dr inż. Andrzej Brzeziński
dr inż. Tomasz Dybicz

Koreferat:

Opinia do projektu Wrocławskiej Polityki Mobilności (WrPM).

1. Wstęp

Koreferat został opracowany na zamówienie Gminy Wrocław w celu prezentacji na Seminarium dyskusyjnym na temat projektu Wrocławskiej Polityki Mobilności [1]. Tworzona Wrocławska Polityka Mobilności będzie aktualizacją obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia, która została uchwalona w 1999r [2]. Opinię wykonano ze szczególnym uwzględnieniem: światowych tendencji w kształtowaniu mobilności oraz w odniesieniu do wzorców przyjętych w innych miastach polskich i europejskich miastach. W opracowaniu zwrócono szczególną uwagęna to czy zalecenia i wnioski autorów opisane w referacie [3] zostały uwzględnione w opiniowanym projekcie.

2. Uwagi generalne

1. Ważną zaletą dokumentu jest jego syntetyczność i zwartość, co powinno być charakterystyczne dla dokumentów o charakterze kierunkowym – polityki transportowej.
2. We wprowadzeniu do dokumentu autorzy w sposób syntetyczny, ale prawidłowo zdefiniowali podstawowe uwarunkowania i Polityki mobilności w tym konieczność łączenia działań związanych z rozwojem zrównoważonego systemu transportowego i zarządzania mobilnością. Słusznie także, z punktu widzenia czytelności dokumentu, w tej części autorzy wyjaśniają jak rozumieją pojęcie zrównoważonej mobilności.
3. Zasadniczo cel generalny polityki mobilności został sformułowany w sposób prawidłowy. Wskazane jest rozważenie dodania czynnika związanego z zapewnieniem bezpieczeństwa w transporcie. Np „tworzenie optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów”.
4. Zasadniczo cele podstawowe zostały sformułowane w sposób prawidłowy. Wskazane jest rozważenie możliwości ich uzupełnienia w punkcie 2 o wzmocnienie nie tylko transportu zbiorowego, ale także ruchu rowerowego i pieszego oraz dodanie punktu podkreślającego znaczenie związków pomiędzy systemem transportowym i zagospodarowaniem przestrzennym.

3. Analiza projektowanej aktualizacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia względem zaleceń przedstawionych w referacie [3]

W referacie [3] autorzy A. Brzeziński i T. Dybicz przedstawili w formie wniosków i wynikających z nich zaleceń elementy, które powinny być wzięte pod uwagę przy aktualizacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia, a które powinny być zmodyfikowane lub usunięte. Do najważniejszych z nich należały:

1. Propozycja modyfikacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia odnosząca się do celu generalnego.
2. Propozycje modyfikacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia odnoszące się do celów podstawowych.
3. Propozycje modyfikacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia odnoszące się do strategii zrównoważonego rozwoju.
4. Propozycje modyfikacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia odnoszące się do zadań priorytetowych i środków na realizację polityki transportowej.

Ad1. Propozycja modyfikacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia odnosząca się do celu generalnego:

Mając na uwagę cele zapisane w Białej Księdze Unii Europejskiej w zakresie transportu [4]*zaleconouzupełnienie celu generalnego Polityki Transportowej Wrocławia o stwierdzenia dotyczące konieczności integracji polityki transportowej z celami zawartymi w Białej Księdze, a dotyczącymi redukcji emisji spalin z transportu oraz nawiązanie do strategii zrównoważonego rozwoju i nowej kultury mobilności. Znaczenie tych elementów w ostatnich latach znacznie wzrosło w stosunku do okresu lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku.*

Mając na uwadze zapis celu generalnego z obowiązującej polityki [2]: *„Generalnym celem polityki transportowej Wrocławia jest: stworzenie warunków zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywne ekonomicznie przemieszczanie się osób oraz towarów, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska."*z zapisem z opiniowanego dokumentu [3]: *„Generalnym celem Wrocławskiej polityki mobilności jest tworzenie optymalnych warunków do efektywnego przemieszczania osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska."* można stwierdzić, że w projektowanym dokumencie nie podkreślono aspektów środowiskowych związane z systemem transportowym i jego wpływu na środowisko

Mając na uwadze fakt, że znaczenie kwestii środowiskowych znacznie wzrosło w polityce EU, i są one mocno akcentowane w Białej Księdze [4] można odnieść wrażenie, że w projektowanym dokumencienie dostrzeżono w dostateczny sposób zarysowujących się tendencji iwytycznych dla państw EU, zwłaszcza, jeśli chodzi o [4]: *„Zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 60%"* w całej EU.

