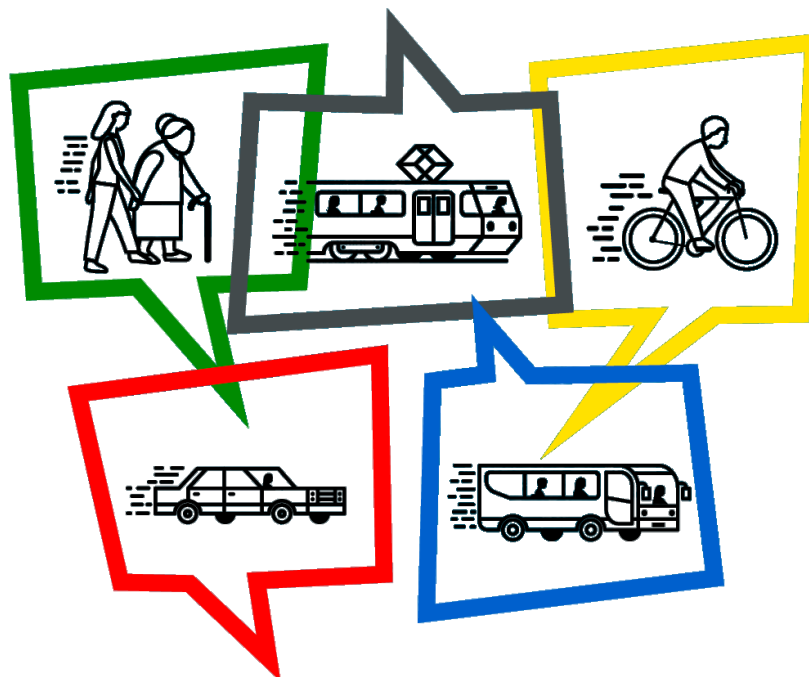
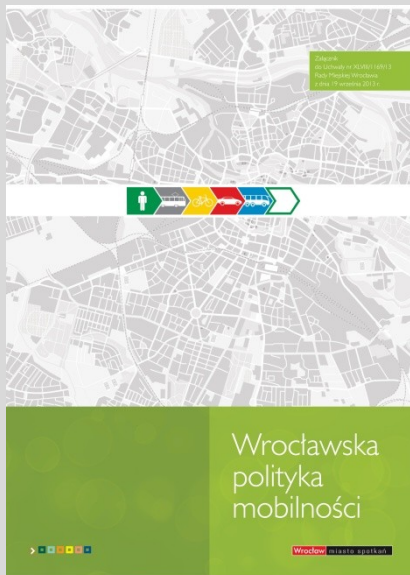


RUCH MIASTA

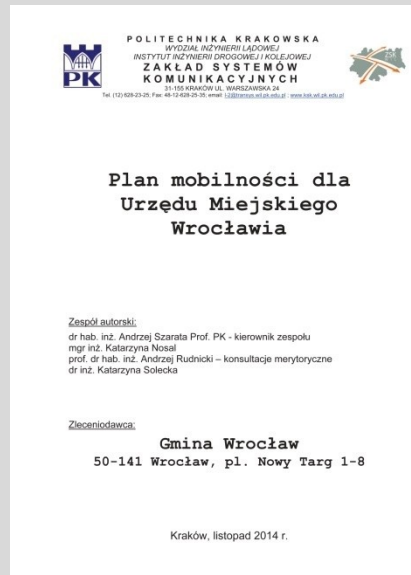
PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA
(SUMP)



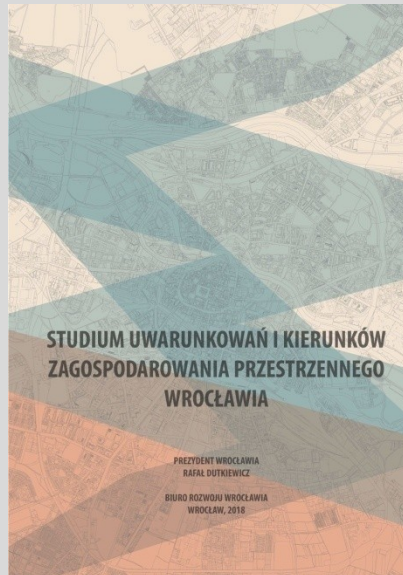
Wrocławska polityka mobilności a Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)



2013 r.



2014 r.



2018 r.



2018 r.

