań w zakresie prowadzenia polityki rozwoju; realizacja zadań w zakresie tworzenia i użytkowania infrastruktur informacji przestrzennej; monitoring polityk publicznych wraz z oceną rozwoju w ujęciu regionalnym i przestrzennym; przygotowanie projektów polityk, strategii, programów, planów, raportów, analiz, studiów, koncepcji, stanowiących podstawę programowania rozwoju społeczno-gospodarczego, ochrony środowiska oraz określenia uwarunkowań i kierunków polityki rozwoju, w tym polityki przestrzennej;
- Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej S.A. (ARAW) – realizacja projektów związanych z promocją, redakcja portalu Wroclaw.pl, badanie rynku i opinii publicznej, badania i analizy techniczne;
- Komenda Miejska Policji we Wrocławiu (KMP) – zbieranie oraz przetwarzanie danych o zdarzeniach i wypadkach drogowych, opracowywanie statystyk dotyczących zdarzeń i wypadków drogowych, analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tab. 6.2 Źródła finansowania poszczególnych działań i jednostki miejskie za nie odpowiedzialne.

Numer działania	Nazwa działania	Źródła finansowania	Jednostka odpowiedzialna
1.1.1	Współpraca na rzecz przeciwdziałania procesom suburbanizacji (rozlewania się miasta)	BW	**BZM**; BRW
1.1.2	Współpraca na rzecz tworzenia parkingów ekologicznych P+R przy liniach kolejowych i węzłach przesiadkowych w otoczeniu miasta	BW	**BZM**; WIM; IRT
1.2.1	Nowe inwestycje powstają jedynie wraz z planami dostępu do komunikacji zbiorowej wraz z powiązaniami pieszymi i rowerowymi – analizy na etapie planu miejscowego oraz decyzji administracyjnych	BW	**BZM**; BRW; WAB
2.1.1	Wrocławski Program Tramwajowy	UE; BW	**BZM**; BRW; WTR
2.1.2	Rozwijanie transportu zbiorowego w powiązaniu z nowymi obszarami zamieszkiwania i pracy	BW	**BZM**; WTR
2.2.1	Opracowanie diagnozy stanu technicznego infrastruktury szynowej i pojazdów	BW	**ZDiUM**
2.2.2	Plan naprawczy	UE; ZIT; BW	**ZDiUM**
2.3.1	Niezależne korytarze dla transportu zbiorowego (wydzielone torowiska, buspasy, PAT-y)	UE; BW	**WIM**; ZDiUM;
2.3.2	Rozwój ITS (Inteligentny System Transportu) o skrzyżowania z nadanym priorytetem dla transportu zbiorowego	UE; BW	**ZDiUM**; WIM
2.3.3	Nowe trasowanie linii tramwajowych i autobusowych	BW	**WTR;** BZM;
2.4.1	Likwidacja luk w systemie tras rowerowych	UE; ZIT; BW	**BZM;** WIM; ZDiUM;

Numer działania	Nazwa działania	Źródła finansowania	Jednostka odpowiedzialna
2.4.3	Powiązania rowerowe z obszarami o intensywnym zagospodarowaniu	ZIT; BW	**BZM**; ZDiUM; WIM
2.4.4	Sieć tras dla rowerów niezależnych od głównych ulic	ZIT; BW	**BZM**; ZDiUM; WIM;
2.5.1	Likwidacja barier przestrzennych i organizacyjnych (np. zmiana tuneli i kładek na rozwiązania jednopoziomowe, wydłużenia czasów światła zielonego dla pieszych)	UE; ZIT; BW	**BZM**; ZDiUM; WIM;
2.5.2	Trakty spacerowe w oparciu o system powiązań terenów zieleni (niezależnie od ruchu kołowego)	BW	**BZM**; ZZM
3.1.1	Ulepszenia dostępności pieszej Centrum (dodatkowe przejścia piesze, kładki nad fosą i Odrą, ciągłość promenad i bulwarów)	UE; ZIT; BW	**BZM**; WIM; ZDiUM; ZZM
3.1.2	Zasady strefowania ruchu w obszarze Centrum i Śródmieścia	BW	**WIM;** BZM;
3.1.3	Rozwijanie przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów	UE; ZIT; BW	**BZM**; BRW; WIM
3.2.1	Dostępność na miejscu (usługi, zieleń)	BW; SIP	**BRW**; BZM; ZZM
3.2.2	Lepsza organizacja osiedli (podział i funkcja przestrzeni)	BW; SIP	**BRW;** BZM;
3.3.1	Przestrzeń wspólna w najbliższym otoczeniu – porządkowanie parkowania	BW	**WIM**; ZDiUM; BZM

