

KOREFERAT DO PROJEKTU DOKUMENTU „WROCŁAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI”

Koreferat odnosi się do liczącego 15 stron opracowania przygotowanego przez zespół ds. aktualizacji Polityki transportowej Wrocławia w składzie: Marek Żabiński, Anna Rygała, Elwira Nowak, Sławomir Gonciarz, Monika Kozłowska-Święconek, Zbigniew Komar, Marek Czuryło, Grzegorz Roman, Władysław Smyk.

Zawartość koreferowanego opracowania:

I. Wprowadzenie

I.1 Zrównowazona mobilność

II. Cele polityki

II.1 Cel generalny

II.2. Cele podstawowe

III. Zasady realizacji polityki

IV. Środki realizacji celów podstawowych

V. Monitoring

VI. Słowo końcowe

Niniejszy koreferat jest logiczną kontynuacją opracowanej w czerwcu 2012 r. mojej opinii p.t. „Analiza polityki transportowej Wrocławia”.

Polityka mobilności czy polityka transportowa ?

Zatytułowanie opiniowanego projektu dokumentu „Wrocławska Polityka Mobilności” podkreśla poprzez przymiotnik „wrocławska” jej specyficzny (lokalny) charakter. Natomiast posłużenie się pojęciem „mobilność” może z jednej strony być mylące, ze względu na znacznie szerszy zakres tego pojęcia niż będący przedmiotem opisu, a z drugiej – sugeruje zawężenie polityki transportowej do kwestii związanych z zarządzaniem mobilnością.

Mobilność w szerokim ujęciu, tj. socjologicznym to przemieszczanie się osób z jednej klasy społecznej do drugiej. Mobilność przestrzenna stanowi element pojęcia mobilności (ruchliwości) społecznej. Obejmuje¹ migrację i cyrkulację, czyli fizyczne przemieszczenia ludzi, jakim towarzyszy transfer z jednej jednostki (przestrzeni) społecznej do innej, przy czym podstawowa różnica między migracją a cyrkulacją polega na tym, że pierwsza z nich prowadzi do trwałej lub względnie trwałej zmiany miejsca zamieszkania, a druga – nie. Cyrkulacja jest właśnie przejawem mobilności transportowej, polegającej na przemieszczaniu się środkami lokomocji z miejsca na miejsce, od jednej aktywności do drugiej.

Zatem mobilność w wąskim znaczeniu oznacza zdolność i łatwość do przemieszczania się osób i ładunków w obrębie systemu transportowego, lecz przede wszystkim jest to jakość bycia mobilnym.

Niezwykle trafne w swym przesłaniu jest opracowane logo polityki.

Nic nie wspomniano o horyzoncie czasowym obowiązywania polityki.

¹ Marek Sokółski <http://biznes.pwn.pl/index.php?module=haslo&id=3942435>

Analiza i ocena poszczególnych zapisów „Polityki” z propozycją zmian i uzupełnień.

WPROWADZENIE (I) trafnie wskazuje na znaczenie i uwarunkowania zrównoważonej mobilności, w nawiązaniu do akcentów w nowej polityce transportowej Unii Europejskiej. Ekspozowanie zarządzania mobilnością prowadzące do zmian zachowań komunikacyjnych użytkowników systemu transportowego jest ze wszech miar słuszne. Jednakże nadal głównym oddziaływaniem na te zachowania jest stan i jakość infrastruktury transportowej, co zresztą ma odzwierciedlenie w zapisach projektu polityki. Uważam, że nazwa dokumentu „Polityka mobilności” jest niepotrzebnym zawężeniem zakresu problematyki, dlatego proponuję nazywać dokument „Polityka transportowa Wrocławia na rzecz zrównoważonej mobilności”, co podkreślałoby zarówno najbardziej generalnie wyartykułowany cel polityki jak i znaczenie zarządzania mobilnością jako mega-instrumentu zrównoważonego transportu.

II. CELE POLITYKI

Cel podstawowy odnoszący się do rekomendowanego podziału zadań przewozowych jest mało ambitny, gdyż sankcjonuje obecny podział, który nie kreuje zrównoważonej mobilności. Stosunek 60% : 40% powinien być rekomendowany dla relacji „transport zbiorowy – samochód osobowy”. Powinno zarekomendować się wzrost udziału podróży niezmotoryzowanych do co najmniej 25%.