Komisja Europejska od 2007 r. zwraca uwagę na konieczność zintegrowanego planowania transportu



w 2014 r. KE wydała wytyczne do sporządzania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – **SUMP** – Sustainable Urban Mobility Plan - narzędzia do kompleksowego zarządzania mobilnością miejską



Włącza INTERESARIUSZY i MIESZKAŃCÓW na każdym etapie planowania – od zbierania oczekiwań do szukania rozwiązań

Priorytetem jest zapewnienie jak najlepszych warunków życia mieszkańcom

Łączy dostępność, równość społeczną oraz zdrowie

Wychodzi naprzeciw potrzebom - różne grupy wiekowe, miejsca zamieszkania czy codzienna aktywność

Integruje transport z planowaniem przestrzennym oraz polityką społeczną, gospodarczą i ochroną środowiska

W jednym dokumencie jest strategia i plan działań na kilka lat

Ma określony jasny monitoring (coroczny i po zakończeniu)

Ważny dokument przy pozyskiwaniu środków finansowych



1. DIAGNOZA

Diagnoza Społeczna 2017
Badania ankietowe
Głos mieszkańców i INTERESARIUSZY
Wspólne identyfikowanie problemów



2. PLAN - SUMP

Budowanie wizji
Wyznaczenie celów
Ustalenie działań
Dobieranie monitoringu



3. WDROŻENIE SUMP

Przyjęcie Uchwałą RM
Realizacja zadań
Badanie efektów działań



4. WERYFIKACJA

Ewaluacja
Analiza wniosków
Aktualizacja

Etapy za nami

Etapy przed nami

Kto tworzył SUMP?



Spotkania
informacyjne

Forum
Mobilności

Spotkania
konsultacyjne



Wspólne wypracowanie
rozwiązań

Wizja Planu

Prioryteryzacja działań

- Zewnętrzny Wykonawca :
TRAKO Projekty Transportowe
- Podwykonawcy :
Fundacja na rzecz Studiów Europejskich
Ekoverit
IPC Instytut Badawczy

**Aktywni uczestnicy
w ciągu całego procesu
(marzec – listopad 2018)**

INTERESARIUSZE

- Jednostki miejskie (BZM, WIM, WTR, BRW)
- Przedstawiciele Rad Osiedli (Lipa Piotrowska, Kowale, Psie Pole - Zawidawie, Stare Miasto)
- Reprezentanci różnych grup społecznych (Rada Seniorów, Młodzieżowa Rada Miejska)
- Aktywiści (Akcja Miasto, TUMW, WIR, WRO)
- Przewoźnicy (MPK)
- Przedstawiciele sfery biznesu i edukacji (VOLVO, WPT, socjolog UWr)

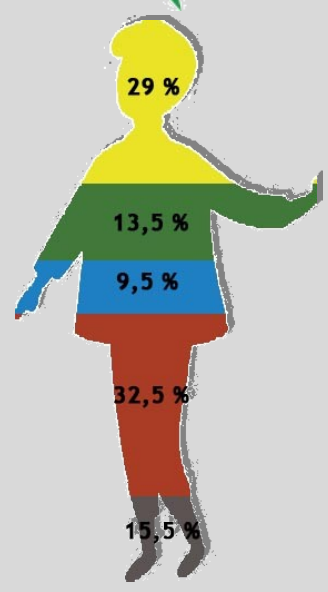
Co pokazała Diagnoza?

31,5 % chcieliby jeździć do szkoły rowerem

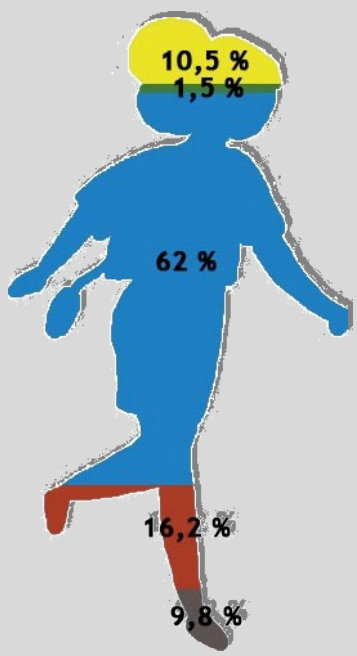
46,5 % chcieliby jeździć do szkoły autem

Najważniejsze są dla nich czas i koszty transportu

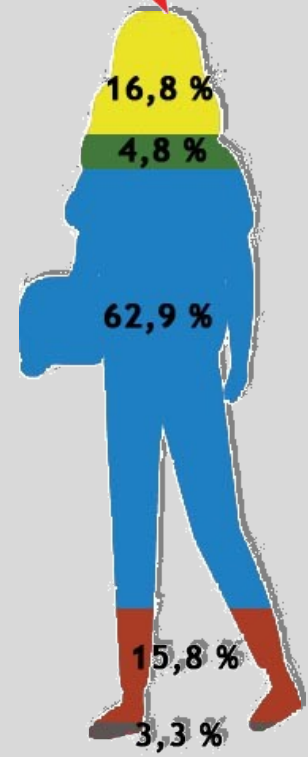
Wybierają auto, bo tak jest najszybciej i najwygodniej



