



# Wrocław

Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia

## Streszczenie



Projekt realizowany przez Gminę Wrocław w ramach dotacji udzielonej przez Stowarzyszenie Aglomeracja Wrocławska

Wrocław miasto spotkań

Wykonawcy

Lider



LPW Sp. z o.o.

Partnerzy



Infra – Centrum Doradztwa Sp. z o.o.



Ecorys Polska Sp. z o.o.

Prognoza oddziaływania na środowisko



Atmoterm SA



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



# Spis treści



## Spis treści

<b>Spis treści .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Wprowadzenie.....</b>	<b>6</b>
<b>2 Udział społeczeństwa - partycypacja.....</b>	<b>9</b>
<b>3 Stan istniejący - diagnoza .....</b>	<b>13</b>
<b>4 Scenariusze rozwoju.....</b>	<b>18</b>
<b>5 Perspektywa rozwoju .....</b>	<b>21</b>
5.1 Wizja, cele, pakiety działań.....	22
5.2 Realizacja i monitoring.....	29
<b>6 Podsumowanie .....</b>	<b>34</b>
<b>Spis tabel, rysunków i załączników .....</b>	<b>35</b>



## Wykaz skrótów

Skrót	Wyjaśnienie
<b>P&amp;R</b>	<i>ang. Park&amp;Ride</i> (parking samochodowy typu „parkuj i jedź”)
<b>PKP PLK</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe
<b>PZM MOFW</b>	Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia
<b>SUMP</b>	<i>ang. Sustainable Urban Mobility Plan</i> (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej)
<b>UTO</b>	Urządzenia transportu osobistego
<b>WROF</b>	Wrocławski Obszar Funkcjonalny

## Podstawowe pojęcia - słowniczek

Pojęcie	Wyjaśnienie
<b>Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)</b>	Ideą Planów jest poruszenie wszystkich aspektów mobilności miejskiej w kontekście poprawy jakości życia mieszkańców i kreowania ich zachowań komunikacyjnych.
<b>Mobilność miejska</b>	Są to wszelako rozumiane ruchy ludzi pomiędzy źródłem a celem. Dotyczy zarówno przemieszczeń pieszych, ruchu rowerowego, korzystania z transportu zbiorowego (m.in. autobusu, tramwaju, pociągu) czy przejazdów samochodowe (indywidualne, car-sharing, taxi). Podróż nierzadko składa się z kilku przemieszczeń różnymi środkami transportu.
<b>Urządzenia transportu osobistego (UTO)</b>	Między innymi hulajnogi, deskorolki, rolki itp.
<b>Obszar funkcjonalny Wrocławia</b>	Są to gminy związane funkcjonalnie z Wrocławiem. Najczęściej mieszkańcy danego obszaru załatwiają tam potrzeby wyższego rzędu. Powiązanie dotyczy także dojazdów do pracy, szkoły czy korzystaniem z obiektów kultury, rozrywki, sportu.
<b>Interesariusz</b>	Jest to osoba, dana społeczność, konkretna instytucja lub organizacja. Każdy, kto może być zainteresowany sprawą i którego aktywność może mieć wpływ na dalsze działania.
<b>Partycypacja społeczna</b>	Udział społeczeństwa



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



# 1 Wprowadzenie



Streszczenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (dalej nazywanym Planem, zamiennie PZM MOFW) sporządzone zostało w języku niespecjalistycznym tak, by w swojej formie było przyjazne i zrozumiałe dla odbiorców. Zawiera omówienie ważnych aspektów działań, a także opisuje udział społeczeństwa w procesie powstawania dokumentu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia został opracowany w myśl zaleceń wynikających z dokumentów: *„Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej”* oraz *„CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)”*. Etapy planowania przedstawiono na rysunku 1. Ideą tworzenia takich Planów jest poruszanie wszystkich aspektów mobilności miejskiej w kontekście poprawy jakości życia mieszkańców i kreowania zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

W PZM MOFW określono ramy czasowe, które uwzględniają, że zostanie on przyjęty w pierwszym kwartale 2022 roku. Wdrażanie Planu podzielono na dwie części:

1) Część operacyjna

- określona do roku 2030;
- są to działania możliwe do realizacji w relatywnie krótkim czasie, np. inwestycje infrastrukturalne;
- określa, w jaki sposób i kiedy cele będą osiągnięte;

2) Strategiczna

- określona do roku 2035;
- obejmuje działania długoterminowe wymagające wieloetapowych uzgodnień i ustaleń;
- wskazuje na wizję i długoterminowe cele przewidziane w przyszłości;



**Rysunek 1. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej - Źródło: CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)**





Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)

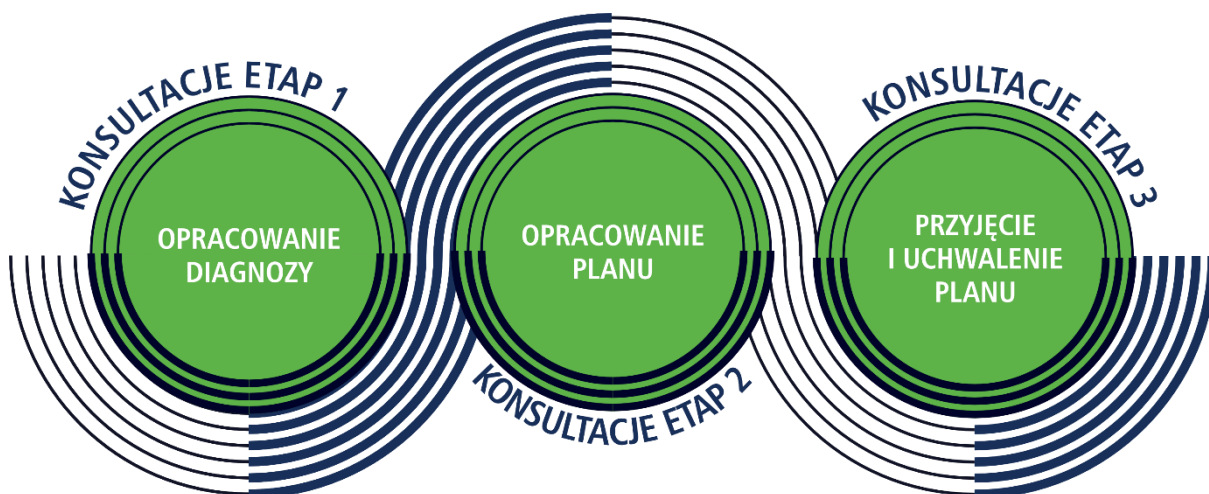


## 2 udział społeczeństwa - partycypacja



Udział mieszkańców oraz różnych grup interesariuszy jest bardzo ważny i odbywał się na każdym etapie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przed rozpoczęciem prac nad Planem, we wrześniu 2020 r., dla gmin objętych opracowaniem przeprowadzono dwudniowe warsztaty, podczas których przedstawiciele gmin wspólnie wypracowali najważniejsze Obszary Strategiczne dla MOFW. Obszary te tworzą zbiór podstawowych kierunków interwencji.

W ramach prac nad dokumentem przeprowadzony został 3 etapowy proces konsultacji społecznych, każdorazowo poprzedzony działaniami promocyjno-informacyjnymi z wybrzmiewającym hasłem: „Ruch miasta w Twoich rękach! #ZrównowazonaMobilność”.