Na uwagę zwraca zdecydowana zmiana podejścia do wielkości obszaru, jaki ma być objęty oddziaływaniem nowej polityki. W celu generalnym obowiązującej polityki wyraźnie zapisano, że dotyczy ona samego Wrocławia, podczas gdy obszar oddziaływania projektowanej polityki transportowej został rozszerzony na obszar metropolitarny.

Jest to bardzo ważna zmiana podejścia, która świadczy o wzroście świadomości, że, na jakość systemu transportowego miasta mają wpływ nie tylko jego mieszkańcy, ale również otoczenie zewnętrzne. Zaproponowane rozszerzenie obszaru oddziaływania polityki transportowej będzie ułatwiać osiąganie zakładanych celów. Niemniej jednak zabrakło doprecyzowania, w jaki sposób polityka ma wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców obszaru metropolitarnego oraz w jaki sposób zorganizować planowanie i zarządzenie systemem transportowym, zwłaszcza w kontekście niezbędnej współpracy samorządów leżących w obszarze metropolitarnym i konieczności podejmowaniaw sposób zintegrowany wspólnych przedsięwzięć.

Ad 2. Propozycje modyfikacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia odnoszące się do celówpodstawowych:

W referacie [3] autorzy niniejszego koreferatu zwrócili uwagę na zbyt ogólny sposób opisania celów podstawowych w obowiązujących polityce transportowej. Uwaga ta może być również odniesiona do projektowanego dokumentu.

Wprowadzony zapis, w którym zdefiniowano pożądany podział zadań przewozowych [3] *„W dalszej perspektywie podział zadań przewozowych pomiędzy transportem niesamochodowym a samochodowym indywidualnym powinien kształtować się średnio w mieście na poziomie 60%: 40%."* powinien zostać poddany szerszej dyskusji. Potrzebne jest wyjaśnienie, dlaczego taki podział zadań przewozowych jest uznawany za podział optymalny oraz odniesieniei porównanie zakładanego podziału z podziałem istniejącym. Ponadto propozycja tak uogólnionego celu (podział 40/60) nie wyjaśnia polityki dotyczącej centralnych (zabytkowych) części miasta, w przypadku, których można oczekiwać znacznie bardziej radyklanego podejścia, z dążeniem do uzyskania podziału zadań przewozowych na poziomie 80% transport nie samochodowy i tylko 20% samochodowy. Podobnie brak wyjaśnienia dot. celów związanych z podziałem zadań przewozowych w podróżach o zasięgu metropolitarnym

Niezręczne jest także posługiwanie się terminem „transport niesamochodowy". Można domyślić się, że twórcy WrPM określają tym mianem transport, który odbywa się w sposób inny niż w wykorzystaniem samochodów osobowych, włączając w to wszystkie środki transportu zbiorowego (także autobusy) oraz podróże z wykorzystaniem rowerów i podróże piesze. Jednak określenie to jest niejednoznaczne, bowiem może także być rozumiane,

jakotransport odbywany rowerem, pieszo i transportem zbiorowym z pominięciem autobusów. Jednym z rozwiązań może być wprowadzenie terminu „transport ekologiczny", do którego zaliczane będą podróże odbywane komunikacją zbiorową, rowerem, pieszo i warto jeszcze rozważyć dodanie niskoemisyjnymi samochodami osobowymi.

Mając na uwadze, że celem polityki transportowej jest między innymi zmniejszanie negatywnego wpływu transportu na środowisko ustalenie dopuszczalnego udziału 40% podróży odbywanych transportem samochodowym indywidualnym, (czyli w podróżach ogółem) jest zastanawiająco wysokie. Dla przykładu w Warszawie udział tego typu podróży w podróżach ogółem wynosi tylko 23.4% [5], czyli znacznie poniżej projektowanego limitu 40% dla Wrocławia.Zaproponowany podział mieści się w kanonie polityki zrównoważonego rozwoju jednak powinien być on indywidualnie określany na podstawie analiz ruchu. Powinien być to poziom, którego osiągnięcie w znacznym stopniu przyczyni się do osiągnięcia zakładanych celów zmierzonych w sposób ilościowy.Brak jest też bardziej precyzyjnego określenia tego celu w odniesieniu do poszczególnych obszarów miasta (np. obszaru centralnego, czy też podróży metropolitarnych).