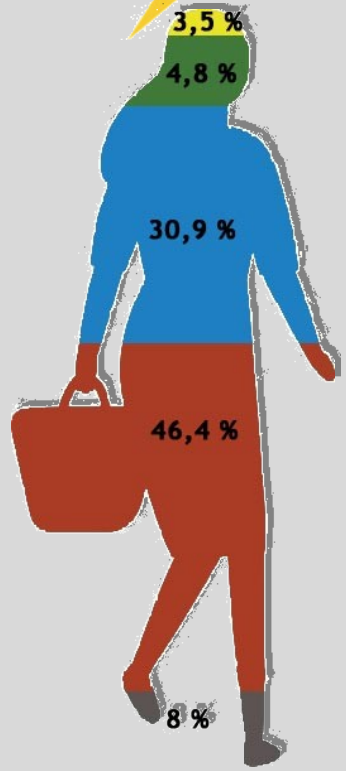
DZIECI



MŁODZIEŻ



STUDENCI



PRACUJĄCY

Wykonano **2200 ankiet**

w szkołach podstawowych

w szkołach ponadpodstawowych

na uczelniach

w przedsiębiorstwach



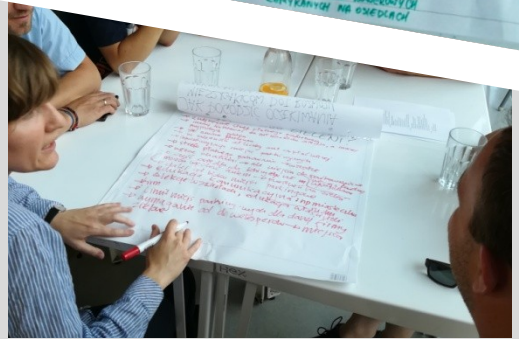
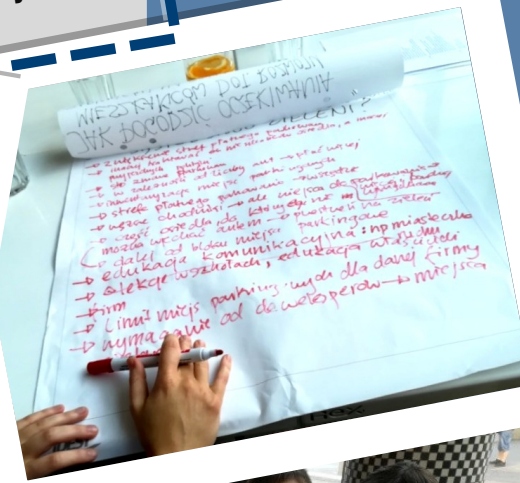
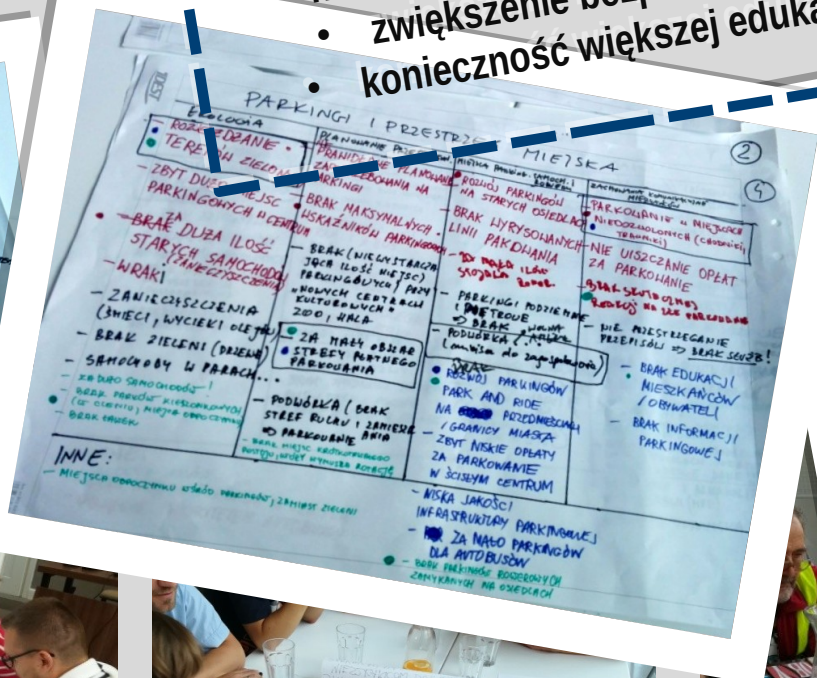
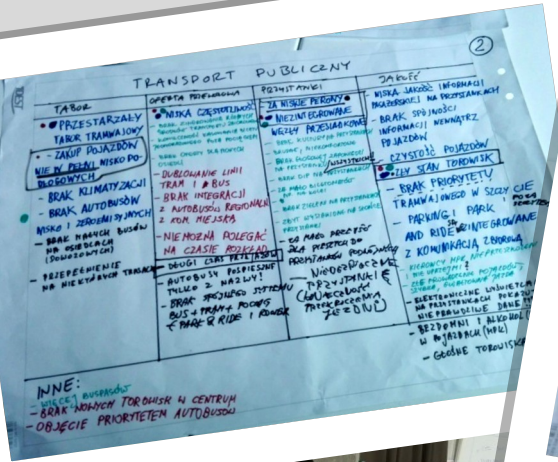
Jak powstawał SUMP?