## Etap 1 konsultacji społecznych

Pierwszy etap konsultacji odbył się jeszcze przed opracowaniem diagnozy stanu istniejącego. Miała ona na celu poinformowanie społeczeństwa o przystąpieniu do prac, zapoznanie z ideą i założeniami Planu oraz przedstawienie korzyści z jakimi wiąże się jego sporządzenie. Dodatkowo na spotkaniach pytano o oczekiwania, potrzeby, obawy i preferencje względem transportu i mobilności miejskiej. Ze względu na ograniczenia związane z pandemią COVID-19 konsultacje odbyły się zdalnie, z użyciem platformy MS Teams. Uczestnicy chętnie wypowiadali się na temat codziennych niedogodności oraz przedstawiali swoje pomysły. Najczęściej poruszano aspekty:

- ✓ Transportu zbiorowego:
  - Kolej – wykorzystanie potencjału kolei, tworzenie możliwości dojazdu i pozostawienia swojego samochodu/roweru przy stacjach i przystankach kolejowych;



- Autobus - dostosowanie rozkładów jazdy autobusów gminnych do odjazdów pociągów, zapewnienie dojazdów do stacji kolejowych, optymalizacja istniejących połączeń i dostosowanie do rozrastającej się sieci miejskiej;
- ✓ Ruchu rowerowego:
  - Połączenie istniejących fragmentów ścieżek w pełną sieć;
  - Wykorzystanie potencjału krajobrazowego tras rowerowych i ich waloryzacja;
- ✓ Bezpieczeństwa i jakości przemieszczania się:
  - Poprawa stanu jakości dróg;
  - Poprawa bezpieczeństwa przez tworzenie chodników, ścieżek rowerowych;
  - Ułatwianie dostępu pieszym i rowerzystom do atrakcji, a także budowa parkingów dla turystów zmotoryzowanych;
- ✓ Integracji podróży:
  - Wdrożenie wspólnego systemu biletowego;
  - Tworzenie centrów przesiadkowych, budowa zintegrowanych parkingów w systemie „Parkuj i Jedź” oraz uruchomienie połączeń wahadłowych do obsługi tych centrów/parkingów;
- ✓ A także:
  - Rozważenie możliwości rozwoju żeglugi rzecznej jako kolejnego środka transportu;
  - Konieczność podjęcia działań edukacyjnych uświadamiających, że zrównoważona mobilność i rozwój transportu zbiorowego są również w interesie kierowców;

## Etap 2 konsultacji społecznych

Kolejny etap konsultacji społecznych został również przeprowadzony zdalnie, za pomocą platformy MS Teams. Spotkania te, miały na celu weryfikację zgromadzonego materiału oraz dyskusję nad przyjętymi dotychczas obszarami strategicznymi. Ten cykl spotkań miał formę warsztatową - uczestnicy rozmawiali nad problemami i ich rozwiązaniami. Uwagi i problemy zebrano oraz sklasyfikowano do poszczególnych grup.

Najczęściej wypowiedziano się w ramach następujących obszarów strategicznych:

- ✓ Integracja transportu publicznego i zarządzania nim w MOFW
- ✓ Rozwój parkingów w formule P&R (Parkuj i Jedź, ang. Park and Ride)
- ✓ Aglomeracyjne drogi rowerowe
- ✓ Kolej jako przyszły rdzeń układu komunikacyjnego MOFW w połączeniach do Wrocławia
- ✓ Strefy piesze i uspokojenie ruchu, obwodnice

W oparciu o efekty dyskusji, rozmów czy złożone uwagi podjęto się opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia.



## Etap 3 konsultacji społecznych

Podczas tego etapu konsultacji społecznych zaprezentowano (poprzez gminne strony internetowe, BIP oraz na spotkaniach) mieszkańcom oraz interesariuszom instytucjonalnym projekt Planu Zrównoważonej Mobilności wraz z załącznikami (mapami obrazującymi kierunki rozwoju elementów zrównoważonej mobilności oraz matrycą działań), jak również Prognozą oddziaływania na środowisko. Głównym celem była weryfikacja i ocena dokumentów. Osoby zainteresowane mogły składać uwagi za pomocą formularza uwag online czy formularzy papierowych dostępnych na spotkaniach.

Spotkania odbyły się tym razem hybrydowo, czyli stacjonarnie z możliwością dołączenia online przy pomocy platformy MS Teams. Spotkania dla mieszkańców odbywały się od poniedziałku do piątku w godzinach popołudniowych w 5 lokalizacjach. Spotkanie dla interesariuszy zorganizowano w piątek o godzinie 13:00 we Wrocławiu.

Na każdym ze spotkań przedstawiono projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, a następnie dyskutowano nad przedstawionymi rozwiązaniami. W toku konsultacji:

- ✓ zgłoszono uwagi co do ujednoczenia nazewnictwa m.in. kolej aglomeracyjna czy metropolitalna, ring czy pierścień oraz wydzielenia jednośladów mechanicznych jako osobnego środka transportu;
- ✓ przedstawiono niepokój w zakresie funkcjonowania i rozwoju sieci P&R;
- ✓ zwrócono uwagę na poprawę bezpieczeństwa i jakości infrastruktury drogowej (lokalne drogi dojazdowe, drogi wjazdowe do Wrocławia, kwestia dokończenia tzw. wielkiej obwodnicy);
- ✓ dyskutowano nad stopniem konkretyzacji zaleceń w PZM MOFW oraz przyjętymi wskaźnikami i założoną w Planie ich dynamiką;
- ✓ zaproponowano, aby stosować nie tylko zakazy, ale i zachęty wobec innych niż samochód form przemieszczania się, przekonanie sceptyków (edukacja i promocja);
- ✓ podjęto temat planowania przestrzennego wspierającego zwartą zabudowę i łatwy dostęp do transportu publicznego;
- ✓ poruszono temat kolei, jako przyszłego rdzenia układu komunikacyjnego MOFW – wskazano lokalizacje nowych przystanków (np. Gołędzinów, Radwanice), zaproponowano rewitalizację zamkniętych linii (np. nr 310 relacji Piława Górna – Kobierzyce), dyskutowano nad kwestią wyboru jakościowego miernika wykorzystania połączeń kolejowych;



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



## 3 Stan istniejący - diagnoza



Miejski Obszar Funkcjonalny Wrocławia to obszar złożony z 38 gmin, który wytyczony został w oparciu o powiązania związane z codziennym funkcjonowaniem na terenie tychże gmin. Obszar ten został podzielony na 4 zasadnicze podobszary:

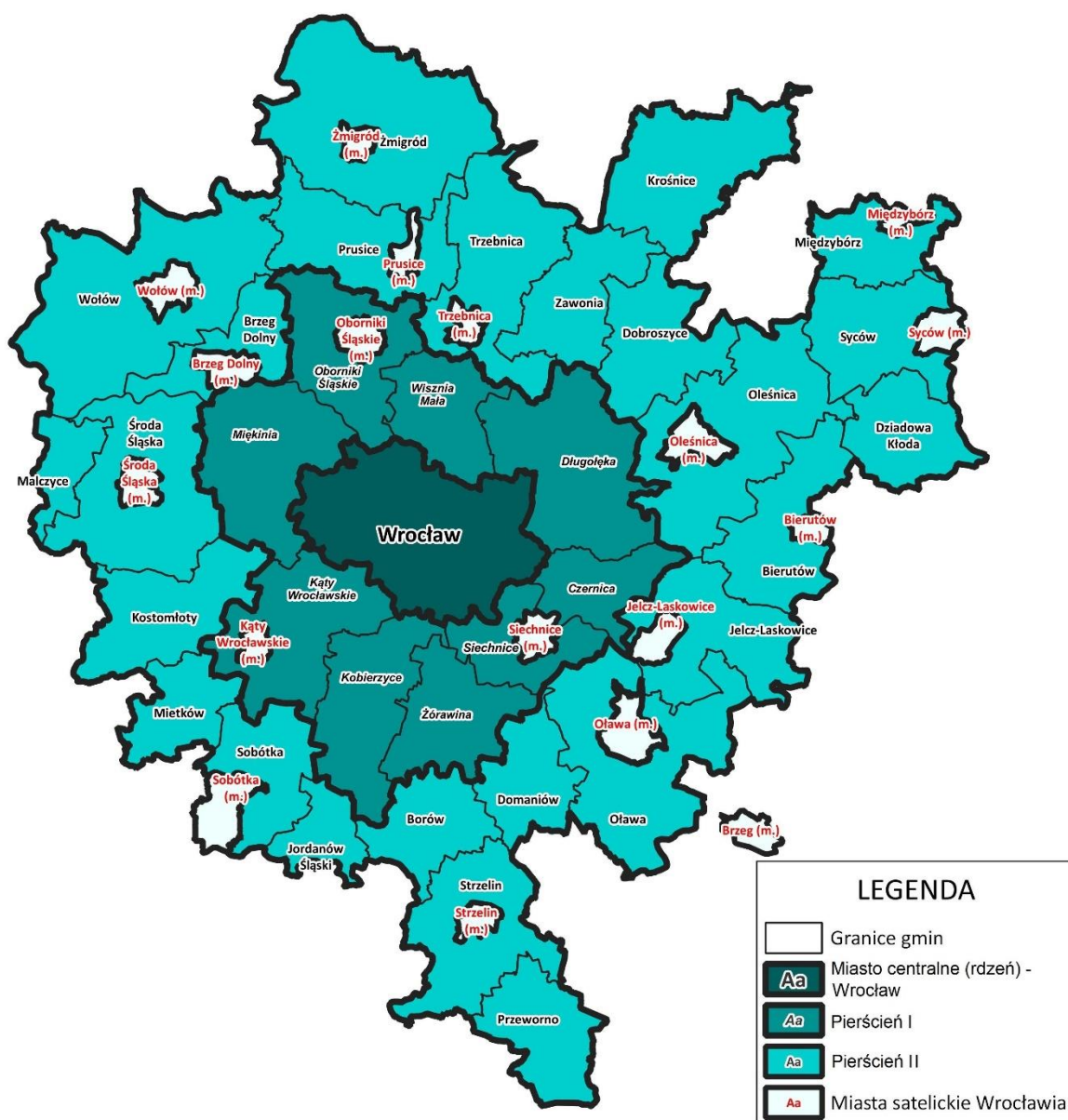
- podobszar 1: nazywany jako „**rdzeń**”, obejmujący **miasto Wrocław** – serce całego MOFW;
- podobszar 2: nazywany jako „**pierścień I**”, obejmujący gminy **bezpośrednio sąsiadujące z Wrocławiem**;
- podobszar 3: nazywany jako „**pierścień II**” są to **pozostałe gminy**, nie sąsiadujące bezpośrednio z miastem Wrocław;
- podobszar 4: nazywany jako „**miasta satelickie Wrocławia**” – są to pozostałe, inne niż Wrocław miasta znajdujące się na obszarze MOFW (tj. gminy miejskie i części miejskie gmin miejsko-wiejskich), które są ważnymi ośrodkami lokalnymi.

Na mapce na kolejnej stronie przedstawiono podział gmin MOFW na poszczególne podobszary, dla których w dalszej części *Planu* przedstawiono odrębne rekomendacje.

Na obszarze MOFW obserwuje się zjawisko starzenia się ludności oraz wzrost liczby mieszkańców. Wzrost ten zauważa się w szczególności na terenie Miasta Wrocław (rdzenia) oraz gmin pierścienia I. W gminach należących do pierścienia II i w miastach satelickich obserwuje się najczęściej spadek liczby ludności, a tylko w nielicznych, wybranych gminach i miastach satelickich ludności przybywa. Na całym obszarze rozwija się szkolnictwo oraz zwiększa się dostępność opieki zdrowotnej/lecznictwa. Miasto „rdzeń” - Wrocław oraz gminy z pierwszego pierścienia to obszary, gdzie zwiększa się liczba miejsc pracy i zmniejsza się poziom bezrobocia. Im gmina położona jest dalej od Wrocławia, tym większy poziom bezrobocia i większa część społeczeństwa znajduje się w trudnej sytuacji życiowej, potrzebując tym samym wsparcia ze strony ośrodków pomocy społecznej. Brak możliwości dojazdu transportem publicznym do miejsca pracy powoduje wybór samochodu jako środka transportu w drodze do pracy. Brak odpowiedniej oferty dojazdu transportem publicznym może wielu mieszkańcom uniemożliwić podjęcie pracy. Obszar MOFW cechuje się zróżnicowaną dostępnością do terenów zielonych (szczególnie wysoką w gminach pierścienia II). W rdzeniu – Mieście Wrocław oraz gminach z pierścienia I występują miejscowe problemy związane ze zbyt dużym hałasem przy ruchliwych ulicach.

Miasto Wrocław (rdzeń), miasta satelickie oraz gminy z pierwszego pierścienia borykają się z problemem „suburbanizacji”, która oznacza masowe wyprowadzki z centrum miasta, celem zamieszkania na obrzeżach, zwłaszcza w miejscowościach sąsiednich, które stają się tzw. „miastami-sypialniami”. W wyniku tego procesu nowe domy i zakłady pracy powstają przy węzłach drogowych, a to powoduje konieczność zapewnienia kosztownego transportu do nowopowstałych miejsc.

MOFW posiada bardzo liczną sieć dróg, jednak ich stan w niektórych miejscach jest niezadowalający, a wiele miejsc wymaga poprawy bezpieczeństwa ruchu. Drogi dla rowerów nie są ze sobą połączone, wobec czego nie tworzą sieci. Oferta transportu zbiorowego jest bardzo zróżnicowana, o ile w Mieście Wrocław jest ona bardzo bogata, o tyle w pozostałych gminach tak dobrze już nie jest. Wiele obszarów jest wykluczonych komunikacyjnie, co ogranicza możliwość łączenia podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu.



Rysunek 2. Podział PZM MOFW na 4 podobszary - opracowanie własne



Dominującym sposobem przemieszczeń w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Wrocławia jest samochód. Transport zbiorowy (tj. autobusy i tramwaje) czy też przemieszczenia piesze i rowerowe mają znaczenie drugorzędne.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia został opracowany w zgodności z dotychczas obowiązującymi dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym. Na szczeblu lokalnym w obszarze planowania przestrzennego dotychczas uchwalone dokumenty w pewnym stopniu przeczą prezentowanemu Planowi Mobilności, gdyż większość z tych dokumentów nie jest tworzona w oparciu o koncepcję „Transit Oriented Development”. Koncepcja ta głosi m.in. iż nowe budynki mieszkalne powinny powstawać tylko w miejscach z bardzo dobrą dostępnością transportu zbiorowego (w odległości 800 m od stacji kolejowej).