W celach podstawowych projektowanej polityki transportowej zabrakło wyrażenia odpowiedniej determinacji w sformułowaniu kierunków działania zalecanych w dokumentach UE w tym, jeśli chodzi o:

- bardziej zdecydowaną poprawę bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenie liczby wypadków i ofiar śmiertelnych, z wprowadzeniem wymogu stałego monitorowania stanu brd i z podparciem działań odpowiednimi analizami, określaniempoziomów bezpieczeństwa ruchu z uwzględnieniem przyczyn występowania zagrożeń, harmonogramami wdrażania rozwiązań poprawiających brd;

- bardziej efektywne wykorzystania istniejącej infrastruktury poprzez wykorzystywanie rezerw np. dzięki stosowaniu inteligentnych systemów transportowych oraz pełnej realizacji zasady „użytkownik płaci" i „zanieczyszczający płaci".

Mając na uwadze zdecydowany nacisk i wagę, jaką nadaję się w polityce EU aspektom środowiskowym można odnieść wrażenie, że w projektowanej WrPM jest zbyt mało propozycji w tym względzie. W Białej Księdze w celach podstawowych stwierdza się [4], że „sektor transportu musi zużywać mniej energii", w którym słowo „musi" pełni kluczową rolę. Dodatkowo w Białej Księdze [4] zapisano, że *„Muszą powstać nowe wzorce transportu, pozwalające na transport większej liczby towarów i pasażerów za pomocą najwydajniejszych środków lub kombinacji takich środków*"… oraz, że *„użytkownicy transportu opłacają jego pełne koszty w zamian za mniejsze zagęszczenie ruchu, więcej informacji, lepsze usługi i większe bezpieczeństwo."* Przytoczone zalecania EU nie mają pełnego odzwierciedlenia w celach podstawowych sformułowanych w projekcie WrPM. Zapisy Białej Księgi o pełnej realizacji zasady „użytkownik płaci" stoją w sprzeczności z ideą promowania transportu zbiorowego, który jest dotowany. Stąd wprowadzenie pełnej odpłatności za korzystanie z transportu zbiorowego w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej jest mało realistyczne. Trudne będzie też obciążanie użytkowników samochodów osobowych pełnymi kosztami związanymi z korzystaniem i dostępem z infrastruktury. Na przeszkodzie przed wprowadzeniem takich rozwiązań jest nie tylko sytuacja społeczno-gospodarcza, ale również problem z prawidłowym wyznaczeniem kosztu, który będzie uwzględniał pełne koszty

infrastruktury i jej utrzymania wraz z kosztami zewnętrznymi powodowanymi przez transport. Jedną z możliwości jest ewentualne nawiązanie do wprowadzenia opłat dla użytkowników samochodów osobowych za efekty zatłoczenia. Może on być policzony poprzez przemnożenie czasów traconych w godzinach szczytów przez wartości czasu użytkowników. Koszt ten może być naliczany użytkownikom pojazdów za ich używanie w czasie godzin szczytu czy za wjazd do miasta lub jego centrum. Wprowadzeni takie rozwiązania będzie bardzo trudne niemniej jednak warto by w WrPM pojawił się zapis o możliwości stosowania takich rozwiązań w przyszłości, które będą służyły realizacji zasady stopniowego wprowadzanie reguły „użytkownik płaci" z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych.

Ad 3. Propozycje modyfikacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia odnoszące się do strategii zrównoważonego

W projektowanej aktualizacji polityki transportowej usunięto zapisy o strategii zrównoważonego rozwoju. Punkt ten został zastąpiony nowym punktem „Zasady realizacji polityki".Przedstawiono w nim 8 zasad realizacji polityki. Wątpliwość budzi:

- Punkt 3 - zapis wprost zakładający priorytet dla rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego. Rozumiejąc często konieczność takich działań, zasadą powinno być jednak stosowanie rachunku ekonomicznego przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych, także, jeśli chodzi o transport zbiorowy.
- Punkt 5 – zapis bardzo ogólny, z trudną do określenia miarą zachowania właściwych proporcji – czyli jakich? – niezbędne doprecyzowanie, czy chodzi o utrzymanie obecnej (nie)równowagi, czy o nie powiększanie zaległości utrzymaniowych, czy też odbudowanie majątku?
- Punkt 6 – zapis bardzo ogólny – na czym ma polegać dążenie do zapewnienia równowagi przestrzennej i ekologicznej – niezbędne doprecyzowanie.
- Punkt 7 – potrzeby powinny być uwzględnianie nie tylko na etapie planowania, ale też projektowania i eksploatacji.