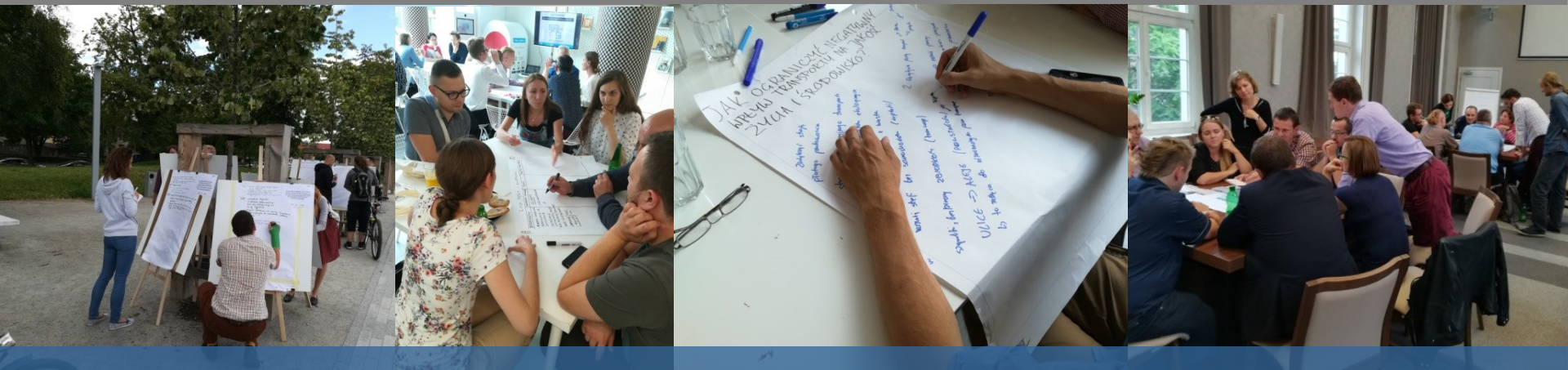
- WSKAZANIE spraw PROBLEMowych
- TWORZENIE ZAŁOŻEŃ
- WSPÓLNE SZUKANIE ROZWIĄZAŃ
- USTALANIE PRIORYTETÓW
- DOBIERANIE WSKAŹNIKÓW
- KONSULTOWANIE PROJEKTU



- ograniczenie ruchu aut w centrum
 - zły stan torowisk
- lepsze węzły przesiadkowe
- problem parkowania w mieście
- brak usług na osiedlach
- niskopodłogowy tabor tramwajowy
- zwiększenie bezpieczeństwa
- konieczność większej edukacji

5 spotkań warsztatowych z INTERESARIUSZAMI
3 spotkania warsztatowe z MIESZKAŃCAMI





Wypracowana z mieszkańcami i interesariuszami **WIZJA:**
**„Przemierzanie się po Wrocławiu powinno być bezpieczne i szybkie
a rozwój mobilności w mieście musi być przyjazny dla mieszkańców
i środowiska”**





Założenia SUMP

WSKAZANE PRZEZ INTERESARIUSZY
ROZWIĄZANIA ZGRUPOWANE
ZOSTAŁY W:

9 Obszarów Mobilności,
nad którymi
pracowaliśmy

34 Cele szczegółowe

81 Działań

Plan przyjęto na okres
6 letni
2019 - 2024

ETAP PRIORYTYZACJI

Interesariusze wybrali
kluczowe działania na okres
realizacji SUMP (PAKIET 1)



STWORZENIE PAKIETÓW REALIZACYJNYCH

PAKIET 1

6 Obszarów Mobilności

18 Celów szczegółowych

40 Działań

OBSZARY PLANU	CELE SZCZEGÓLOWE	DZIAŁANIA		
		NAJPIŁNIEJSZE	NAJMNIEJ PILNE	
NAJWAŻNIEJSZE	1.1 Spójność przestrzenna Wrocławia i najbliższego otoczenia		1.1 Współpraca na rzecz przeciwdziałania procesom suburbanizacji 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 nowymi obszarami zamieszkania i pracy		
	3.1 Praktyzowanie centrum i różnorodność w gęstości	3.1.1. Ulepszenia dostępności pieszej centrum 3.1.2. Zasady strefowania ruchu w obszarze centrum i różnorodności	1.3 Rozwijanie przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów	
	2.2 Poprawa stanu torowisk	2.2.1 Opracowanie długoterminowego planu modernizacji infrastruktury torowiskowej 2.2.2 Plan naprawy		
	4.1 Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym		4.1.1 Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym 4.1.2 Ocena bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem możliwości poprawy) 4.1.3 Wytyczenie tras rowerowych z wyłączeniem obszarów o ograniczonej funkcjonalności	
	5.1 Integracja sieciowa w obszarze aglomeracji	5.1.1 Rozwój kolei aglomeracyjnej z przystankowymi w granicach miasta	5.1.2 Zwiększenie obszarów obsługi komunikacją zbiorową	4.1.3 Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym 5.1.3 Spójny system węzłów o funkcji przesiadkowej z funkcją lokalną 5.1.4 Rozwój sieci rowerowej bez granic administracyjnych
WAŻNE	2.3 Optymalizacja sieci transportu zbiorowego	2.3.1 Niezależne korytarze dla transportu zbiorowego (linia kolejowa, busy, P+R) 2.3.2 Rozwój ITS (Intelligent System Transport) i systemów zarządzania z nadanym priorytetem dla transportu zbiorowego	2.3.3 Rozwój systemu komunikacji rowerowej z wykorzystaniem technologii	
	2.4 Rozbudowa systemu komunikacji rowerowej wraz z pokonywaniem barier	2.4.1 Rozbudowa sieci rowerowej z wykorzystaniem technologii	2.4.2 Rozwój 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	
	3.2 Miasto krótkich odległości		3.2.1 Dostępność na miejscu (usługi, zieleni) 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 Analiza 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 kolejowego)
WAŻNE	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 węzłach i dużym obszarze ruchu 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)	
	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
	6.2 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 Monitorowanie miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania (zachowanie odpowiedniej rotacji oraz analiza wpływu na bezpośrednie sąsiedztwo)	6.2.3 Rozwój oferty roweru miejskiego dla różnych użytkowników (rowery cargo, dla dzieci itp.)