Diagnoza sytuacji mobilnościowej pozwala wysnuć następujące wnioski i rekomendacje:

- Kręgosłup transportu w MOFW powinny tworzyć połączenia szynowe, tzn. kolejowe oraz dodatkowo na terenie Wrocławia tramwajowe. Linie tramwajowe we Wrocławiu powinny być wydłużone do granic miasta. Autobusy powinny uzupełniać linie komunikacji szynowej, docierać do tych miejsc, gdzie transport szynowy dotrzeć już nie może. W gminach, w których brak jest transportu szynowego, to transport autobusowy powinien być głównym środkiem transportu.
- Obserwowany wzrost znaczenia podróży wykonywanych pieszo, rowerem, czy też urządzeniami transportu osobistego (UTO) w celach rekreacyjnych i przemieszczania się powoduje konieczność rozwijania infrastruktury dedykowanej tym formom przemieszczenia (drogi dla rowerów, chodniki, mosty kolejowe, przeprawy przez rzeki). Rozwój ten ma służyć poprawie bezpieczeństwa i zwiększaniu popularności tych form podróży.
- Możliwość podróżowania w różnorodny sposób, tj. różnymi środkami transportu powoduje konieczność zapewnienia możliwości łączenia (integracji) tych środków transportu w węzłach przesiadkowych. W pobliżu węzłów przesiadkowych powinny powstawać również punkty handlowe i usługowe.
- Oprócz zapewnienia możliwości przesiadki na inny środek transportu w danym miejscu, ważne jest zapewnienie integracji w czasie (tzn. dopasowanie rozkładów jazdy poszczególnych środków transportu) oraz integracji taryfowo-biletowej (tzn. jeden wspólny bilet i wspólny sposób pobierania opłat za przejazd we wszystkich środkach transportu).
- Organizacją transportu zbiorowego na terenie MOFW, w tym również współpracą z samorządami i PKP PLK powinien zajmować się powołany do tego podmiot – metropolitalny zarząd transportu. Taki podmiot odpowiedzialny byłby również za prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych.





## Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)

- Dla zachowania zgodności podejmowanych działań konieczne jest również powołanie odpowiedniego/-ich podmiotu/-ów odpowiedzialnych za zarządzanie drogami i planowanie przestrzenne.
- Należy podjąć działania w zakresie polityki przestrzennej, które miałyby na celu umożliwianie powstawania nowej zabudowy tylko na obszarach o dobrej dostępności transportowej. Ważne jest również zapewnienie możliwości załatwiania spraw codziennych (zakupy, przedszkole, sprawy urzędowe) w ramach danego miejsca zamieszkania, bez potrzeby udawania się do Miasta Wrocław.
- Gminy powinny finansować transport zbiorowy na obszarze, dzięki czemu będą miały realny wpływ na kształtowanie oferty transportowej, ustalając tym samym rozkłady jazdy i rodzaj taboru.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



## 4 Scenariusze rozwoju



Na kształtowanie zrównoważonej mobilności wpływ mają rozmaite czynniki, dlatego nie powinno się zakładać tylko jednej koncepcji przyszłych realiów. Sytuacja uzależniona jest zarówno od decyzji podejmowanych przez lokalnych władarzy, kondycji finansowej samorządów, jak i zachowania mieszkańców. Ostatni czynnik jest najważniejszy, ponieważ każdy będzie decydował, czy założone plany, strategie oraz wizje mają praktyczne zastosowanie w codziennym życiu.

Dla pokazania w uproszczony sposób różnych wersji zmian pewnego zjawiska w przyszłości warto zastosować metodę scenariuszy. W przypadku niniejszego Planu opisano trzy scenariusze. Scenariusze nr 1 oraz 2 kontrastują ze sobą jako skrajne, a ten, oznaczony numerem 3 przedstawia pośredni, osiągalny przebieg zdarzeń.



## (1) Scenariusz kontynuacji (niepożądany)

W przypadku nie podejmowania żadnych działań sytuacja związana z przemieszczaniem ulegnie stopniowemu pogarszaniu. Transport publiczny będzie coraz droższy w utrzymaniu z powodu „rozlewających” się terenów mieszkalnych. Rozproszona zabudowa z reguły jest trudna do obsługi transportem zbiorowym. Brak wspólnego zarządzania transportem oraz działania poszczególnych gmin na własną rękę tylko pogorszą sytuację. Ograniczone możliwości finansowe samorządów spowodują, że zbiorowe środki transportu na większości obszaru będą przegrywały na starcie z prywatnymi samochodami. Chaotyczna zabudowa z rozproszonymi punktami usługowymi zmusi do częstszych oraz dalszych podróży. Niska konkurencyjność autobusów, tramwajów oraz pociągów będzie argumentem dla lokalnych władarzy za cięciem kursów oraz przeznaczaniem większej części budżetu na inwestycje drogowe. Ruch samochodowy wzrośnie przede wszystkim na głównych drogach, korkując



coraz bardziej te prowadzące do Wrocławia. Osoby nieposiadające samochodu albo nie mogące z niego korzystać będą stopniowo bardziej wykluczone społecznie oraz uzależnione od innych.

## (2) Scenariusz harmonizacji (pożądany)

Podjęcie zdecydowanych kroków zgodnych z założeniami zrównoważonej mobilności spowoduje, że jakość życia w regionie znacząco się poprawi. Lokalni liderzy dostrzegą potrzebę wspólnego działania w celu osiągnięcia wspólnych korzyści. Kształt zabudowy będzie planowany na poziomie całego obszaru, a nie tylko poszczególnych gmin. Miasta powiatowe dzięki systematycznemu rozwojowi staną się atrakcyjnymi centrami lokalnymi zawierającymi ważne dla społeczności obiekty usługowe. Utworzone w tych miejscach komfortowe węzły przesiadkowe będą przekonywać coraz więcej osób, że korzystanie z transportu publicznego może być elementem ich codziennego stylu życia. Nowo powstające osiedla będą lokalizowane blisko stacji kolejowych, a wiele celów podróży znajdzie się w zasięgu 15 – minutowego spaceru. Zwarta zabudowa pozwoli zaoszczędzić środki finansowe wcześniej przeznaczana na budowę nowych dróg. Transport publiczny będzie bardziej opłacalny od podróży samochodem, a skupiona i harmonijna zabudowa pozwoli na duże częstotliwości kursowania środków transportu.

## (3) Scenariusz pośredni (osiągalny)

Wrocław oraz okoliczne gminy podobnie do wszystkich większych aglomeracji miejskich w Polsce wymagają rozwiązań problemów z przemieszczaniem, które utrudniają codzienne funkcjonowanie. Scenariusz kontynuacji spowodowałby utratę obecnej pozycji jako jednego z liderów wprowadzania zmian w nawykach mobilności. Z kolei scenariusz harmonizacji wydaje się niemożliwy do realizacji perspektywie 10 – 15 lat. Dlatego w następnym rozdziale zostanie opisany optymalny, pośredni scenariusz rozwoju, który jest osiągalny, a jednocześnie realnie zmieni oblicze mobilności. Jest realistycznym, możliwym do wdrożenia założeniem, które ma na celu ułatwienie codziennego życia dla mieszkańców całego, analizowanego obszaru. Ważną cechą tego scenariusza jest również prowadzenie działań dopasowanych do realiów regionu. Wprowadzania rozwiązań sprawdzonych w innych miejscach bez ich korekty nie byłyby wystarczająco skuteczne.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



## 5 Perspektywa rozwoju



## 5.1 Wizja, cele, pakiety działań

Na podstawie scenariusza pośredniego – możliwego do realizacji, określono wizję. Jest to główna myśl, łącząca najważniejsze aspekty i to do jej spełnienia należy dążyć na przestrzeni przyszłych lat.

