

**UCHWAŁA NR XLVIII/1169/13
RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 19 września 2013 r.**

w sprawie Wrocławskiej polityki mobilności

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15, w związku z art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594 i 645) Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1. Ustala się kierunki rozwoju i działania dla ogółu zagadnień związanych z transportem i mobilnością w mieście, określone we „Wrocławskiej polityce mobilności”, która stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc uchwała nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 r. w sprawie polityki transportowej Wrocławia (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia Nr 8, poz. 354).

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Wrocławia.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Wiceprzewodnicząca
Rady Miejskiej Wrocławia**

Elżbieta Góralczyk

Załącznik
do Uchwały nr XLVIII/1169/13
Rady Miejskiej Wrocławia
z dnia 19 września 2013 r.



Wrocławska polityka mobilności

SPIS TREŚCI:

I.	WPROWADZENIE.....	3
II.	CELE POLITYKI	4
	1. Cel generalny	
	2. Cele podstawowe	
III.	ZASADY REALIZACJI POLITYKI.....	5
IV.	ŚRODKI REALIZACJI CELÓW PODSTAWOWYCH.....	5
V.	MONITOROWANIE REALIZACJI POLITYKI MOBILNOŚCI.....	14
VI.	SŁOWO KOŃCOWE.....	19



I. WPROWADZENIE

Jednym z najistotniejszych mierników jakości życia w mieście jest sprawność przemieszczania się oraz jakość powiązań miasta z zewnętrznym systemem transportowym. Uciążliwości społeczne i ekologiczne powodowane przez transport samochodowy są jednocześnie najbardziej dotkliwymi czynnikami obniżającymi jakość środowiska miejskiego. Rosnące zatłoczenie ulic negatywnie wpływa na warunki ruchu transportu zbiorowego, środowisko, a tym samym na jakość życia mieszkańców.

Wrocławski węzeł transportowy jest najważniejszym węzłem w obszarze województwa i jednym z najważniejszych w kraju. Dla mieszkańców miasta i aglomeracji fakt ten niesie ze sobą niewątpliwe korzyści, ale także problemy, związane z uciążliwościami transportowymi. Istotne jest więc, aby wrocławski węzeł transportowy był umiejętnie wkomponowany w strukturę miasta, realizował jego potrzeby komunikacyjne, a jednocześnie w sprawny i efektywny sposób wiązał miasto z zewnętrznymi systemami transportowymi.

Szczególnego znaczenia nabiera przyjęcie skutecznych metod rozwiązywania problemów transportowych i przeciwdziałania ich negatywnym tendencjom. Jest to możliwe poprzez kompleksowe i konsekwentne działania skierowane na rozwój zrównoważonego transportu. Równie istotne jest także aktywne kształtowanie mobilności w mieście, w tym zachowań komunikacyjnych mieszkańców i klientów miasta, które zapewni zaspokojenie potrzeby przemieszczania się przy minimalizacji negatywnego oddziaływania ekonomicznego, ekologicznego i społecznego samego transportu.

Wrocławska polityka mobilności jest kluczowym dokumentem kierunkowym odnoszącym się do zjawisk związanych z mobilnością, sposobami korzystnego jej kształtowania oraz rozwiązywaniem problemów transportowych. Jest elementem strategii rozwojowej Miasta, mającej na celu zapewnienie wysokiej jakości życia jego mieszkańcom. Wpisuje się w najważniejsze obszary związane z przestrzenią komunikacyjną określone w *Strategii Wrocław w perspektywie 2020 plus*.

Niniejszy dokument odpowiada aktualnym tendencjom europejskim w swojej dziedzinie – zapisanym w dokumentach Unii Europejskiej - opartym o model harmonijnego rozwoju miast i obszarów metropolitalnych, dążący do zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańców. Taki rozwój jest procesem wymagającym czasu, dlatego też niniejszy dokument jest wizją na kilkanaście najbliższych lat z perspektywą końca III dekady XXI w.

Zrównoważona mobilność

Ostatnie lata XX w. i pierwsza dekada XXI w. pokazały, że współczesne miasta, aby rozwijać się w sposób spójny, zwarty i przyjazny dla ich mieszkańców, powinny na nowo spojrzeć na zagadnienia przemieszczania osób i towarów. Szczególnie istotnym elementem w nowym spojrzeniu jest odejście od koncentracji uwagi na infrastrukturze transportowej na rzecz szerokiego spojrzenia obejmującego zachowania komunikacyjne w obszarze tej infrastruktury. Tendencja ta znajduje swój wyraz w ograniczaniu używania pojęcia **transport**, na rzecz pojęcia **mobilność**, co wyraża szersze i kompleksowe spojrzenie na zasady kształtowania przemieszczeń w mieście.