Ad 4. Propozycje modyfikacji obowiązującej Polityki Transportowej Wrocławia odnoszące się do zadań priorytetowych i środków na realizację polityki transportowej

W projektowanej aktualizacji polityki transportowej usunięto zadania priorytetowe, pozostawiając zapisy tylko o *„Środkach realizacji celów podstawowych".* Zostały one opracowane przy założeniu nowej koncepcji, w której środki realizacji celów podstawowych zostały rozpisane na indywidulanych 15 obszarów/ płaszczyzn funkcjonowania miasta mając na uwadze, że niektóre ze środków mogą się przenikać lub powtarzać w kilku obszarach.

Do obszarów/ płaszczyzn funkcjonowania miasta, którym przypisano środki realizacji projektowanej polityki należą:

1) OBSZAR: planowanie przestrzenne.

2) OBSZAR: kształtowanie zrównoważonej mobilności.

3) OBSZAR: transport zbiorowy.

4) OBSZAR: transport samochodowy osobowy (indywidualny).

5) OBSZAR: transport towarowy.

6) OBSZAR: transport lotniczy.

7) OBSZAR: bezpieczeństwo przemieszczania się.

8) OBSZAR: polityka parkingowa.

9) OBSZAR: transport rowerowy.

10) OBSZAR: ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności.

11) OBSZAR: organizacja i zarządzanie.

12) OBSZAR: ekonomia i finanse.

13) OBSZAR: ochrona środowiska.

14) OBSZAR: monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych.

15) OBSZAR: dialog społeczny.

Wprowadzenie wyżej wymienionego podziału na obszary funkcjonowania miasta oraz przypisanie im adekwatnych środków realizacji celów podstawowych projektowanej polityki można uznać dobry kierunek aktualizacji obowiązującej polityki, porządkujący realizację zadań.

Z drugiej strony tak drobny podział, wielość obszarów działań będzie stwarzać trudność ze wskazaniem obszarów/działań priorytetowych, mających odgrywać kluczową rolę w realizacji celów podstawowych. Dotyczy to również samych środków realizacji. Do każdego z obszarów przypisano stosunkowo dużą ich liczbę. W tym np. do obszaru pierwszego 13 środków, do obszaru drugiego 8 środków, do obszaru trzeciego 18 środków itp. Istnieje zagrożenie, że brak zastosowania hierarchizacji w przypadku zaproponowania tak dużej liczby środków może skutkować w przyszłości skupianiem się na realizowaniu działań łatwiejszych, kosztem działań ważnych, mających kluczowe znaczenie dla celów podstawowych polityki.

Uzasadnione jest również rozważenie możliwości połączenia punktów/obszarów 2 i 14. Monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych mieści się w obszarze zarządzania mobilnością

Zdaniem autorówkoreferatu, niektóre z zaproponowanych środków powinny być przedstawione w szerszym kontekście, co mogłoby przyczynić się do ich większego wpływu na realizację celów projektowanej polityki transportowej, w tym:

- Obszar 1: planowanie przestrzenne, środek: stymulowanie rozwoju miasta w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, można uzupełnić / rozwinąć o stwierdzenie o przeciwdziałaniu rozwoju miasta w rejonach słabo obsługiwanych transportem zbiorowym oraz dążeniem do ograniczania transportochłonności systemu poprzez równoważenie sposobu zagospodarowania przestrzennego terenów rozwojowych (mieszanie funkcji)

- Obszar 3: transport zbiorowy, środek: zapewnienie wygodnych dojść pieszych do węzłów i przystanków transportu zbiorowego, można uzupełnić / rozwinąć o dodanie wymogu zapewnienia dogodnych warunków do wykonywania przesiadek.