*Nie da się zbudować transportu o zrównoważonej mobilności  
w niezrównoważonym otoczeniu systemowym.<sup>1</sup>*

**WIZJA**  
Miejski Obszar Funkcjonalny Wrocławia obszarem wdrażania  
efektywnych rozwiązań w zakresie integracji polityki  
przestrzennej i transportowej

Zaproponowana wizja składa się z 3 celów nadrzędnych:

- A. Harmonizacja struktur zarządzania
- B. Optymalizacja przestrzenna
- C. Poprawa dostępności transportowej

Należy zaznaczyć, że są one ściśle ze sobą powiązane, przenikają się i powinny ze sobą współgrać. Cele nadrzędne mają charakter strategiczny i dlatego przyjmuje się dla nich horyzont czasowy roku 2035. Cele nadrzędne można z kolei podzielić na cele szczegółowe, dla których przyjmuje się horyzont roku 2030. Po tym czasie powinna nastąpić ocena skuteczności podjętych działań oraz ewentualna weryfikacja celów szczegółowych. Wszystkie cele przedstawiono na rysunku 2.

Wśród szczegółowych celów określono pakiety działań. W ramach każdego pakietu, w podziale na poszczególne pierścienie, opisano dokładne rekomendacje. Zadania te realizowane krok po kroku przybliżą do osiągnięcia poszczególnych celów. Podział na rekomendacje przedstawiono w tabelach 1-5.

---

<sup>1</sup> Krych A., 2020, *Horyzont 2050 – o nowy paradygmat planowania mobilności*, Transport Miejski i Regionalny 06/2020.



Rysunek 3. Wizja, cele nadrzędne i cele szczegółowe



Tabela 1. Macierz rekomendacji dla MOFW

Macierz rekomendacji opracowanych w ramach: "Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia"				
REKOMENDACJE				
Obszar wdrażania	Cel szczegółowy	Pakiet działań	Treść rekomendacji	
MOFW	Cel szczegółowy 1: Rozszerzenie zakresu współpracy międzygminnej oraz instytucjonalnej na rzecz budowania spójności MOFW	Struktury zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym w aglomeracji	Stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną i transportową Optymalizacja połączeń w ramach transportu publicznego w obszarze MOFW	
		Wizja rozwoju funkcjonalno-przestrzennego, rezerwacja ciągów komunikacyjnych	Opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego MOFW wraz z dokonaniem przeglądu dokumentów planistycznych Utrzymywanie niezbędnych rezerw dla rozwijania systemów transportowych zgodnie z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej (rezerwy liniowe oraz obszarowe) – dokonanie w niezbędnym zakresie zmian w dokumentach planistycznych	
		Zagospodarowanie terenów zamkniętych	Przeprowadzenie analizy możliwości włączenia części terenów zamkniętych usytuowanych w obszarze MOFW w struktury urbanistyczne gmin (wykorzystanie pod przestrzeń publiczną, węzły przesiadkowe, lokalne centra, ciągi pieszo-rowerowe) Nawiązanie współpracy instytucjonalnej celem wypracowania ścieżki prawnej i organizacyjnej umożliwiającej prowadzenie inwestycji w obszarach nieruchomości kolejowych	
		Działania promocyjne, szkolenia, projekty partnerskie, monitoring procesów rozwoju	Przygotowanie spójnej koncepcji informacyjnej w temacie działań na rzecz zrównoważonej mobilności Monitorowanie procesów rozwoju MOFW	
	Cel szczegółowy 2: Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW	Integracja transportu publicznego	Wypracowanie modelu organizacyjnego dla Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej	Współpraca na rzecz rozwijania systemu kolejowego (reaktywacja nieczynnych linii, nowe miejsca przystankowe)
			Rozwój transportu publicznego o charakterze międzygminnym, w tym w szczególności obwodowych powiązań autobusowych	Wypracowanie wspólnych rozwiązań taryfowych dla całego transportu publicznego w obszarze MOFW
			Wypracowanie jednolitego systemu informacji pasażerskiej	Wypracowanie jednolitych standardów budowy parkingów P&R
			Sieć parkingów Park&Ride	Wypracowanie jednolitych standardów budowy parkingów P&R
		Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych	Opracowanie koncepcji podstawowej sieci dróg dla rowerów w obszarze MOFW wraz z ustaleniem hierarchizacji	Wypracowanie jednolitych standardów infrastruktury rowerowej
			Wypracowanie modelu identyfikacji wizualnej aglomeracyjnej sieci dróg rowerowych	Budowa ciągów rowerowych o charakterze aglomeracyjnym (cyklostrady) do gmin Pierścienia I
	Cyfryzacja transportu, otwarte dane, informacja w czasie rzeczywistym	Implementacja systemów zarządzania ruchem	Wprowadzenie rozwiązań umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym – przygotowanie pilotażu planera podróży	
	Cel szczegółowy 3: Polepszenie warunków zamieszkiwania w obszarze MOFW	Budowa centrów lokalnych	Powiązanie rozwoju zabudowy mieszkaniowej w relacji do węzłów transportowych (zwłaszcza związanych z komunikacją szynową), w szczególności zabudowy wielorodzinnej i intensywnej zabudowy jednorodzinnej (szeregowej i zwartej).	
		Skoncentrowanie transportu na ludziach, powszechność i dostępność dla każdego	Poprawa funkcjonalności miejsc przystankowych pod kątem dostępności dla różnych grup użytkowników	Poprawa jakości zagospodarowania przestrzeni publicznych różnego typu (plac, skwery, miejsca spotkań)
			Likwidacja barier w terenach publicznych	Podniesienie komfortu podróży komunikacją publiczną poprzez wprowadzenie do obsługi pasażerskiej taboru niskopodłogowego
			Poprawa dostępności pieszej i rowerowej szkół w obszarze WROF	Promowanie wykorzystywania w przewozach pasażerskich zeroemisyjnego taboru (wodorowego lub elektrycznego)
			Realizacja elektrolizera na terenie MOFW	Współpraca na rzecz dokończenia obwodnicy aglomeracyjnej – Wschodnia Obwodnica Wrocławia
	Cel szczegółowy 4: Zmniejszenie uciążliwości transportowej dla ludzi i środowiska wraz z poprawą bezpieczeństwa i jakości infrastruktury	Nisko lub zeroemisyjność w transporcie	Współpraca na rzecz budowy obwodnic w celu wyprowadzenia ruchu samochodowego z terenów zabudowanych	
		Deptaki – uspokajanie ruchu – obwodnice	Przebudowa miejsc niebezpiecznych	
		Standardy bezpieczeństwa dróg, wizja zero i czarne punkty	Wykorzystanie obiektów hydrotechnicznych do ruchu pieszego i rowerowego	
	Cel szczegółowy 5: Promowanie i rozwój nowych form i usług z zakresu mobilności	Wykorzystanie rzek	Wskazanie rekomendacji dla lokalizacji centrów logistycznych i kurierskich	
Rozwiązania dla kurierów i logistyki cargo		Wdrożenie rozwiązań ograniczających uciążliwość logistyki i przejazdów kurierskich przez tereny mieszkaniowe i obszary centralne miast	Wdrożenie rozwiązań promujących dostawy niesamochodowymi środkami transportu (np. rowerami transportowymi cargo) w obrębie pierwszej i ostatniej mili.	