III. Podane ZASADY REALIZACJI POLITYKI jeszcze nie sprawiają, że nastąpi wzrost udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego w podróżach.

- „Wpływanie na popyt na przemieszczanie się i sposób jego zaspakajania” (brakuje podania w jakim kierunku). Dlatego proponuję uzupełnienie: „skłaniającym do samoo ograniczania się w wyborze samochodu osobowego na rzecz wyboru transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego”.
- „Priorytet dla rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego oraz rowerowej i pieszej” Uzupełnić o zapewnianie priorytetów w ruchu.
- Co to są „właściwe proporcje” między nakładami na budowę nowej infrastruktury transportowej, a nakładami na utrzymanie istniejących zasobów. Raczej należałoby podać kierunek pożądanych zmian w tym zakresie, tj. relatywnie więcej niż dotychczas na utrzymanie niż na budowę.
- Brakuje podania zasad rozbudowy układu drogowo-ulicznego (ostrożny, selektywny, z priorytetem budowy obwodnic niż elementów promienistych, z uwzględnieniem potrzeb transportu zbiorowego, itd). Sposób rozwoju tego układu ma bardzo istotny wpływ na zachowania komunikacji mieszkańców i przybyszów, w tym na skuteczność zarządzania mobilnością.

IV. ŚRODKI REALIZACJI CELÓW PODSTAWOWYCH

Zamiast „transport towarowy” powinno być: „transport ładunków”, który jest pojęciem szerszym. Towar – to dobra materialne przeznaczone na sprzedaż.

Wyodrębnienie obszarów działań jest trafne i kompletne. Obszary nie są rozłączne, stąd występują powtórzenia. Jednak dzięki ich wyodrębnieniu, każdy z nich może stanowić w miarę samodzielną, autonomiczną część.

1) OBSZAR: planowanie przestrzenne

Zapis: „wprowadzanie w planach miejscowych zapisów dotyczących parkowania samochodów i rowerów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta,” jest zbyt ogólny – nie pokazuje na co i w jaki sposób ma się oddziaływać. Powinno być: Wprowadzanie i

egzekwowanie (przy wydawaniu pozwoleń na budowę) normatywu parkingowego, ustalającego maksymalną lub minimalną liczbę miejsc parkingowych obsługujących dany obiekt.

Ochrona korytarzy komunikacyjnych powinna obejmować nie tylko układ ulic, lecz także tras tramwajowych, pętli, dworców autobusowych i tramwajowych oraz inne elementy systemu transportowego o znaczeniu integrującym (węzły przesiadkowe, parkingi Park and Ride).

2) OBSZAR: kształtowanie zrównoważonej mobilności.

Zapis „zachęcanie do dojazdu do pracy w centrum miasta środkami transportu nie-samochodowego”: Nie powinno się to ograniczać tylko do motywacji związanej z pracą i tylko do relacji do centrum.

Zapis „inspirowanie mieszkańców do dobrych zachowań komunikacyjnych” powinien być rozszerzony do „edukowanie i inspirowanie mieszkańców do realizowania przyjaznych zachowań komunikacyjnych, zgodnych ze zrównoważoną mobilnością, z coraz większym stopniem świadomym niż wymuszonym ograniczaniem się z korzystania z samochodu osobowego w podróżach”.

3) OBSZAR: transport zbiorowy.

Proponuję uzupełnić zapis: „zapewnienie spójności funkcjonalnej, przestrzennej i organizacyjnej systemu transportu zbiorowego ...” następująco: „zapewnienie spójności funkcjonalnej, przestrzennej, informacyjnej i organizacyjnej ...”.

Zapis: „kreowanie priorytetu transportu zbiorowego” - uzupełnić: „w inwestycjach i w ruchu”.

Rozwinąć zapis: „wprowadzenie możliwości indywidualizacji usług transportu zbiorowego” o (np. taksówki zbiorowe, marszruty mikrobusów dostosowywane do potrzeb bieżąco zgłaszanych przez pasażerów”).