- Obszar 3: transport zbiorowy, środek:o wspomaganiu regionalnych systemów transportu zbiorowego - propozycja zbyt daleko idąca, metropolitarnego tak.

- Obszar 3: transport zbiorowy, środek:dot. kreowania priorytetu transportu zbiorowego – zbyt ogólny, wymaga rozwinięcia,

- Obszar 3: transport zbiorowy, środek:dot. rozwoju floty taboru o pojazdy ekologiczne – zbyt ogólny, powinien zostać doprecyzowany z dodaniem zapisu o uwzględnieniu przy podejmowaniu decyzji rachunku ekonomicznego, uwzględniającego korzyści, ale też koszty inwestycyjne, także w zakresie infrastruktury służącej obsłudze taboru i koszty eksploatacyjne.

- Obszar 4: transport samochodowy osobowy (indywidualny):we wstępie do opisu obszaru 4 brak jest deklaracji dot. ograniczania roli samochodu we Wrocławiu, zwłaszcza w centralnych obszarach miasta.

- Obszar 5: transport towarowy:brak zapisów dotyczących promowania efektywnego zarządzania ładunkami (przeciwdziałanie wykonywaniu pustych przewozów),

- Obszar 5: transport towarowy: brak zapisów dotyczących wpływania na stosowanie ekologicznych pojazdów (silników) – punkt ostatni dot. rozwiązań ekologicznych jest zapisany zbyt ogólnie.

- Obszar 6: transport lotniczy, środek:stworzenia wizerunku lotniczej bramy do miasta – zapis wymaga doprecyzowania, jest niejasny i nie wiadomo, co ma oznaczać, – jakie działania?

- Obszar 6: transport lotniczy, środek: wspieranie rozwoju małych lotnisk dla ruchu biznesowego – wymaga wyjaśnienia, na czym miałaby polegać rola miasta.

- Obszar 7: bezpieczeństwo przemieszczania się: zaproponowane rozwiązania odnoszą się wyłącznie do etapu projektowania inwestycji transportowych, bez uwzględnienia etapu eksploatacji – wskazane rozszerzenie.

- Obszar 7: bezpieczeństwo przemieszczania się: zaproponowane rozwiązania odnoszą się odniesienie się wyłącznie do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego (traffic safety) z pominięciem bezpieczeństwa osobistego w systemie transportowym (security)– wskazane rozszerzenie.

- Obszar 8: polityka parkingowa:brak jednoznacznych zapisów dotyczących limitowania miejsc parkingowych w nowej zabudowie, w poszczególnych strefach miasta – jest tylko zapis o kontrolowaniu liczby, co nie wyjaśnia stopnia radykalności podejścia.
- Obszar 9: transport rowerowy:
    - brak doprecyzowania sposobu organizacji wypożyczalni rowerowych – wskazana jest deklaracja dot. systemu roweru publicznego,
    - powtarzanie zapisów dot. spójności tras rowerowych – wystarczy jednokrotne zapewnienie,
    - brak deklaracji dot. zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w ruchu i bezpieczeństwa osobistego systemu.
- Obszar 10, ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności:
    - wskazana wyraźniejsza deklaracja, co oznacza system bez barier (np. w obszarze centralnym przejścia w poziomie terenu, a nie podziemne i nadziemne),
    - wskazana wyraźniejsza deklaracja, co oznacza priorytet dla ruchu pieszego w centrum – np. nawet kosztem przepustowości ulic dla ruchu samochodowego (w sygnalizacji świetlnej).

W niektórych przypadkach powstają wątpliwości czy przedstawione środki będą służyły realizacji celów projektowanej polityki czy wręcz mogą utrudniać ich realizację, np.:

- Obszar 3: transport zbiorowy, środek: zapewnienie jednolitego systemu opłat za korzystanie z miejskiego i metropolitalnego systemu transportu zbiorowego. Rozwiązanie to jest bardzo korzystne dla mieszkańców obszarów metropolitalnych. Przy wdrażaniu tego rozwiązania warto sięgnąć po doświadczenia innych miast w Polsce.Były przypadki, że wprowadzanie jednolitego systemu opłat wiązało się ze żmudnymi negocjacjami i blokadami decyzyjnymi ze stron niektórych samorządów, które współfinansowały system zmuszając tym samym ciężar finansowania na samorządy dominujące. Stąd do wprowadzania tego typu rozwiązań należy się dobrze przygotować i przeprowadzić analizy kosztów i korzyści, które będą jednym z podstawowych materiałów służących do negocjacji.
- Obszar 3: transport zbiorowy, środek: wspieranie rozwoju transportu wodnego. Inicjatywa taka powinna najpierw zostać poddana wnikliwym analizom efektywności. Szczególnie pod kątem sprawdzenia czy finansowanie tego nowego środka transportu nie jest zbyt kosztowne z punktu widzenia niezbędnych dopłat z budżetu miasta; do rozważenia jest natomiast traktowanie transportu wodnego, jako produktu turystycznego.