Tabela 2. Macierz rekomendacji dla Wrocławia

Macierz rekomendacji opracowanych w ramach: "Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia"			
REKOMENDACJE			
Obszar wdrażania	Cel szczegółowy	Pakiet działań	Treść rekomendacji
Wrocław	Cel szczegółowy 2: Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW	Integracja transportu publicznego	Budowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym przy granicy miasta w powiązaniu ze stacją kolejową lub pętlą tramwajową (węzły nadrzędne)
			Rozszerzanie zasięgu obsługi szynowej – wydłużanie tras tramwajowych
			Rozszerzanie zasięgu obsługi autobusowej – wydłużanie komunikacji autobusowej wraz z nowymi miejscami pętlowymi, w tym poza granice Wrocławia, do najbliższych miejscowości
		Sieć parkingów Park&Ride	Budowa i rozbudowa parkingów w systemie P&R przy węzłach przesiadkowych nadrzędnych (przy granicy miasta)
			Budowa parkingów przesiadkowych przy pozostałych węzłach jedynie w obszarze na zewnątrz obwodnicy śródmiejskiej lub w jej pobliżu (np. pętla tramwajowa Marino), w bezpośrednim sąsiedztwie ważnych dróg wlotowych)
		Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych	Budowa sieci tras rowerowych o parametrach wskazanych w dokumentach strategicznych i operacyjnych miasta
			Budowa ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych umożliwiających bezpieczne dotarcie do centrów przesiadkowych;
			Budowa pozostałych ciągów pieszych i rowerowych odseparowanych od ruchu samochodowego, umożliwiających powiązania pomiędzy osiedlami oraz w powiązaniu z trasami wyprowadzającymi ruch rowerowy w kierunku gmin Pierścienia I
			Prowadzenie działań promujących ruch rowerowy skierowanych do dzieci i dorosłych, edukowanie w zakresie poprawnego korzystania z infrastruktury dla rowerów
		Cyfryzacja transportu, otwarte dane, informacja w czasie rzeczywistym	Rozwijanie Inteligentnego Systemu Transportowego
	Cel szczegółowy 3: Polepszenie warunków zamieszkiwania w obszarze MOFW	Budowa centrów lokalnych	Stymulowanie powstawania centrów lokalnych przy węzłach przesiadkowych nadrzędnych poprzez działania planistyczne
		Skoncentrowanie transportu na ludziach, powszechność i dostępność dla każdego	Uzupełnianie pakietu dostępnych usług publicznych w obszarach o gęstej strukturze zamieszkania
			Rozwijanie strefy płatnego parkowania
	Cel szczegółowy 4: Zmniejszenie uciążliwości transportowej dla ludzi i środowiska wraz z poprawą bezpieczeństwa i jakości infrastruktury	Nisko lub zeroemisyjność w transporcie	Wprowadzanie przekształceń w obszarze ulic i placów z uwzględnieniem wprowadzenia zieleni i rozwiązań retencjonujących wodę opadową
			Rozwój floty taboru szynowego
			Kontynuowanie wymiany taboru autobusowego na nisko lub zeroemisyjny
			Rozwój i promowanie wypożyczalni pojazdów zeroemisyjnych współdzielonych: rowerów (w tym elektrycznych), UTO, skuterów elektrycznych
		Deptaki – uspokajanie ruchu – obwodnice	Promowanie wykorzystywania niskoemisyjnych sposobów dostaw (samochody elektryczne, rowery towarowe)
			Wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni dla infrastruktury pieszej i rowerowej
			Budowa połączeń o charakterze obwodnicowym w celu wyprowadzenia ruchu samochodowego z terenów zabudowanych
Standardy bezpieczeństwa dróg, wizja zero i czarne punkty		Tworzenie stref „Tempo 30”	
		Lokalne uspokajanie ruchu	
		Przebudowa miejsc niebezpiecznych	
Cel szczegółowy 5: Promowanie i rozwój nowych form i usług z zakresu mobilności	Wykorzystanie rzek	Rozwój systemu tramwaju wodnego	
		Współpraca instytucjonalna w celu umożliwienia wykorzystywania obiektów hydrotechnicznych do ruchu pieszego i rowerowego;	
		Budowa nowych przepraw przez rzeki dla ruchu pieszego i rowerowego	
		Budowa marin umożliwiających wykorzystanie transportu wodnego - indywidualnego i zbiorowego, w ruchu codziennym i turystycznym na Odrze	
	Standardy i polityka regulacji UTO i e-mobilności	Preferencyjne parkowanie w strefach płatnego parkowania	
		Wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych	
		Preferencyjne stawki dzierżawy terenu pod stacje ładowania	
Monitorowanie rozwoju technologii samochodów autonomicznych (AV)			
Zapewnienie infrastruktury dla UTO			

Tabela 3. Macierz rekomendacji dla Miast satelickich

Macierz rekomendacji opracowanych w ramach: "Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia"			
REKOMENDACJE			
Obszar wdrażania	Cel szczegółowy	Pakiet działań	Treść rekomendacji
Miasta satelickie	Cel szczegółowy 2: Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW	Integracja transportu publicznego	Budowa węzłów przesiadkowych w powiązaniu z główną stacją kolejową miasta (węzły główne)
		Sieć parkingów Park&Ride	Budowa parkingów w systemie P&R przy węźle głównym oraz w formie parkingów przesiadkowych towarzyszących przy pozostałych węzłach (w szczególności przy stacjach kolejowych)
		Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych	Budowa ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych umożliwiających bezpieczne dotarcie do centrów przesiadkowych
		Cyfryzacja transportu, otwarte dane, informacja w czasie rzeczywistym	Rozwijanie Inteligentnego Sytemu Transportowego
	Cel szczegółowy 3: Polepszenie warunków zamieszkiwania w obszarze MOFW	Budowa centrów lokalnych	Budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową
		Skoncentrowanie transportu na ludziach, powszechność i dostępność dla każdego	Rozwijanie strefy płatnego parkowania
			Wprowadzanie przekształceń w obszarze ulic i placów z uwzględnieniem wprowadzenia zieleni i rozwiązań retencjonujących wodę opadową
	Cel szczegółowy 4: Zmniejszenie uciążliwości transportowej dla ludzi i środowiska wraz z poprawą bezpieczeństwa i jakości infrastruktury	Nisko lub zeroemisyjność w transporcie	Promowanie wykorzystywania niskoemisyjnych sposobów dostaw (samochody elektryczne, rowery towarowe)
			Rozwój i promowanie wypożyczalni pojazdów zeroemisyjnych współdzielonych
		Deptaki – uspokajanie ruchu – obwodnice	Tworzenie stref „Tempo 30”
			Lokalne uspokajanie ruchu
			Wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni dla infrastruktury pieszej i rowerowej
		Standardy bezpieczeństwa dróg, wizja zero i czarne punkty	Poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych
	Przebudowa miejsc niebezpiecznych		
	Cel szczegółowy 5: Promowanie i rozwój nowych form i usług z zakresu mobilności	Wykorzystanie rzek	Wykorzystanie obiektów hydrotechnicznych do ruchu pieszego i rowerowego;
Standardy i polityka regulacji UTO i e-mobilności		Preferencyjne parkowanie w strefach płatnego parkowania	
		Wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych	
		Preferencyjne stawki dzierżawy terenu pod stacje ładowania	
Zapewnienie infrastruktury dla UTO			