Uzupełnić zapis: „wydzielanie specjalnych korytarzy komunikacyjnych dla transportu zbiorowego” o w tym budowa specjalnych pasów lub jezdni dla autobusów (tzw. *Bus Rapid Transit*),

Zmienić zapis: ”prowadzenie studiów nad nowymi systemami transportu zbiorowego” na ”prowadzenie studiów i wdrażanie nowych rozwiązań w transporcie zbiorowym”

Proponuję uzupełnienie o:

- Racjonalizacja układu linii i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb.
- Rozwój zaawansowanych systemów informowania pasażerów.
- Powstrzymanie procesu dekapitalizacji torowisk oraz taboru autobusowego i tramwajowego.

4) OBSZAR: transport samochodowy osobowy (indywidualny).

Rozwinąć zapis: „planowanie inwestycji drogowych o parametrach uwzględniających dostępność samochodem danego obszaru miasta” do „planowanie i projektowanie inwestycji drogowych o parametrach uwzględniających wymagane ograniczenia stopnia dostępności w podróżach samochodem do poszczególnych obszarów miasta”,

Proponuję uzupełnienie o:

- Wskaźnik motoryzacji przestaje być podstawą dostosowywania w planowaniu i wymiarowania rozwiązań drogowych do rosnących potrzeb zmotoryzowanych. Może być wykorzystany do określenia stopnia swobody wyboru samochodu w podróżach miejskich.
- Wprowadzanie systemu informowania podróżnych (kierujących) o warunkach panujących w sieci drogowo-ulicznej oraz o dostępności parkingów.

Skrótowy zapis P&R (tu oraz w innych miejscach) powinien być podawany w pełnym brzmieniu (ewentualnie w wersji polskiej).

5) OBSZAR: transport towarowy (raczej „ładunków”).

Proponuję uzupełnienie o:

- Budowa systemu logistyki miejskiej.

6) OBSZAR: transport lotniczy.

Zapis: „wspieranie rozwoju małych lotnisk dla ruchu biznesowego” – czyżby taka potrzeba we Wrocławiu występowała i byłoby to rozwiązanie racjonalne.

Zapis: „zapewnienie obsługi lotniska transportem zbiorowym” zastąpić przez: „zapewnienie dogodnego dostępu lotniska transportem zbiorowym”.

7) OBSZAR: bezpieczeństwo przemieszczania się.

Proponuję uzupełnienie o:

- Działania edukacyjne na rzecz bezpiecznego korzystania z infrastruktury transportu.
- Rozwój systemu monitorującego stan bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego.

8) OBSZAR: polityka parkingowa.

Zapis: „kontrolowanie liczby miejsc parkingowych tworzonych przez inwestorów dla nowych obiektów” jest zbyt ogólny – nie pokazuje na co i w jaki sposób ma się oddziaływać. Powinno być: Wprowadzanie i egzekwowanie (przy wydawaniu pozwoleń na budowę) normatywu parkingowego, ustalającego maksymalną lub minimalną liczbę miejsc parkingowych obsługujących dany obiekt.

Zapis: „w pierwszej kolejności zapewnienie spełnienia wymogów parkingowych dla zabudowy mieszkaniowej”. Wymogi parkingowe powinny dotyczyć wszystkich rodzajów zabudowy. W odniesieniu do funkcji mieszkaniowych można mówić o priorytecie w stosunku do innych funkcji.

Zapis: „tworzenie systemu informowania kierujących o dostępności miejsc postojowych na parkingach kubaturowych oraz parkingach P&R”. Proponuję uzupełnić o: „oraz o kierunkach dojazdu do parkingów”.

9) OBSZAR: transport rowerowy.

Zapis: „rozwijanie sieci parkingów rowerowych” uzupełnić o „w tym przesiadkowych (*Bike and Ride*)”

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

Proponuję uzupełnienie o:

- Dostosowywanie sygnalizacji świetlnej do potrzeb pieszych, w tym osób niepełnosprawnych.
- W obrębie skrzyżowań i węzłów preferowanie przejść w poziomie terenu.

11) OBSZAR: organizacja i zarządzanie.

Zapis „organizowanie strategicznej części przewozów pasażerskich komunikacją zbiorową”. Co to jest ta strategiczna część?