Numer działania	Nazwa działania	Źródła finansowania	Jednostka odpowiedzialna
3.3.2	Zagospodarowania podwórek – uporządkowanie wraz z poprawą warunków społecznej integracji	BW	**ZZK**
3.4.1	Rozszerzenie stref płatnego parkowania na obszary wymagające interwencji	BW	**ZDiUM**; WIM; BZM
3.4.2	Monitorowanie miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania (zachowanie odpowiedniej rotacji oraz analiza wpływu na bezpośrednie sąsiedztwo)	UE; BW	**ZDiUM**
4.1.1	Uspokajanie ruchu w mieście (spowalniacze, zwężenia dróg, azyle dla pieszych itp.)	BW	**WIM**; ZDiUM; BZM
4.1.2	Ocena bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem możliwości poprawy)	BW	**WIM/BZM**
4.2.1	Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo w rejonie szkół	UE; BW	**WIM;** ZDiUM;
4.2.2	Program edukacyjny dla dzieci – jak bezpiecznie dojechać oraz dojść do szkoły	UE; BW	**BZM/WIM**
4.2.3	Ocena bezpieczeństwa w rejonie szkół (istniejących oraz na etapie projektu)	BW	**WIM**; BZM
5.1.1	Rozwój kolei aglomeracyjnej z nowymi miejscami przystankowymi w granicach miasta	UE; ZIT; BW	**WIM;** BZM;
5.1.3	Spójny system węzłów o funkcji przesiadkowej w obszarze funkcjonalnym – spójna sieć parkingów P+R	UE; ZIT; BW	**BZM;** WIM; BRW; IRT
5.1.4	Porozumienia w zakresie obsługi komunikacją zbiorową	BW	**WTR**
5.2.1	Analiza i realizacja węzłów przesiadkowych pod kątem powiązań pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej	BW	**BZM**; WTR

Numer działania	Nazwa działania	Źródła finansowania	Jednostka odpowiedzialna
5.2.2	Rozbudowa parkingów P+R (Park and Ride) oraz B+R (Bike and Ride) w rejonie tras szybkiej komunikacji zbiorowej na wlotach z dużym obciążeniem ruchem zewnętrznym z uwzględnieniem aspektów środowiskowych	UE; ZIT; BW	**WIM;** BZM; ZDiUM
5.3.1	Porozumienia z różnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego i operatorami umożliwiające zachowanie spójności taryfowej w obszarze miasta	BW	**WTR**
6.1.1	Tabor niskopodłogowy	UE; ZIT; BW	**MPK**; OP
6.1.2	Przyjazne miejsca przystankowe	UE; ZIT; BW	**ZDiUM**; WIM
6.1.3	Tabor czysty i z klimatyzacją	UE; ZIT; BW	**MPK**; OP; WTR;
6.1.5	Program szybkiego reagowania w MPK	UE; BW	**WTR**; ZDiUM; MPK; OP
6.2.1	Monitoring i dostosowywanie częstotliwości i taboru tramwajowego i autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych	BW	**WTR;** BZM

Źródło: Opracowanie własne.

7. Monitorowanie realizacji *PZMM*

Monitorowanie postępu realizacji *PZMM* jest szczególnie istotne ze społecznego punktu widzenia (a więc z punktu widzenia każdego mieszkańca miasta), ponieważ daje odpowiedź na pytanie, w jakim stopniu są zaspokojone potrzeby mieszkańców w zakresie jakości przemieszczania się po mieście różnymi środkami transportu. Obserwacja ta jest procesem nieustannym, a wyniki będą dokumentowane w formie raportów opracowywanych w cyklu rocznym. W konsekwencji można ocenić, porównując wyniki bieżące z danymi z lat ubiegłych, czy cele wskazane w *PZMM* są rzeczywiście realizowane, a wykonanie *Planu* postępuje zgodnie z oczekiwaniami.