Tabela 4. Macierz rekomendacji dla Pierścienia I

Macierz rekomendacji opracowanych w ramach: "Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia"			
REKOMENDACJE			
Obszar wdrażania	Cel szczegółowy	Pakiet działań	Treść rekomendacji
Pierścień I	Cel szczegółowy 2: Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW	Integracja transportu publicznego	Budowa co najmniej jednego węzła głównego w gminie i centrów przesiadkowych jako węzłów pomocniczych
		Sieć parkingów Park&Ride	Budowa parkingów w systemie P&R przy węźle głównym oraz w formie parkingów przesiadkowych towarzyszących przy węzłach pomocniczych (w szczególności przy stacjach i przystankach kolejowych)
		Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych	Budowa ciągu rowerowego łączącego wszystkie gminy Pierścienia I
			Budowa ciągów rowerowych do Wrocławia
			Budowa ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych umożliwiających bezpieczne dotarcie do centrów przesiadkowych
	Cyfryzacja transportu, otwarte dane, informacja w czasie rzeczywistym	Rozwijanie systemów informacji pasażerskiej	
	Cel szczegółowy 3: Polepszenie warunków zamieszkiwania w obszarze MOFW	Budowa centrów lokalnych	Budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych
	Cel szczegółowy 4: Zmniejszenie uciążliwości transportowej dla ludzi i środowiska wraz z poprawą bezpieczeństwa i jakości infrastruktury	Deptaki – uspokajanie ruchu – obwodnice	Lokalne uspokajanie ruchu
			Tworzenie atrakcyjnych przestrzeni z ograniczeniem ruchu samochodowego w centralnych częściach gmin w miejscach rozwijania centrów lokalnych oraz węzłów przesiadkowych
		Standardy bezpieczeństwa dróg, wizja zero i czarne punkty	Izolacja akustyczna dróg szybkiego ruchu i ważnych arterii komunikacyjnych
			Poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych
			Infrastruktura „pierwszej i ostatniej mili” Przebudowa miejsc niebezpiecznych
	Cel szczegółowy 5: Promowanie i rozwój nowych form i usług z zakresu mobilności	Wykorzystanie rzek	Budowa przepraw promowych
Wykorzystanie obiektów hydrotechnicznych do ruchu pieszego i rowerowego			
Budowa marin umożliwiających wykorzystanie transportu wodnego - indywidualnego i zbiorowego, w ruchu codziennym i turystycznym na Odrze			

Tabela 5. Macierz rekomendacji dla Pierścienia II

Macierz rekomendacji opracowanych w ramach: "Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia"			
REKOMENDACJE			
Obszar wdrażania	Cel szczegółowy	Pakiet działań	Treść rekomendacji
Pierścień II	Cel szczegółowy 2: Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW	Integracja transportu publicznego	Budowa co najmniej jednego węzła głównego w miejscowości gminnej (jeżeli gmina posiada bezpośredni dostęp do systemu transportu kolejowego to w powiązaniu ze stacją kolejową)
		Sieć parkingów Park&Ride	Budowa parkingów w formie parkingów przesiadkowych lub w systemie P&R przy węźle głównym oraz przy węzłach pomocniczych zależnie od potrzeb.
		Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych	Budowa ciągów rowerowych do najbliższego miasta powiatowego Budowa ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych umożliwiających bezpieczne dotarcie do centrów przesiadkowych
		Cyfryzacja transportu, otwarte dane, informacja w czasie rzeczywistym	Rozwijanie systemów informacji pasażerskiej
	Cel szczegółowy 3: Polepszenie warunków zamieszkiwania w obszarze MOFW	Budowa centrów lokalnych	Budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość, to w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym)
	Cel szczegółowy 4: Zmniejszenie uciążliwości transportowej dla ludzi i środowiska wraz z poprawą bezpieczeństwa i jakości infrastruktury	Deptaki – uspokajanie ruchu – obwodnice	Lokalne uspokajanie ruchu
			Tworzenie bezpiecznych korytarzy dla przemieszczeń pieszych i rowerowych do miejsc koncentracji usług oraz obiektów użyteczności publicznej
		Standardy bezpieczeństwa dróg, wizja zero i czarne punkty	Izolacja akustyczna dróg szybkiego ruchu i ważnych arterii komunikacyjnych
			Poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych
			Infrastruktura „pierwszej i ostatniej mili” Przebudowa miejsc niebezpiecznych
	Cel szczegółowy 5: Promowanie i rozwój nowych form i usług z zakresu mobilności	Wykorzystanie rzek	Budowa przepraw promowych
			Wykorzystanie obiektów hydrotechnicznych do ruchu pieszego i rowerowego
Budowa marin umożliwiających wykorzystanie transportu wodnego - indywidualnego i zbiorowego, w ruchu codziennym i turystycznym na Odrze			



## 5.2 Realizacja i monitoring

Po przyjęciu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przez władze publiczne rozpoczyna się proces jego wdrożenia i monitorowania. Jest to szereg czynności, które są niezbędne dla skutecznego wdrażania przedmiotowego dokumentu m.in.:

### Zapewnienie właściwego zarządzania i komunikacji, w tym:

- a) zarządzanie planem działania;
- b) komunikację i zaangażowanie mieszkańców;
- c) sprawdzenie postępów w świetle przyjętych celów;

### Wyciągnięcie wniosków, w tym:

- a) regularną aktualizację działania;
- b) identyfikację nowych wyzwań dla nowych generacji Planów Mobilności;
- c) ocenę sytuacji – rozumienie sukcesów i porażek.

Koordinacja wszystkich działań wdrożeniowych jest ważna dla zapewnienia spójnego podejścia. Wymaga to ścisłej współpracy między wszystkimi zaangażowanymi podmiotami. Z kolei realizacja pakietów działań związana jest z możliwościami ich finansowania. Do dyspozycji gmin wchodzących w skład MOFW są:

- ✓ Środki własne gmin;
- ✓ Środki z Funduszy Unijnych w perspektywie 2021-2027;
- ✓ Środki rządowe w ramach krajowych programów;
- ✓ Środki pochodzące z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Harmonogram wdrażania pakietów działań przedstawiono w tabeli 6. Zakłada się możliwość weryfikacji każdego z zadań przewidzianych do realizacji w perspektywie 2030 r. i w przypadku pozytywnej rekomendacji – możliwość ich kontynuacji w następnych latach, również w części strategicznej (do 2035 r.).



**Tabela 6. Harmonogram wdrożenia pakietów działań**

Pakiet	Cele nadrzędne														
	Cele szczegółowe										2031	2032	2033	2034	2035
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030						
Struktury zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym w aglomeracji															
Wizja rozwoju funkcjonalno-przestrzennego, rezerwacja ciągów komunikacyjnych															
Zagospodarowanie terenów zamkniętych															
Działania promocyjne, szkolenia, projekty partnerskie, monitoring procesów rozwoju															
Integracja transportu publicznego															
Sieć parkingów Park&Ride															
Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych															
Cyfryzacja transportu, otwarte dane, informacja w czasie rzeczywistym															
Budowa centrów lokalnych															
Skoncentrowanie transportu na ludziach, powszechność i dostępność dla każdego															
Nisko lub zeroemisyjność w transporcie															
Deptaki – uspokajanie ruchu – obwodnice															
Standardy bezpieczeństwa dróg, wizja zero i czarne punkty															
Wykorzystanie rzek															
Rozwiązania dla kurierów i logistyki cargo															
Standardy i polityka regulacji UTO i e-mobilności															



## Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)

Kolejnym ważnym elementem jest stałe monitorowanie wyników. Jest to możliwe poprzez określenie odpowiednich do założonych celów wskaźników. Ocenę realizacji wskaźników przedstawia się w postaci raportów. Raporty częściowe tworzy się w cyklu rocznym, z kolei Raporty z realizacji wskaźników publikuje się co 3 lata. Pozwoli to na porównanie i ocenę, czy cele wskazane w PZM MOFW są realizowane, jak wyniki wypadają na tle lat ubiegłych oraz czy wykonanie PZM MOFW postępuje zgodnie z oczekiwaniami. Zaproponowane wskaźniki, łatwe do sprawdzenia dzięki dostępności danych prezentuje się w tabelach 7 i 8.