40 Działania uznano za najpilniejsze

REALIZACJA SUMP

PAKIET 1

6 Obszarów Mobilności

18 Celów szczegółowych

40 Działań



MIASTO SZYBKICH PRZEMIESZCZEŃ

CEL

3. Rozbudowa systemu transportu zbiorowego

JAK TO
CHCEMY
OSIĄGNĄĆ

Wrocławski Program Tramwajowy
- kontynuacja prac zgodnie z założeniami
WPT

Najpilniejsze!

**Rozwijanie transportu zbiorowego
w powiązaniu z nowymi obszarami
zamieszkiwania i pracy –
nowe trasy, pętle, przystanki**

Najpilniejsze!

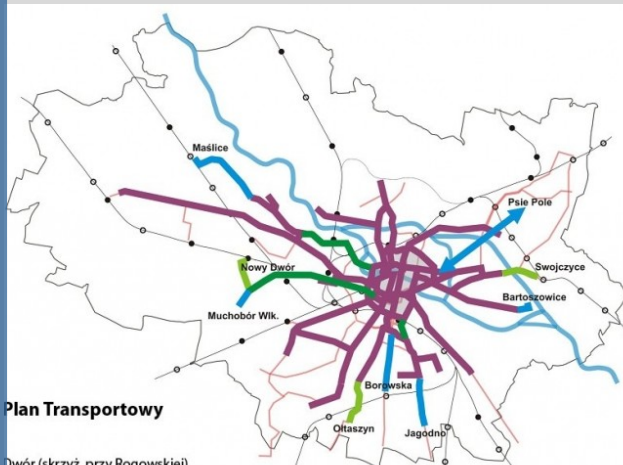
JEDNOSTKI
ODPOWIEDZIALNE

BZM, BRW, WTR

BZM, WTR

TERMIN

rozpoczęcie w ciągu 6 miesięcy od momentu przyjęcia Planu przez Radę Miejską





MIASTO PRZESTRZENI ZORGANIZOWANEJ

CEL

8. Rozbudowa powiązań pieszych wraz z pokonywaniem barier

JAK TO
CHCEMY
OSIĄGNĄĆ

Ulepszenia dostępności pieszej centrum

Np. dodatkowe przejścia,
lepiej dostępne przystanki
ciągłość

Najpilniejsze!

BZM, WIM, ZDiUM, ZZM

Zasady strefowania ruchu w obszarze centrum i śródmieścia

np. uspokojenie ruchu,
zieleń i lawty

Najpilniejsze!

WIM, BZM

Rozwijanie przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów – tworzenie deptaków lub przyjaznej przestrzeni wspólnej

BZM, BRW, WIM

JEDNOSTKI
ODPOWIEDZIALNE

TERMIN

w ciągu 6 miesięcy od momentu przyjęcia Planu przez Radę Miejską

do końca 2024 r.