Monitorowaniu podlegać będą Obszary Planu, w ramach których, w wyniku priorytetyzacji, realizowane będą Cele i Działania, które znalazły się w Pakiecie 1. Będą one realizowane w ramach 5-letnich ram czasowych *PZMM*. Cele i Działania z Pakietu 2, nie będą realizowane w ramach *PZMM*, dlatego nie będą podlegać monitoringowi realizacji *PZMM*.

Obszary *PZMM* będą monitorowane za pomocą wybranych 12 czynników określonych w *WPM* oraz dodatkowo 24 nowych. Wykaz wszystkich czynników został przedstawiony w Tab. 7.1.

Monitoring *PZMM* wymaga jasnych zasad oceniania realizacji Obszarów Planu, tak by sprawdzić, czy w danym cyklu pomiarów cele są realizowane oraz w celu porównania poszczególnych cykli. Z tego względu przyjęto następujące zasady oceniania realizacji Obszarów Planu *PZMM* w danym cyklu analizy:

- poszczególnym Obszarom Planu zostały przydzielone wybrane czynniki i mierniki skuteczności osiągania celów;
- realizacja 100% wskazanych w poniższej tabeli czynników monitorowania daje ocenę celującą (6) realizacji danego Obszaru Planu;
- realizacja 81% - 99% wskaźników daje ocenę bardzo dobrą (5) realizacji danego Obszaru Planu;
- realizacja 61% - 80% wskaźników daje ocenę dobrą (4) realizacji danego Obszaru Planu;
- realizacja 41% - 60% wskaźników daje ocenę dostateczną (3) realizacji danego Obszaru Planu;
- realizacja 21% - 40% wskaźników daje ocenę mierną (2) realizacji danego Obszaru Planu;
- realizacja 0% - 20% wskaźników daje ocenę niedostateczną (1) realizacji danego Obszaru Planu.

Oczekuje się, że powyższe obszary będą zrealizowane do końca 2024 roku na poziomie oceny co najmniej bardzo dobrej (5).

Tab. 7.1 Wskaźniki monitorowania celów *PZMM*.

Obszar Planu	Numer czynnika	Analizowany czynnik	Cykl pomiarów	Rodzaj czynnika	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Jednostka zbierająca dane
MIASTO PRZESTRZENNIE SKOORDYNOWANE	1	Tereny mieszkaniowe w planach miejscowych posiadających dostępność pieszą do przystanków komunikacji zbiorowej w zasięgu 300m	raz w roku	nowy	Procent terenów mieszkaniowych w planach miejscowych spełniających warunki dostępności	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	BZM
MIASTO SZYBKICH PRZEMIESZCZEŃ	2	Długość tras tramwajowych	raz w roku	nowy	Długość sieci tras w km	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WTR; BZM
	3	Długość tras autobusowych	raz w roku	nowy	Długość sieci tras w km	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WTR; BZM
	4	Stan techniczny torów tramwajowych	raz w roku	z *WPM*	% długości torowisk w stanie dobrym i bardzo dobrym oraz w złym i bardzo złym	Pozytywny – co najmniej 90% dobrych i bardzo dobrych, nie więcej niż 10% złych i bardzo złych, tendencja wzrostowa w kolejnych latach	ZDiUM
	5	Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych – tramwaje	raz w roku	z *WPM*	Średnia prędkość komunikacyjna tramwajów	Vśrkt > 20 km/h	WTR
	6	Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych – autobusy	raz w roku	z *WPM*	Średnia prędkość komunikacyjna autobusów	Vśrka > 25 km/h	WTR
	7	Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla ruchu tramwajowego	raz w roku	z *WPM*	Liczba skrzyżowań	Pozytywny – przyrost liczby skrzyżowań w ciągu roku	WIM