Proponuję uzupełnienie o:

- Realizowanie zasady oddzielania funkcji zarządzania od funkcji wykonawczych w całym sektorze transportowym.
- Koordynacja organizacji ruchu w trakcie realizacji procesu przedsięwzięć transportowych: budowa - przebudowa - remont.
- Tworzenie planów mobilności oraz ustanowienie stanowiska konsultanta mobilności dla dużych zakładów pracy.

- Zarządzanie mobilnością poprzez tworzenie warunków przestrzennych, socjalnych i gospodarczych do obniżania potrzeby dokonywania podróży i/lub ich realizowania „przyjaznymi” środkami podróżowania, bądź odbywania poza godzinami szczytów przewozowych.
- Udział w krajowych i unijnych projektach badawczych i demonstracyjnych, w tym w warsztatach wymieniających doświadczenia z wdrażania rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności.

12) OBSZAR: ekonomia i finanse.

Zapis: „sporządzanie wieloletnich planów inwestycyjnych”. Uzupełnić o: dla infrastruktury transportowej.

Po zapisie: „korzystanie z innych niż publiczne sposobów pozyskiwania funduszy na inwestycje transportowe i ich utrzymanie, m.in. z partnerstwa publiczno-prywatnego, opłat za korzystanie z infrastruktury”. Uzupełnić o: z dążeniem do wprowadzania powszechnej odpłatności za korzystanie z dróg, w tym opłat za wjazd do miasta bądź śródmieścia.

Zapis: „zachowanie właściwych proporcji pomiędzy nakładami na budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej a utrzymaniem istniejących zasobów”. Powinno się pokazać kierunki postulowanych zmian, np. relatywnie więcej niż dotychczas na utrzymanie niż na inwestycje, więcej na transport zbiorowy i niezmotoryzowany niż na drogi (indywidualny transport samochodowy).

13) OBSZAR: ochrona środowiska.

Proponuję uzupełnienie o:

- Wyznaczanie obszarów ograniczonego użytkowania ze względu na uciążliwości środowiskowe.
- Wkład w ochronę klimatu poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych pochodzących od transportu.

14) OBSZAR: monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych.

Proponuję uzupełnienie o:

- Promowanie zachowań komunikacyjnych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju.

15) OBSZAR: dialog społeczny.

Po zapisie „organizowanie seminariów i dyskusji publicznych” proponuję uzupełnienie o: Promowanie poprzez edukację społeczną oraz kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności”, czyli korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i komunikacji zbiorowej oraz odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego; informowanie o negatywnym wpływie nadmiernego użycia samochodu na jakość i szybkość poruszania się w mieście.

V. MONITOROWANIE REALIZACJI WROCŁAWSKIEJ POLITYKI MOBILNOŚCI

Nagłówek ostatniej kolumny tabeli „czynniki realizacji polityki”, tj. „miernik” korzystnie byłoby uzupełnić w nawiasie „(pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)” i wtedy w poszczególnych wierszach pojawiałoby się np. „> 40 %”, bądź „wzrost” bądź „spadek”. W dwóch ostatnich przypadkach powinien być podany poziom odniesienia, np. stan nawierzchni ulic wg ostatniej przeprowadzonej inwentaryzacji wraz z jej oceną. Nie powinny występować puste pola w kolumnie „Miernik”. Przy każdym czynniku powinna być podana pożądana wartość lub kierunek pożądanym zmian.

Grupa czynników związanych ze zrównoważoną mobilnością powinna zostać rozbudowana do zestawienia udziału w podróżach poszczególnych środków lokomocji,

przy czym ocena pozytywna odnosiłaby się do przypadków wzrostu udziału ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu zbiorowego w podróżach oraz do przypadków zmniejszenia - w odniesieniu do samochodu osobowego.

A ponadto:

- Liczba zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności.
- Liczba zakładów pracy, w których powołano konsultanta mobilności.

W tej grupie powinny się znaleźć wskaźniki monitorujące zmiany w stanie świadomości społecznej na rzecz zrównoważonej mobilności, np.:

- procent mieszkańców popierających ograniczenia w ruchu samochodów osobowych;
 - procent mieszkańców popierających wprowadzanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych;
 - procent mieszkańców popierających rozbudowę sieci dróg rowerowych;
- a także wskaźniki monitorujące zmiany zachowań komunikacyjnych, np.
- procent posiadaczy samochodów osobowych, którzy zrezygnowali z codziennych dojazdów samochodem do pracy.