Zrównoważona mobilność definiowana jest jako ukształtowane strukturą przestrzenną i transportową, zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z oto-



zeniem – środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym. Pozytywne i nowoczesne zachowania komunikacyjne mieszkańców są podstawą do stworzenia lepszej dostępności komunikacyjnej miasta i obszaru metropolitalnego oraz jego zasobów.

Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego, albowiem przyszłość mobilna miasta, a także – w dużym stopniu – obszaru metropolitalnego, leży w sprawnym transporcie zbiorowym, rowerowym i ruchu pieszym. Sprzyjać temu będzie stworzenie spójnej sieci transportu zbiorowego, wzbogaconej o transport rowerowy i przestrzenie publiczne dla ruchu pieszego i uzupełnionej o dobrze funkcjonujący system dróg. Takie podejście pozwoli kreować nową kulturę mobilności, której kierunek wskazany został w dokumentach Unii Europejskiej.

II. CELE POLITYKI

1. Cel generalny

Generalnym celem *Wrocławskiej polityki mobilności* jest **tworzenie optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska.**

Cel generalny powinien być realizowany w oparciu o kształtowanie pozytywnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz harmonijne funkcjonowanie i rozwój miasta i otoczenia, w szczególności w zakresie struktury przestrzennej, transportu i środowiska.

Realizacja celu generalnego odbywać się będzie pod hasłem: **Wrocław miastem zrównoważonej mobilności.**

2. Cele podstawowe

Cele podstawowe wyznaczono przy założeniu ciągłego wzrostu udziału podróży niesamochodowych w ogólnej liczbie podróży w mieście. W dalszej perspektywie udział transportu niesamochodowego rozumianego jako transport zbiorowy, rowerowy i ruch pieszego powinien wynosić nie mniej niż 65%. Udział transportu niesamochodowego do roku 2020 powinien wynosić nie mniej niż 60%, przy czym najistotniejszym celem na najbliższe lata jest przełamanie obecnej niekorzystnej wzrostowej tendencji udziału ruchu samochodowego w podróżach miejskich.

Nawiązując do celu generalnego *Wrocławskiej polityki mobilności*, wyznacza się następujące cele podstawowe:

- 1) poprawa dostępności transportowej miasta i obszaru metropolitalnego,
- 2) wzmacnianie roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru metropolitalnego,
- 3) integracja systemów transportowych miasta i obszaru metropolitalnego oraz regionu i kraju,
- 4) poprawa jakości transportu,
- 5) wzrost poziomu bezpieczeństwa przemieszczania się,
- 6) ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze.



III. ZASADY REALIZACJI POLITYKI

Działania na rzecz realizacji celów *Wrocławskiej polityki mobilności* realizowane będą z poszanowaniem następujących zasad:

- 1) kształtowanie systemu transportowego w harmonii z otoczeniem,
- 2) kształtowanie systemu transportowego w zależności od specyfiki i preferowanej dostępności poszczególnych obszarów miasta,
- 3) wpływanie na popyt na przemieszczanie się i sposób jego zaspakajania,
- 4) priorytet dla wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do jej przebudowy i rozbudowy,
- 5) preferowanie rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego oraz rowerowej i pieszej w stosunku do infrastruktury dla transportu samochodowego indywidualnego,
- 6) zachowanie właściwych proporcji między nakładami na budowę nowej infrastruktury transportowej a nakładami na utrzymanie istniejących zasobów,
- 7) uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej sprawności przy planowaniu, projektowaniu i realizacji infrastruktury transportowej,
- 8) współpraca z podmiotami zewnętrznymi dla integracji systemu transportowego miasta i obszaru metropolitalnego.

Działania realizowane w oparciu o powyższe zasady prowadzić będą do wzrostu udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego – pieszego i rowerowego – w ogólnej liczbie podróży w mieście, tym samym przyczyniając się do kształtowania zrównoważonej mobilności.

IV. ŚRODKI REALIZACJI CELÓW PODSTAWOWYCH

Realizacja założonych celów podstawowych powinna odbywać się na wielu płaszczyznach funkcjonowania miasta.