Obszar Planu	Numer czynnika	Analizowany czynnik	Cykl pomiarów	Rodzaj czynnika	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Jednostka zbierająca dane
	8	Długość tras autobusowych z wydzielonymi korytarzami	raz w roku	nowy	Długość tras wydzielonych (buspasy i PAT-y) w km	Pozytywny - przyrost tras w ciągu roku	WIM; BZM; WTR
MIASTO SZYBKICH PRZEMIESZCZEŃ	9	Długość tras rowerowych	raz w roku	z *WPM*	Długość tras w km	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	BZM
	10	Punktualność komunikacji miejskiej	raz w roku	nowy	% zarejestrowanych kursów komunikacji miejskiej zrealizowanych punktualnie (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone o 1 min lub opóźnione do 3 min w stosunku do rozkładu jazdy)	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WTR
	11	Regularność komunikacji miejskiej	raz w roku	nowy	% realizacji kursów komunikacji miejskiej	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WTR
	12	Wypełnienie systemu tras głównych rowerowych ze Studium	raz w roku	nowy	% wypełnienia systemu tras głównych rowerowych ze Studium	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	BZM
	13	Liczba obniżonych krawężników	raz w roku	nowy	Liczba krawężników	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	BZM
	14	Liczba zadań inwestycyjnych związanych ze zmianą sposobu przekroczenia jezdni (przejścia naziemne) na drogach o klasie co najmniej zbiorczej	raz w roku	nowy	Liczba zadań	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	BZM
	15	Ilość m^2 wyremontowanych chodników	raz w roku	nowy	Ilość m^2 chodników	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	ZDiUM

Obszar Planu	Numer czynnika	Analizowany czynnik	Cykl pomiarów	Rodzaj czynnika	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Jednostka zbierająca dane
MIASTO PRZESTRZENI ZORGANIZOWANEJ	16	Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych w Centrum	raz w roku	z WPM	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – spadek w ciągu roku	ZDiUM
	17	Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych poza Centrum	raz w roku	nowy	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	ZDiUM
	18	Liczba zadań związanych z porządkowaniem zagospodarowania podwórek	raz w roku	nowy	Liczba zadań	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	ZZK
	19	Liczba zadań ulepszających dostępność pieszą i rowerową Centrum i Śródmieścia (wraz z listą)	raz w roku	nowy	Liczba zadań	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WIM
	20	Porządkowanie parkowania – długość ulic objętych zmianą	raz w roku	nowy	Długość ulic w km	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	BZM
MIASTO BEZPIECZNE W RUCHU	21	Liczba dzieci objętych programem edukacyjnym związanym z bezpieczeństwem w ruchu	raz w roku	nowy	Liczba dzieci	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WIM
	22	Liczba szkół dla których wdrożono działania poprawiające bezpieczeństwo	raz w roku	nowy	Liczba szkół	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WIM
	23	Liczba zadań związanych z fizycznym uspokojeniem ruchu	raz w roku	nowy	Liczba zadań	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	ZDiUM; BZM
MIASTO BEZPIECZNE W RUCHU	24	Liczba ofiar wypadków dla poszczególnych środków transportu	raz w roku	z *WPM*	Liczba ofiar	Pozytywny – spadek liczby ofiar	WIM; KMP

Obszar Planu	Numer czynnika	Analizowany czynnik	Cykl pomiarów	Rodzaj czynnika	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Jednostka zbierająca dane
	25	Liczba wypadków na drogach	raz w roku	z *WPM*	Ogólna liczba wypadków	Pozytywny – spadek w stosunku do roku poprzedniego	WIM: KMP
	26	Długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego	raz w roku	z *WPM*	Długość ulic w km	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WIM
MIASTO SYSTEMÓW ZINTEGROWANYCH	27	Liczba miejsc postojowych w ramach systemu Bike&Ride	raz w roku	*z WPM*	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	BZM
	28	Liczba miejsc postojowych w ramach systemu Park&Ride	raz w roku	z *WPM*	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	ZDiUM
	29	Liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową - komunikacją miejską	raz w roku	z *WPM*	Liczba pasażerów	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WTR
	30	Długość tras komunikacji międzygminnej organizowanej przez jednostki samorządu terytorialnego	raz w roku	nowy	Długość sieci tras w km we Wrocławiu i gminach sąsiednich	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WTR; BZM
	31	Liczba wozokilometrów komunikacji międzygminnej zamawianych przez organizatora (JST)	raz w roku	nowy	Liczba wozokilometrów	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WTR; BZM
MIASTO KOMFORTOWEJ PODRÓŻY	32	Tramwaje całkowicie niskopodłogowe	raz w roku	nowy	% pojazdów całkowicie niskopodłogowych w ogólnej liczbie taboru tramwajowego	100% taboru tramwajowego	MPK
	33	Udział pojazdów klimatyzowanych w taborze komunikacji miejskiej	raz w roku	nowy	% pojazdów z klimatyzacją do liczby taboru ogółem	100% taboru	MPK
MIASTO KOMFORTOWEJ PODRÓŻY	34	Liczba kursów w ciągu roku	raz w roku	nowy	Liczba kursów w ciągu roku	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	WTR