Warto by lepiej sparametryzować podjęte przez samorząd działania na rzecz promowania transportu zrównoważonego, np. w postaci liczby uczestników (odbiorców) tych działań, w tym akcji edukacyjnych w szkołach, akcji typu: „dzień bez samochodu”, „rowerem do pracy”, itp.

Natomiast trudno będzie bez szczegółowej analizy jednoznacznie ocenić efekty np. budowy nowego ciągu ulicznego z punktu widzenia jego korzystnego wpływu na funkcjonowanie transportu w mieście.

Grupa czynników związanych z transportem zbiorowym

„Stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego”. Postulowana wartość miernika np. > 50% silnie zależy od sposobu sformułowania pytania w ankiecie. Zwykle ankietę dotyczy nie jednej syntetycznej oceny, lecz kilku kryteriów, (np. punktualność, zatłoczenie, taryfy), dlatego ocena z punktu widzenia pryncypiów polityki będzie się odnosić do każdego kryterium cząstkowego lub do wartości zagregowanej. Okresy analizy powinny być prowadzone corocznie (np. wg zasady próby 500-elementowej), nie czekając na wyniki kolejnych Kompleksowych Badań Ruchu.

„Stan techniczny torów tramwajowych”. Co by to znaczyło „oceny pozytywne”? Zwykle stan ten określa się jako: dobry, przeciętny, zły. Tu bardziej chodzi o zmniejszenie procentu długości torowisk w stanie złym. Oceny te powinny być prowadzone corocznie.

Nie sądzę, aby dało się osiągnąć średnią prędkość komunikacyjną na liniach tramwajowych i autobusowych wyższą od 20 km/h. Ważny tu jest stan odniesienia (ile ta prędkość obecnie wynosi?) i uzyskiwanie postępu w kolejnych latach.

Warto by tu dodać takie parametry jak:

- Średni czas podróży w komunikacji miejskiej.
- Długość tras w wydzielonych (specjalnymi) pasami dla autobusów.
- Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla ruchu tramwajowego.
- Standardy maksymalnego napełnienia w pojazdach komunikacji zbiorowej w godzinach szczytu określone wielkością zapełnienia powierzchni miejsc stojących w pojazdach [pasażerów na m²].

Grupa czynników związanych z transportem samochodowym

Podobnie jak w odniesieniu do transportu zbiorowego, stan techniczny ulic (długość odcinków) oraz obiektów inżynierskich (ich liczba) powinien być odnoszony do udziału ocen złych.

Poziom zatłoczenia ulic jest jednym ze znamion braku zrównoważenia systemu transportowego miasta. Dlatego powinno się wprowadzić wskaźnik, monitorujący prędkość komunikacyjną w ruchu samochodów osobowych w godzinach szczytu. Mogą być także użyte inne mierniki obrazujące poziom kongestii, np. uzyskiwane z komputerowej makro-symulacji ruchu w sieci ulic. Ewentualnie także można wykorzystać raporty „Korki w 7 największych miastach Polski”².

Grupa czynników związanych z transportem towarowym (ładunków)

Nie sądzę, aby zmniejszanie udziału ruchu ciężarowego w ruchu miejskim mogło być oceniane pozytywnie z punktu widzenia zrównoważonej mobilności. Zmniejszenie tego udziału może wynikać ze zwiększenia natężenia ruchu samochodów osobowych. Może też wynikać ze stanu recesji gospodarczej. Zatem parametr udziału ruchu towarowego w całości ruchu pojazdów należałoby zdaniem koreferenta usunąć.

Lepszym parametrem byłby udział przewozów ładunków realizowanych za pośrednictwem centrum logistycznego.

Grupa czynników związanych z bezpieczeństwem przemieszczania się

Nie tyle ważny jest procentowy udział ofiar wypadków z pieszymi, rowerzystami oraz pasażerami komunikacji miejskiej w ogólnej liczbie wypadków, co bezwzględna liczba ofiar poszczególnych grup użytkowników. Może się okazać, że udział procentowy się zmniejsza, lecz przy ogólnym wzroście liczby wypadków, liczba ofiar pieszych, rowerzystów oraz pasażerów komunikacji miejskiej może rosnąć a nie maleć, pomimo zmniejszenia się ich udziału w całkowitej liczbie.