4. Poprawa stanu torowisk

5. Optymalizacja sieci transportu zbiorowego

6. Rozbudowa systemu komunikacji rowerowej wraz z pokonywaniem barier

7. Rozbudowa powiązań pieszych wraz z pokonywaniem barier



fot. materiały ZDIUM

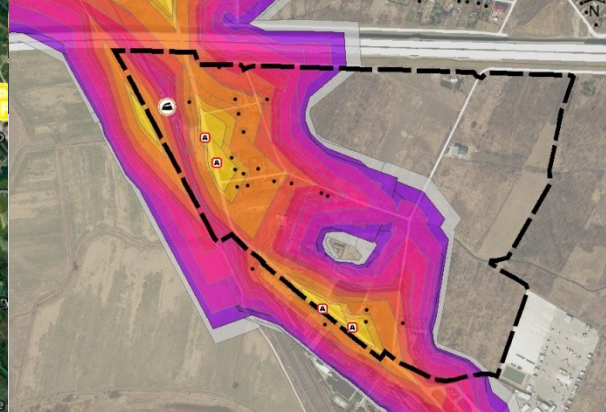
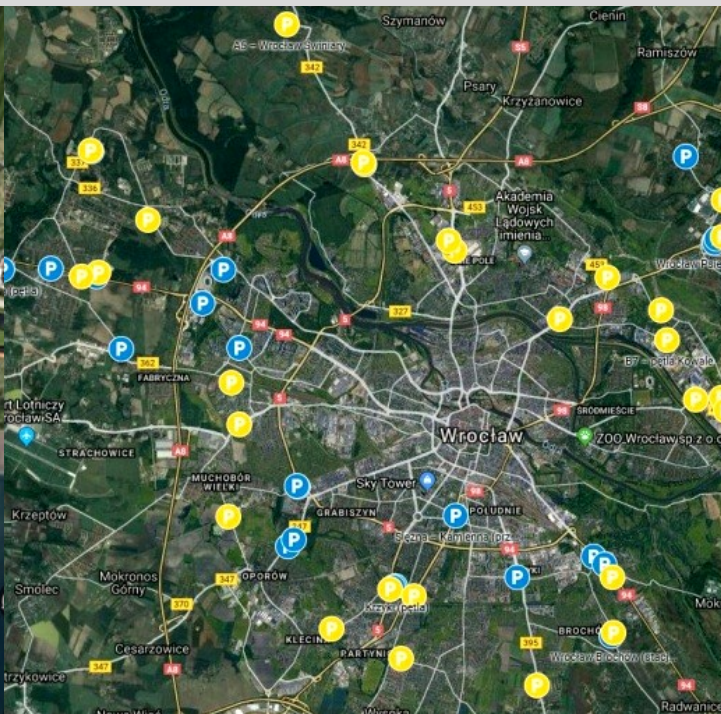


MIASTO PRZESTRZENNIE SKOORDYNOWANE

CELE

1. Spójność przestrzenna Wrocławia i najbliższego otoczenia

2. Mobilność zrównoważona w planowaniu przestrzennym





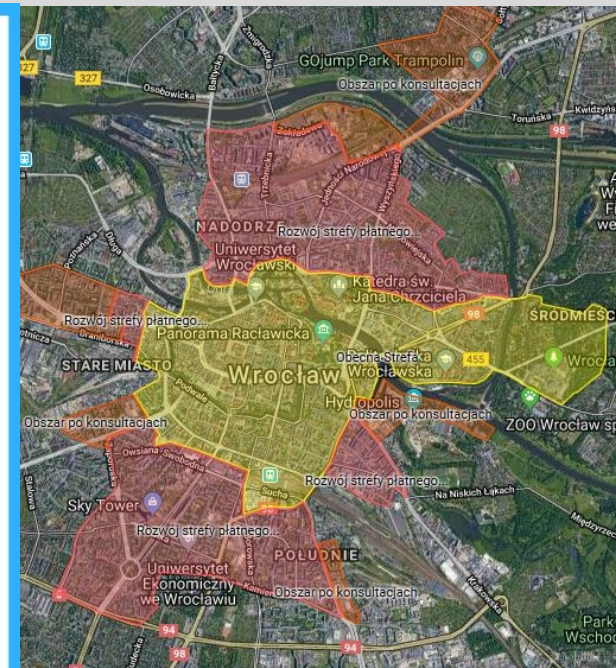
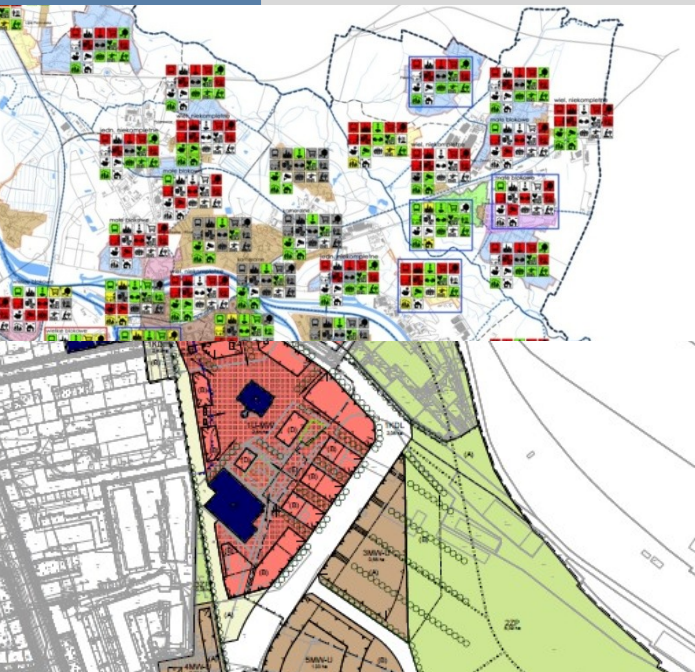
MIASTO PRZESTRZENI ZORGANIZOWANEJ