Obszar Planu	Numer czynnika	Analizowany czynnik	Cykl pomiarów	Rodzaj czynnika	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Jednostka zbierająca dane
	35	Liczba istniejących przystanków doposażonych w wiaty przystankowe w ciągu roku	raz w roku	nowy	Liczba przystanków	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	ZDiUM
	36	Liczba przystanków przebudowanych na wiedeńskie lub na przystanki z antyzatokami	raz w roku	nowy	Liczba przystanków	Pozytywny – przyrost w ciągu roku	ZDiUM

Źródło: Opracowanie własne.

Postęp realizacji *PZMM* będzie monitorowany za pomocą 4 wybranych czynników oraz 6 ocen Obszarów Planu z monitoringu realizacji Obszarów Planu. Ocena *PZMM* zostanie wykonana po 5 latach jako podsumowanie realizacji Planu. Oczekuje się, że *PZMM* będzie zrealizowany na poziomie oceny co najmniej bardzo dobrej (5). Wykaz wszystkich został przedstawiony w Tab. 7.2.

Zasady oceniania realizacji *PZMM* są analogiczne jak zasady oceniania Obszarów Planu. Z tego względu przyjęto następujące zasady oceniania realizacji *PZMM* w danym cyklu analizy:

- *PZMM* zostały przydzielone wybrane 4 czynniki i mierniki skuteczności oraz 6 ocen Obszarów Mobilności z monitoringu realizacji Obszarów Planu;
- Czynnik nr 37 ma nadaną wagę 2, reszta czynników ma wagę 1;
- średnia ocen czynników monitorowania 100% daje ocenę celującą (6) realizacji *PZMM*;
- średnia ocen czynników monitorowania 81% - 99% wskaźników daje ocenę bardzo dobrą (5) realizacji *PZMM*;
- średnia ocen czynników monitorowania 61% - 80% wskaźników daje ocenę dobrą (4) realizacji *PZMM*;
- średnia ocen czynników monitorowania 41% - 60% wskaźników daje ocenę dostateczną (3) realizacji *PZMM*;
- średnia ocen czynników monitorowania 21% - 40% wskaźników daje ocenę mierną (2) realizacji *PZMM*;
- średnia ocen czynników monitorowania 0% - 20% wskaźników daje ocenę niedostateczną (1) realizacji *PZMM*.

Tab. 7.2 Wskaźniki monitorowania postępu realizacji PZMM.

Nr czynnika	Analizowany czynnik	Rodzaj czynnika	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Jednostka zbierająca dane
37	Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży, z rozbiciem na poszczególne środki transportu (wrocławianie i wjeżdżający)	z *WPM*	% podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie	Pozytywny > 65%	BZM
38	Udział podróży mobilności aktywnej w ogólnej liczbie podróży	nowy	% podróży mobilności aktywnej w ogólnej liczbie	Pozytywny > 30%	BZM
39	Dostępność do przystanków tramwajowych	nowy	liczba mieszkańców w strefie dojścia 300m od przystanku	Pozytywny – wzrost w stosunku do badań z 2018 r.	BZM
40	Dostępność do przystanków autobusowych	nowy	liczba mieszkańców w strefie dojścia 300m od przystanku	Pozytywny – wzrost w stosunku do badań z 2018 r.	BZM
41	Ocena obszaru MIASTO PRZESTRZENNIE SKOORDYNOWANE	nowy	stopień realizacji wskaźników w ramach Obszaru Mobilności	co najmniej 80% bardzo dobra (5)	BZM
42	Ocena obszaru MIASTO SZYBKICH PRZEMIESZCZEŃ	nowy	stopień realizacji wskaźników w ramach Obszaru Mobilności	co najmniej 80% bardzo dobra (5)	BZM
43	Ocena obszaru MIASTO PRZESTRZENI ZORGANIZOWANEJ	nowy	stopień realizacji wskaźników w ramach Obszaru Mobilności	co najmniej 80% bardzo dobra (5)	BZM
44	Ocena obszaru MIASTO BEZPIECZNE W RUCHU	nowy	stopień realizacji wskaźników w ramach Obszaru Mobilności	co najmniej 80% bardzo dobra (5)	BZM
45	Ocena obszaru MIASTO SYSTEMÓW ZINTEGROWANYCH	nowy	stopień realizacji wskaźników w ramach Obszaru Mobilności	co najmniej 80% bardzo dobra (5)	BZM
46	Ocena obszaru MIASTO KOMFORTOWEJ PODRÓŻY	nowy	stopień realizacji wskaźników w ramach Obszaru Mobilności	co najmniej 80% bardzo dobra (5)	BZM

Źródło: Opracowanie własne.