Nie tylko bezpieczeństwo komunikacyjne (wypadkowe) jest ważne, lecz także liczba aktów kradzieży oraz przemocy w stosunku do pasażerów transportu zbiorowego, co powinno być monitorowane i oceniane.

Jakkolwiek czynnik „Długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego” ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu, lecz przede wszystkim wpływa na warunki ruchu niezmotoryzowanego. Dlatego proponuję przenieść ten czynnik dalej, do grupy czynników związanych z transportem niezmotoryzowanym (pieszym i rowerowym).

Grupa czynników związanych z polityką parkingową

Trudno jednoznacznie ocenić czy pozyskiwanie nowych miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania sprzyja procesowi zrównoważania mobilności.

Budowa parkingów wielopoziomowych (nadziemnych i podziemnych) w śródmieściu powinna mieć na celu przywracanie pierwotnej funkcji ulic. Ich budowa nie powinna zwiększać potencjału parkingowego obszaru śródmiejskiego, a być ukierunkowana na eliminację parkowania z jezdni i chodników, co stwarza lepsze warunki dla pieszych i dla komunikacji publicznej oraz podnosi walory przestrzeni publicznej. Dlatego zapisy „Liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych” oraz „Liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w parkingach

²http://www.deloitte.com/view/pl_PL/pl/branze/sektor-publiczny/5ab8a8e1d4116310VgnVCM1000001a56f00aRCRD.htm
http://superauto24.se.pl/auto-porady/krakow-i-wroclaw-najbardziej-zakorkowanymi-miastami-w-polsce_299377.html

kubaturowych” moim zdaniem powinna być zastąpione przez „Liczba wyeliminowanych miejsc postojowych na jezdniach i chodnikach, zastąpiona miejscami pozyskiwanymi na wydzielonych parkingach, w tym kubaturowych”.

Grupa czynników związanych z transportem rowerowym

Proponuję rozszerzyć nazwę tej grupy do: „Transport niezmotoryzowany (pieszy i rowerowy)” i uzupełnić czynniki o:

- Stopień zadowolenia mieszkańców z warunków poruszania się pieszo.
 - Stopień zadowolenia rowerzystów z warunków poruszania się rowerem.
- (W obu powyższych przypadkach parametrem powinna być udział ocen złych).
- Długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego lub wyłączonych z ruchu samochodowego.

Grupa czynników związanych z ekonomią i finansami

Uzasadnione jest dodanie takich parametrów jak:

- Wielkość corocznych środków z budżetu miasta oraz innego pochodzenia (wsparcie Unii Europejskiej) na inwestycje w transporcie zbiorowym.
- Wielkość corocznych środków z budżetu miasta oraz innego pochodzenia (wsparcie Unii Europejskiej) na infrastrukturę rowerową.
- Wielkość corocznych środków z budżetu miasta na oraz innego pochodzenia (zarządcy: krajowy i wojewódzki) na remonty i utrzymanie ulic.
- Wielkość wsparcia finansowego z budżetu miasta dla komunalnego transportu zbiorowego (różnica pomiędzy kosztami a wpływami).
- Stosunek wydatków na transport zbiorowy do wydatków na drogi.
- Stosunek wydatków na inwestycje w infrastrukturze transportowej do wydatków na jej utrzymanie.

Grupa czynników związanych z ochroną środowiska

Celowe byłoby uzupełnienie parametrów o:

- Liczba autobusów spełniającej wymogi co najmniej normy EURO 5, regulującej dopuszczalny poziom emisji substancji szkodliwych dla środowiska w spalinach.
- Liczba zarejestrowanych samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym.
- Poziom emisji CO₂ z transportu w mieście.

Odczuwa się brak monitorowania zmian świadomości mieszkańców w kwestii rozumienia istoty zrównoważonej mobilności oraz stopnia akceptacji zasad rozwoju systemu, a przede wszystkim - o konieczności przyjmowania nakładanych ograniczeń, w tym samoograniczenie się w korzystaniu z samochodu osobowego, a zatem nie tylko wymuszane, lecz świadome.