9. Miasto krótkich odległości

CELE

10. Porządkowanie parkowania w przestrzeni miejskiej

11. Rozwijanie strefy płatnego parkowania



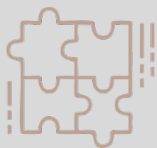


12. Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

CELE

13. Bezpieczna droga do szkoły

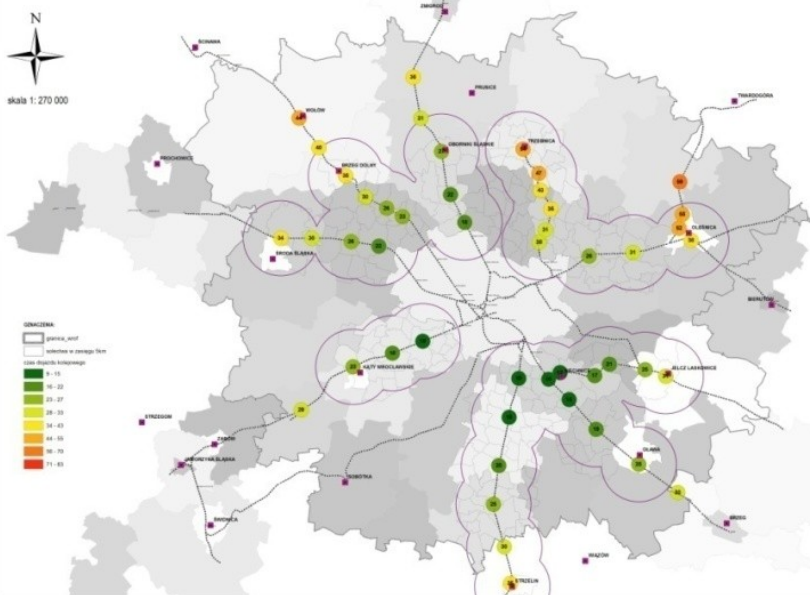




14. Integracja sieciowa w obszarze aglomeracji

15. Polepszenie funkcjonalności węzłów przesiadkowych

16. Koordynacja taryfowa





MIASTO KOMFORTOWEJ PODRÓŻY

CELE

17. Poprawa warunków dostępności i obsługi pasażerskiej w komunikacji zbiorowej

18. Dostosowanie miejskiej oferty transportowej do zapotrzebowania





Ocena SUMP na koniec 2024 r.

Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży (Wrocławianie + wjeżdżający)