Tab. 7.3 Zasady nadawania ocen czynnikom monitoringu realizacji PZMM.

Nr	Analizowany czynnik	Parametr	Ocena (6)	Ocena (5)	Ocena (4)	Ocena (3)	Ocena (2)	Ocena (1)
37	Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży z rozbiciem na poszczególne środki transportu	% podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie	powyżej 65%	powyżej 62,5%	powyżej 60%	powyżej 59%	powyżej 58%	poniżej 58%
38	Udział podróży mobilności aktywnej w ogólnej liczbie podróży	% podróży mobilności aktywnej w ogólnej liczbie	powyżej 30%	powyżej 28%	powyżej 26%	powyżej 24%	powyżej 22%	poniżej 22%
39	Dostępność do przystanków tramwajowych	liczba mieszkańców w strefie dojścia 300 m od przystanku	wzrost od 2018 o 6%	wzrost od 2018 o 4%	wzrost od 2018 o 2%	wzrost od 2018 o 1%	wzrost od 2018 o 0,5%	bez zmian
40	Dostępność do przystanków autobusowych	liczba mieszkańców w strefie dojścia 300 m od przystanku	wzrost od 2018 o 6%	wzrost od 2018 o 4%	wzrost od 2018 o 2%	wzrost od 2018 o 1%	wzrost od 2018 o 0,5%	bez zmian
41	Ocena obszaru MIASTO PRZESTRZENNIE SKOORDYNOWANE	stopień realizacji wskaźników w ramach Obszaru Mobilności	100%	81% - 99%	61% - 80%	41% - 60%	21% - 40%	0% - 20%
42	Ocena obszaru MIASTO SZYBKICH PRZEMIESZCZEŃ							
43	Ocena obszaru MIASTO PRZESTRZENI ZORGANIZOWANEJ							
44	Ocena obszaru MIASTO BEZPIECZNE W RUCHU							
45	Ocena obszaru MIASTO SYSTEMÓW ZINTEGROWANYCH							
46	Ocena obszaru MIASTO KOMFORTOWEJ PODRÓŻY							

Źródło: Opracowanie własne.

Spis tabel

Tab. 2.1 Różnice między tradycyjnym planowaniem transportu, a planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej....5
Tab. 6.1 Kolejność działań w poszczególnych Celach zgodnie z rangą ich realizacji. 52
Tab. 6.2 Źródła finansowania poszczególnych działań i jednostki miejskie za nie odpowiedzialne. 58
Tab. 7.1 Wskaźniki monitorowania celów *PZMM*.... 63
Tab. 7.2 Wskaźniki monitorowania postępu realizacji PZMM. 69

Spis rysunków

Rys. 2.1 Wytyczne do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. 6
Rys. 2.2 Badania ankietowe dotyczące zachowań i preferencji komunikacyjnych Wrocławian. 7
Rys. 2.3 Terenowe konsultacje społeczne....7
Rys. 2.4 Spotkanie konsultacyjne dotyczące *PZMM*. 8
Rys. 2.5 Warsztaty podczas konsultacji dotyczących *PZMM*. 8
Rys. 2.6 Warsztaty podczas konsultacji dotyczących *PZMM*. 8
Rys. 2.7 Materiały promocyjne *PZMM*....9
Rys. 2.8 Identyfikacja wizualna *PZMM*....9
Rys. 4.1 Korek samochodowy we Wrocławiu. 13
Rys. 4.2 Przykład zrównoważonej przestrzeni – zielone torowisko tramwajowe, jezdnia samochodowa, zieleń wysoka oraz galeria handlowa – Miluza, Francja.... 15
Rys. 5.1 Obszary Planu realizujące wizję PZMM Źródło: Opracowanie własne 20
Rys. 6.1 Idea rozłożenia kolejności działań w poszczególnych Celach Szczegółowych zgodnie z rangą ich realizacji.... 50