- Obszar 4: transport samochodowy osobowy (indywidualny) środek:dotyczący zamiaru maksymalnego wykorzystania potencjału istniejącej infrastruktury transportu samochodowego jest sprzeczny z polityką zarządzania mobilnością.

- Obszar 5: transport towarowy, środek dotyczący wspierania działań na rzecz transportu wodnego – wymagane jest potwierdzenie sprawdzenia tego postulatu i uwarunkowań związanych z korzyściami i kosztami społecznymi takiego rozwiązania.

- Obszar 6: transport lotniczy, środek: stworzenie warunków do uruchomienia połączenia szynowego centrum miastaoraz głównych miast regionu z lotniskiem. Z uwagi na spodziewane koszty takiego rozwiązania, za niezbędne należałoby uznać wykonanie analizy ekonomicznej i finansowej takiego rozwiązania, w konfrontacji z innym sposobem zapewnia dobrej dostępności portu lotniczego. Dopiero wnioski z takiej analizy mogłyby stanowić podstawę do formułowania zapisów w dokumencie takim, jakim jest WrPM.. Tym bardziej, że lotnisko we Wrocławiu jest już dobrze obsługiwane transportem zbiorowym.

- Obszar 6: transport lotniczy, środek: stworzenie warunków do rozwoju lądowisk na obszarze miasta i wspieranie rozwoju małych lotnisk dla ruchu biznesowego. Zaproponowane środki nie mają większego znaczenia dla osiągnięcia zakładanych celów podstawowych polityki transportowej miasta. Autorzy nie wyjaśniają, na czym mogłoby polegać stworzenie możliwości i jakie mogłoby to mieć skutki finansowe z punktu widzenia budżetu miasta.

- Obszar 8: polityka parkingowa, środek:wprowadzanie preferencji cenowych dla stałych mieszkańców strefy płatnego parkowaniajest zapisem sprzecznym z ideą zarządzania mobilnością w ramach, której w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym należy dążyć do ograniczania motoryzacji wśród mieszkańców.

Przedmiotem szczególnej uwagi jest również przedstawiona doktryna w Obszarze: transport zbiorowy. W opisie obszaru zwrócono uwagę na to, że fundamentem transportu zbiorowego jest transport szynowy – tramwaje i kolej. Wydaje się, że taki zapis jest zbyt ogólny. Nie ulega wątpliwości, że ze względu na kształt systemu i planowany rozwój szereg głównych korytarzy transportowych będzie obsługiwany przy pomocy komunikacji tramwajowej. Z drugiej jednak strony niezbędne jest ustalenie przyszłej roli komunikacji autobusowej, w tym także o charakterze BRT. Czy ma ona pełnić jedynie funkcje dowozowej do komunikacji szynowej, czy też w niektórych korytarzach ma pełnić role podstawową, z punktu widzenia, jakośćobsługi, nie gorszą niże tramwaje? Ostrożnie należy także podchodzić do deklaracji dotyczących systemu kolejowego, którego obecna rola jest marginalna, a koszty budowy, modernizacji, rewitalizacji i eksploatacji bardzo wysokie. Dodatkowo, w obecnym systemie własnościowym, rola samorządu miejskiego w rozwoju komunikacji kolejowej jest dość ograniczona (np., jako operator w systemie, i właściciel wybranych obiektów) Tak, więc ew. zapisy w WrPM powinny być poprzedzone analizami efektywności, w których poważnie powinno się rozpatrywać konkurencyjną rolę nowoczesnej komunikacji autobusowej i jak się wydaje dość powściągliwe kolejowej.. Rozwijanie wszystkich tych systemów, bez względu na wnioski płynące z analiz ekonomicznych byłoby sprzeczne z zasadami rozwoju zrównoważonego.