Udział podróży mobilności aktywnej w ogólnej liczbie podróży

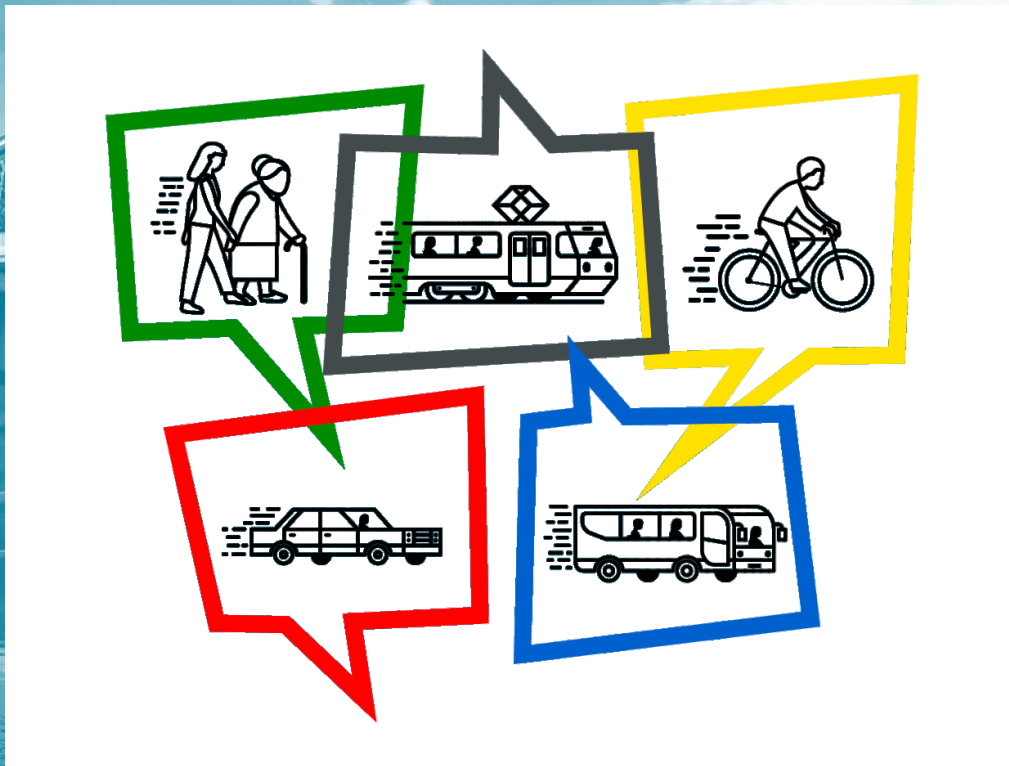
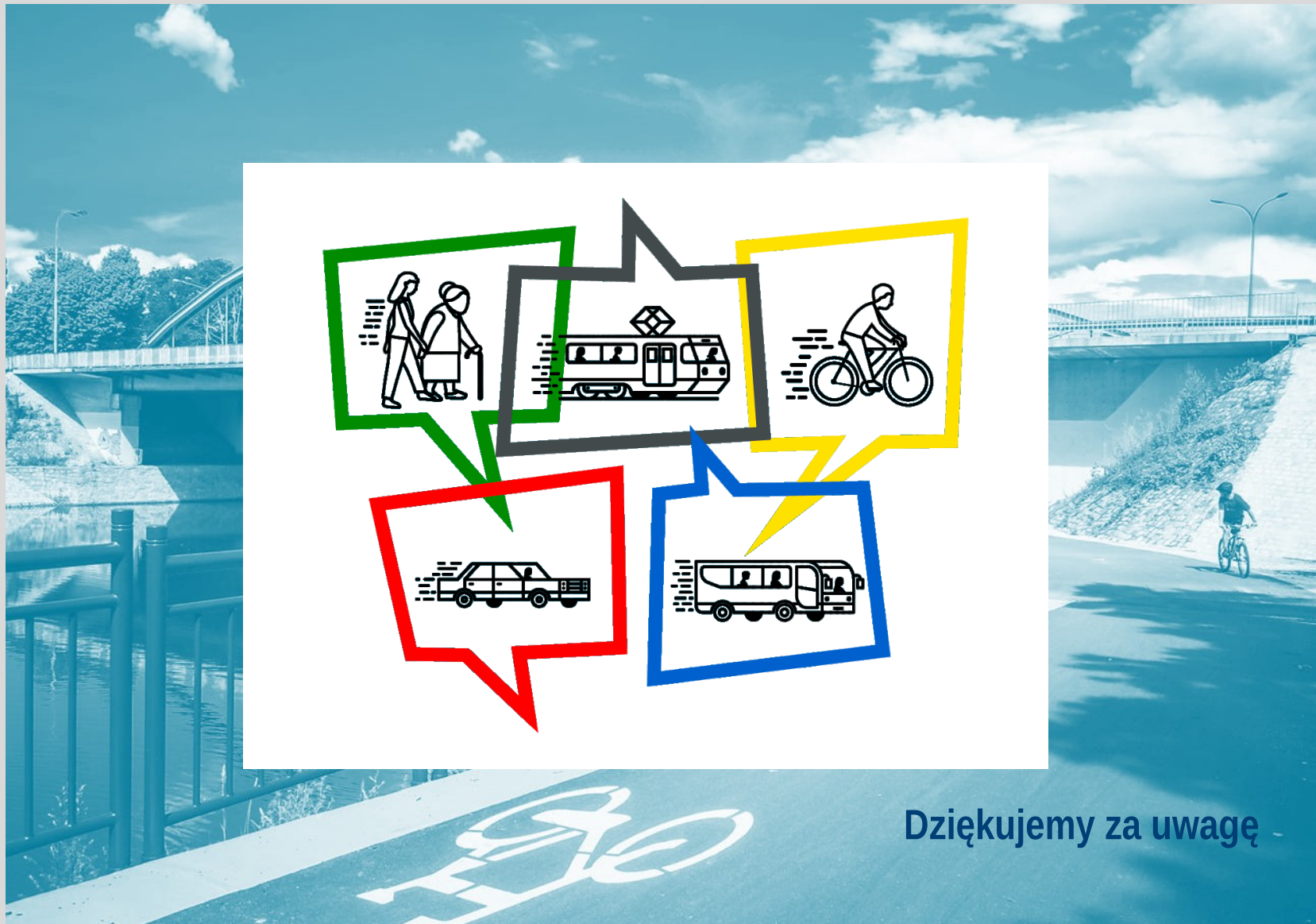
- Dostępność mieszkańców do przystanków tramwajowych (300m)
- Dostępność mieszkańców do przystanków autobusowych (300m)
- Ocena każdego z obszarów SUMP po 5 latach

Harmonogram wdrażania SUMP

- Luty 2019 – zamieszczenie SUMP na BIP (dokument po konsultacjach społecznych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko)
- Marzec 2019 – przedstawienie projektu uchwały Radzie Miejskiej
- **11 kwietnia 2019 – projekt uchwały** na sesji Rady Miejskiej
- Maj 2019 – opracowanie planu wdrożenia działań SUMP (podział zadań, harmonogram realizacji, zebranie danych do monitoringu – dane startowe, przydzielenie zadań do jednostek – spotkanie robocze)

koordynacja prowadzona przez Biuro Zrównoważonej Mobilności





Dziękujemy za uwagę