Wobec mnogości wskaźników monitorujących realizację polityki, w tym listy uzupełnionej sugestiami koreferenta warto by wyodrębnić i wskazać te, które mają charakter kluczowy. Proponuje się aby nimi były:

- udziały poszczególnych środków lokomocji w podróżach (pieszy, rower, komunikacja zbiorowa, samochód osobowy),
- średni czas podróży w komunikacji zbiorowej,
- liczba ofiar w wypadkach drogowych, w tym osób niezmotoryzowanych,
- ocena stanu systemu transportowego przez mieszkańców i przybyszów,
- stan świadomości społecznej na rzecz zrównoważonej mobilności.

VI. SŁOWO KOŃCOWE

Słusznie, że kładzie się nacisk na kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców, sprzyjających osiągnięciu stanu trwałego zrównoważenia transportu miejskiego i wskazanie, że jest to proces trudny, wieloletni i wieloaspektowy. Jednakże - moim zdaniem - nie uzasadnia to wystarczająco zmianę nazwy dokumentu.

W projekcie dokumentu odczuwa się brak zapisów zapewniających trafne, konsekwentne i skuteczne wdrożenie zasad polityki transportowej (mobilności) Wrocławia. W tym celu należy dążyć do (podaję powtórzenia z mojej opinii z czerwca 2012 r.):

- Wprowadzania procedur oceny zgodności z uchwaloną polityką transportową:
 - rocznych i wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego, będących podstawą do tworzenia budżetu miasta w kolejnych latach;
 - opracowywanych planów miejscowych oraz projektów inwestycyjnych;
 - obszarowych projektów organizacji ruchu;
 - projektów rozwiązań taryfowych;
 - zakupów taborowych.
- Wprowadzania - jako obowiązującej - oceny zgodności decyzji urbanistycznych (ULD, ZRID, ULICP, WZ, DUŚ i innych) z polityką transportową.
- Optymalizowania horyzontów czasowych osiągnięcia założonych standardów, z uwzględnieniem prognozy dostępności środków finansowych oraz wyniku rachunku efektywności ekonomicznej (w tym kosztów zewnętrznych).
- Formułowania wymogów dotyczących przygotowania inwestycji do realizacji.
- Przeprowadzania okresowej oceny polityki oraz aktualizacji polityki transportowej, zwłaszcza w sytuacji zmieniających się uwarunkowań.

Ogólne wnioski i zalecenia

1. Przedstawione do opiniowania ujęcie w formule „Wrocławskiej Polityki Mobilności” jest w istocie polityką transportową. Jeśli nie znajdzie to odzwierciedlenia w zmianie nazwy dokumentu na proponowaną przez opiniodawcę, tj. „Polityka transportowa Wrocławia na rzecz zrównoważonej mobilności”, to będzie pojawiać się słuszne i natrętne pytanie – jaka jest zatem polityka transportowa Wrocławia. Rozszerzenie nazwy dokumentu podkreślałoby zarówno najbardziej generalnie wyartykułowany cel polityki jak i znaczenie zarządzania mobilnością jako mega-instrumentu zrównoważonego transportu.
2. Opiniowany projekt dokumentu jest bardzo treściwy, zwarty, o wysokiej gęstości merytorycznej. Zapisy dokumentu wynikają z właściwego podejścia metodycznego i ze zrozumienia idei i zasad zrównoważonego rozwoju. Dokument stanowi autorskie ujęcie problematyki z położeniem nacisku na kształtowanie zachowań komunikacyjnych. Opiniowany projekt dokumentu stanowi istotne ulepszenie i rozwinięcie obecnie obowiązującej „Polityki transportowej Wrocławia”. Zapisy projektu polityki mobilności zmierzają we właściwym kierunku. Trafnie zostały wyeksponowane instrumenty realizacji celów polityki. Opiniodawca z satysfakcją stwierdza, że jego uwagi wynikające z analizy polityki transportowej zostały w dużym stopniu wykorzystane przy tworzeniu obecnej wersji dokumentu polityki mobilności. W przedstawionej formie dokument można uznać już za bliski kompletności, choć mógłby być jeszcze ulepszony z uwzględnieniem uwag zgłoszonych, między innymi w niniejszym koreferacie.