3. Analiza zapisów o monitorowaniu realizacji polityki transportowej

Dobrą propozycją jest wprowadzenie zapisu o potrzebie monitorowaniu realizacji wrocławskiej polityki mobilności. Skuteczność monitorowania wymaga wskazania jednostki odpowiedzialnej, zobowiązanej do przygotowywania corocznych sprawozdań i w oceny pod kątem zgodności z założonymi celami. Monitorowaniem powinno być objętych łącznie 21 mierników, które przypisano do 9 z 15 obszarów funkcjonowania miasta. Dobór tych elementów wydaje się dość przypadkowy i wymaga przemyślenia. Na przykład wymienia się stan technicznych torów tramwajowych, jako element oceny infrastruktury. Dlaczego nie bierze się pod uwagę stanu systemu zasilania, lub stanu taboru? Tymczasem w polityce zarządzania mobilnością wydaje się, że podstawowymi parametrami może następująca lista mierników:

1. Stan motoryzacji.
2. Średnie długości podróży.
3. Liczby i działy podróży odbywanych samochodami, pieszo, transportem zbiorowym i rowerami.
4. Transportochłonność systemu transportowego (pojazdo-kilometry, pasażero-kilometry) oraz średnieczasy i długości podróży i prędkości komunikacyjne środków transportu zbiorowego.
5. Zużycie energii w systemie.
6. Emisje zanieczyszczeń.
7. Liczba wypadków i ofiar.

Wskazane jest by wymienione poniżej mierniki były analizowane w szerszym kontekście niż zaproponowanym przez autorów WrPM:

- udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży w mieście – zaproponowano, by miernik ten był badany raz na 5 lat w ramach badań KBR. Za pozytywny wynik proponuje się wartość większą niż 60%. Mając, że we Wrocławiu będą wykonywane ciągłe pomiary natężenia ruchu (np. dane z systemu zarządzania ruchem) i liczby pasażerów transportu zbiorowego (badania napełnieni linii, system biletowy itp.) miernik ten można szacować w każdym roku i monitorować systematyczne zmiany miernika;
- liczba wypadków na drogach – w ramach analiz miernika będzie tylko sprawdzana liczba wypadków w stosunku do roku poprzedniego. Tak ważny miernik powinien być przedmiotem szczególnej troski. W ramach analiz powinno się również przedstawiać wykaz zrealizowanych inwestycji, których celem było likwidacja niebezpieczne miejsc. Jednym z ocenianych charakterystyk powinna być zmiana liczby miejsc uznawanych za niebezpieczne dla brd;

- średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych – uzupełnieniem tego miernika powinna być średnia prędkość samochodów w porównywalnych korytarzach i obszarach miasta.

Wnioski

Jak już pokreślono na początku koreferatu ważną zaletą dokumentu jest jego syntetyczność i zwartość, co powinno być charakterystyczne dla dokumentów o charakterze kierunkowym – polityki transportowej.
Poszczególne elementy WrPM zostały zdefiniowane w sposób prawidłowy. Przedstawione w koreferacie opinie autorów dotyczące poszczególnych zapisów projektowanego dokumentu mogą zostać wykorzystane do kontynuacji prac nad WrPM.

Bibliografia:

[1] Projekt OPINIOWANIE Wrocławska Polityka Mobilności. Zespół do ds. aktualizacji Polityki transportowej Wrocławia, Wrocław 2012/2013

[2] Polityka Transportowa Wrocławia, uchwała Nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 r.

[3] A. Brzeziński, T. Dybicz „Analiza dokumentu Polityka Transportowa Wrocławia przyjętego uchwałą Nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 r. Seminarium dyskusyjnePOLITYKA TRANSPORTOWA WROCŁAWIA Z 1999 R. Wrocław, czerwiec 2012 r.

[4] BIAŁA KSIĘGA. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. KOM(2011) 144. Bruksela, 2011.

[5] Warszawskie Badanie Ruchu 2005. Warszawa, grudzień 2005 r.

[6] ZIELONA KSIĘGA. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście. KOM(2007) 551. Bruksela, 2007.

[7] Notatka: Plany zrównoważonego transportu miejskiego. Parlament Europejski, Departament Polityczny ds. Polityki Strukturalnej i Polityki Spójności. Bruksela, 2010.