**Tabela 7. Wskaźniki stanu docelowego**

Wskaźnik	Wartość bazowa (stan na koniec roku)	Wartość docelowa	
Praca przewożona gminnych przewozów pasażerskich/komunikacji miejskiej w ujęciu rocznym	41 629 745 wzk (2021)	wzrost pracy przewożonej o: 10% (2030) 15% (2035)	↑
Długość dróg dla rowerów w MOFW <sup>2</sup>	561,7 km (2019)	wzrost długości dróg dla rowerów o: 20% (2030) 25% (2035)	↑
Liczba odnowionych placów i skwerów	0 szt.	20 (2030) 30 (2035)	↑
Wzrost udziału pojazdów zeroemisyjnych w autobusowym transporcie publicznym (gminnym) gwarantujący spadek emisji CO <sub>2</sub> <sup>3</sup>	0% z 687 szt. <sup>4</sup> (2021)	Zastąpienie: 10% (2030) 15% (2035) floty autobusów taboru zeroemisyjnym	↑
Długość dróg dla rowerów wzdłuż cieków wodnych <sup>5</sup>	100,8 km (2020)	wzrost długości tras o: 10% (2030) 15% (2035)	↑

<sup>2</sup> Przy wartości bazowej poniżej 4,0 km wartość docelowa w 2035 r. nie powinna wzrosnąć o mniej niż 1,0 km.

<sup>3</sup> W świetle ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 36), wskaźnik wykorzystywania floty zeroemisyjnej w 30% został narzucony wyłącznie dla gmin, których liczba mieszkańców przekracza 50 tys. (wymóg ten jest ściśle powiązany z wynikiem analizy kosztów i korzyści opracowywanej co 36 miesięcy). Poza tym, gminy, które wchodzą w skład MOFW, wypełniać będą sukcesywnie zapisy dyrektywy unijnej nr 1161/2019 w zakresie zamówień pojazdów w odpowiednim procencie floty opartej o paliwa alternatywne. W związku z tym, że wskaźnik dotyczy całego MOFW, również tych mniejszych miejscowości, przyjęto wskaźnik docelowy w 2030 r. - 15%.

<sup>4</sup> W gminach Strzelin i Środa Śląska występuje dodatkowo 11 autobusów elektrycznych (odpowiednio 4 i 7), które nie zostały uwzględnione w wartości bazowej.

<sup>5</sup> Wskaźnik dotyczy jedynie gmin, w których znajdują się cieki wodne, przy których istnieje możliwość realizacji dróg rowerowych. Dla gmin, które spełniają powyższy warunek - wartość docelowa nie powinna być mniejsza niż 0,5 km.





**Tabela 8. Wskaźniki trendu**

Wskaźnik	Wartość bazowa (stan na koniec roku)	Pożądany trend
Liczba wypadków na drogach publicznych MOFW	756 (2020)	spadek ↓
Liczba centrów/węzłów przesiadkowych	615 (2020)	wzrost ↑
Liczba miejsc postojowych na parkingach Park&Ride	3 597 (2020)	wzrost ↑
Liczba miejsc postojowych na parkingach Bike&Ride	1 482 (2020)	wzrost ↑
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych w MOFW	62 (2021)	wzrost ↑
Liczba stacji wypożyczania rowerów w MOFW	201 (2021)	wzrost ↑
Liczba stacji i przystanków kolejowych	96 (2021)	wzrost ↑
Wskaźnik nasycenia samochodami osobowymi na 1000 mieszkańców w powiatach MOFW	720,2 (2020)	spadek ↓
Średnia liczba par połączeń kolejowych do Wrocławia z poszczególnych gmin MOFW	17,2 (2021)	wzrost ↑
Udział liczby ludności MOFW zamieszkującej w odległości 800 m od stacji i przystanków kolejowych lub 500 m od przystanku komunikacji publicznej <sup>6</sup>	90,3% (2020)	wzrost ↑
Zmniejszenie emisji CO <sub>2</sub> związane z realizacją gminnych przewozów pasażerskich/komunikacji miejskiej [kg CO <sub>2</sub> /rok]	160 551 kg CO <sub>2</sub> /rok (2021)	wzrost ↑

<sup>6</sup> Dotyczy liczby ludności zameldowanych na pobyt stały.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



## 6 Podsumowanie



W Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Wrocławia zachodzi rozwój społeczny i gospodarczy a wraz z nim rosną oczekiwania mieszkańców związane z komfortem przemieszczania się. Plan Zrównoważonej Mobilności dla MOFW to strategiczna próba zaspokojenia tych potrzeb. Plan nie koncentruje się wyłącznie na ruchu, lecz na ludziach, dostępności, równości społecznej, zdrowiu, bezpieczeństwie, jakości przestrzeni, kładąc nacisk na poszczególne elementy mobilności. Występujące problemy z przemieszczaniem się należy zatem rozwiązywać w sposób zrównoważony – z uwzględnieniem społeczeństwa, środowiska i każdego sektora transportu oraz w sposób zintegrowany – przy zaangażowaniu różnych grup interesariuszy, pomiędzy sąsiadującymi gminami czy różnymi poziomami władz. Takie podejście to szansa dla zapewnienia harmonii i spójności sieci miejskiej i transportowej.

Najważniejsze działania, na jakie kładzie się nacisk to:

- ✓ Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego
  - Tworzenie parkingów i węzłów przesiadkowych;
  - Rozszerzanie zasięgu obsługi transportu zbiorowego;
  - Rozwój taboru autobusowego, szynowego;
  - Budowa i uzupełnianie sieci dróg rowerowych i pieszych.
- ✓ Zwiększenie bezpieczeństwa i poprawa warunków zamieszkania
  - Rozwijanie usług przy węzłach przesiadkowych;
  - Uzupełnianie pakietu usług w obszarach o gęstej strukturze zamieszkania;
  - Lokalne uspokojenie ruchu, tworzenie stref pieszych;
  - Przekształcenia placów, ulic uwzględniające wprowadzenie zieleni i rozwiązań retencjonujących wodę opadową.
- ✓ Promocja i rozwój nowych form mobilności
  - Wyznaczanie miejsc postojowych dla samochodów elektrycznych, preferencyjne warunki parkowania;
  - Rozwój systemu transportu wodnego;
  - Wykorzystanie obiektów hydrotechnicznych do ruchu pieszego i rowerowego.
- ✓ Rozwijanie Inteligentnego Systemu Transportowego
- ✓ Współpraca instytucjonalna

Z punktu widzenia mieszkańca obszaru funkcjonalnego oznaczać to będzie:

- ✓ zwiększenie efektywności transportu,
- ✓ poprawę dostępności do celów podróży,
- ✓ komfort i bezpieczeństwo podróżowania,
- ✓ redukcję emisji zanieczyszczeń,
- ✓ podniesienie atrakcyjności i jakości otoczenia.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



# Spis tabel, rysunków i załączników



## Spis rysunków

Rysunek 1. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej .....	8
Rysunek 2. Podział PZM MOFW na 4 podobszary .....	15
Rysunek 3. Wizja, cele nadrzędne i cele szczegółowe .....	23

## Spis tabel

Tabela 1. Macierz rekomendacji dla MOFW .....	24
Tabela 2. Macierz rekomendacji dla Wrocławia .....	25
Tabela 3. Macierz rekomendacji dla Miast satelickich .....	26
Tabela 4. Macierz rekomendacji dla Pierścienia I .....	27
Tabela 5. Macierz rekomendacji dla Pierścienia II .....	28
Tabela 6. Harmonogram wdrożenia pakietów działań .....	30
Tabela 7. Wskaźniki stanu docelowego .....	32
Tabela 8. Wskaźniki trendu .....	33