3. Przedstawiony projekt dokumentu „Wrocławskiej Polityki Mobilności” jest generalnie zgodny z istotą i z zasadami polityki transportowej Unii Europejskiej, a także ze strategią rozwoju Wrocławia. Natomiast ujawnia brak zharmonizowania z polityką rozwoju przestrzennego zawartą w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Dlatego postuluje się dokonania rewizji zapisów i aktualizacji Studium, tak aby były zgodne ze słusznymi postulatami zawartymi w polityce mobilności. Bardziej wyeksponowane powinny być aspekty zarządzania mobilnością.
4. Ważnym doświadczeniem, które powinno być zdaniem koreferenta wykorzystane przy formułowaniu polityki mobilności to ocena realizacji obecnie obowiązującej polityki transportowej. Zmiana nazwy dokumentu z polityki transportowej na politykę mobilności nie zwalnia z takiej oceny, w której należałoby zidentyfikować działania podejmowane i zrealizowane przez władze samorządowe, z punktu widzenia sprzyjania oraz nie sprzyjania kreowaniu polityki zrównoważonego rozwoju transportu.
5. Zapisy polityki słusznie kładą nacisk na: kształtowanie zachowań komunikacyjnych, skuteczność instrumentów zarządzania mobilnością, integrację systemu oraz dotychczas niedoceniany wpływ polityki przestrzennej. Wielość i szczegółowość zapisów ograniczą dowolność interpretacyjną idei i zasad zrównoważonego rozwoju transportu pośród różnych podmiotów odpowiedzialnych za realizację polityki. Dokument powinien zwracać uwagę na malejącą użyteczność samochodu w realizacji podróży miejskich i że nakładane ograniczenia w ruchu są też w interesie zmotoryzowanych.
6. Wielość wskazanych w projekcie „Wrocławskiej Polityki Mobilności” instrumentów unaocznia, że znaczące efekty można osiągnąć, jeśli będzie się stosować ich szeroką gamę, uzyskując przy tym efekt synergiczny. Pomimo, iż lista zestawionych działań jest długa, postuluje się jej uzupełnienie, tak aby zawierała możliwie pełną listę instrumentów przyczyniających się do realizacji celów zrównoważonej mobilności. Z jednej strony utożsamia to większą liczbę podejmowanych zamierzeń inwestycyjnych i organizacyjnych jako służących zrównoważonej mobilności, a z drugiej - ułatwi pozyskiwanie środków pomocowych Unii Europejskiej na ten cel.
7. Powinno dążyć się do uchwalenia dokumentu jako polityki o zasięgu metropolitalnym, a przynajmniej doprowadzenie do uzgodnienia jej niektórych zapisów z władzami samorządowymi jednostek wchodzących w skład obszaru metropolitalnego.
8. Każdy czynnik kształtujący zrównoważoną mobilność, oprócz sparametryzowania powinien zawierać ramy odniesienia (wartość parametru dla stanu obecnego lub - jeśli niedostępny - dla stanu pochodzącego z ostatniego dostępnego badania) oraz pożądaną wartość parametru i/lub kierunek oczekiwanych zmian jego wartości. Celowe byłoby podanie dynamiki zmian wartości parametru, np. po pięciu, dziesięciu, piętnastu latach. Dzięki parametryzacji postulowane czynniki poza swą deklaratywnością staną się operacyjnym instrumentem działań.
9. Celowe jest rozważenie skorygowania zapisów oraz ewentualne poszerzenia wskaźników monitorujących realizację polityki. Długa lista zestawionych instrumentów wymaga takiego poszerzenia, aby można było oceniać efekty ich stosowania. Wobec mnogości wskaźników, należałoby wskazać kilka, które mają kluczowy charakter dla zdiagnozowania stanu systemu transportowym i oceny kierunków zmian zachodzących w systemie i w jego użytkownikach.

10. Ważne jest wprowadzenie do zapisów dokumentu wymagania pewnej formy audytu zamierzonych oraz zrealizowanych przedsięwzięć, z punktu widzenia zgodności z przyjętą polityką transportową zrównoważonego rozwoju (polityki mobilności), w tym zobligowanie Prezydenta do ustanowienia procedur w tym zakresie.
11. Recenzent sugeruje przeanalizowania zawartych w niniejszej opinii uwag dotyczących poszczególnych zapisów projektu „Polityki” i ewentualne wprowadzenie proponowanych zmian i uzupełnień.