Środkami do realizacji założonych celów podstawowych są działania podejmowane w następujących obszarach: planowania przestrzennego, kształtowania zrównoważonej mobilności, transportu zbiorowego, bezpieczeństwa przemieszczania się, dialogu społecznego, ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności, transportu rowerowego, polityki parkingowej, transportu samochodowego osobowego (indywidualnego), transportu ładunków, transportu lotniczego, organizacji i zarządzania, ekonomii i finansów, ochrony środowiska, monitorowania oraz modelowania zachowań komunikacyjnych. Środki realizacji założonych celów bardzo często się przenikają, a niektóre z nich związane są z kilkoma obszarami działania.

- 1) OBSZAR: planowanie przestrzenne** – jest bazą do prowadzenia polityki transportowej w mieście. Dokumenty planistyczne wyznaczają kierunek zmian w zagospodarowaniu miasta i obszaru metropolitalnego, wpływając tym samym na zmiany potrzeb, form i struktury przemieszczeń.

W obszarze planowania przestrzennego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- koordynację polityki przestrzennej Wrocławia oraz gmin sąsiednich, w tym dążenie do stworzenia planu metropolitalnego,
- wzmacnianie zwartości struktury miasta,



- planowanie spójnych struktur osiedli oraz wzmacnianie lokalnych centrów i innych obszarów hierarchicznie ważnych oraz powiązań między nimi,
- planowanie struktur urbanistycznych jako wielofunkcyjnych pozwalających na realizację potrzeb mieszkańców bez konieczności przemieszczania się na duże odległości,
- stymulowanie rozwoju miasta w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym,
- stymulowanie koncentracji miejsc pracy, nauki i usług w sąsiedztwie tras komunikacji zbiorowej,
- kształtowanie istniejących oraz planowanie nowych struktur miejskich w sposób zapewniający dobrą dostępność transportu zbiorowego oraz przyjazny pieszym, rowerzystom i osobom o ograniczonej sprawności,
- ochronę rezerw dla elementów układu transportowego wyznaczonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia,
- kształtowanie wnętrza urbanistycznych ulic w sposób zapewniający wysoką jakość kompozycji przestrzennej oraz chroniący walory ich otoczenia,
- kształtowanie elementów układu transportowego oraz terenów sąsiadujących w sposób minimalizujący konieczność stosowania technicznych elementów ochrony akustycznej,
- rezerwowanie w planach miejscowych terenów na elementy systemu transportowego, w szczególności ulice, trasy tramwajowe i rowerowe, węzły integracyjne, parkingi Park&Ride (Parkuj i Jedź) i parkingi rowerowe oraz mariny,
- wprowadzanie w planach miejscowych oraz w decyzjach budowlanych wymogów dotyczących parkowania samochodów i rowerów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta,

2) OBSZAR: kształtowanie zrównoważonej mobilności – to sposób podejścia do szeroko pojętego zarządzania przemieszczaniem w mieście. Najważniejszym jego założeniem jest wpływanie na zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość podróży, w których motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem – środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym.

W obszarze kształtowania zrównoważonej mobilności za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- tworzenie warunków przestrzennych, społecznych i gospodarczych sprzyjających zmniejszaniu długości podróży, wyboru przyjaznego środowiska środka transportu lub realizowania podróży poza godzinami szczytu,
- kreowanie podziału zadań przewozowych zwiększającego udział podróży pieszych, rowerowych i transportem zbiorowym w stosunku do podróży samochodem,
- zachęcanie do odbywania podróży w mieście środkami transportu niesamochodowego,
- wprowadzanie atrakcyjnych form edukacji przedszkolnej i szkolnej o dobrych zachowaniach komunikacyjnych przyjaznych człowiekowi, miastu i środowisku,
- promowanie, szczególnie wśród dzieci i młodzieży, zachowań komunikacyjnych, zgodnych z ideą zrównoważonego transportu,
- zachęcanie firm zatrudniających wielu pracowników oraz szkoły i uczelnie, a także jednostki administracji publicznej do tworzenia własnych planów mobilności wskazujących optymalne sposoby dojazdu do pracy czy szkoły z korzyścią dla samego podróżującego oraz dla całego miasta,



- wspieranie firm, organizacji i instytucji działających zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności,
- inicjowanie lub wspieranie wydarzeń publicznych mających na celu pokazanie korzyści płynących z prowadzenia polityki zrównoważonej mobilności,
- informowanie mieszkańców o pozytywnym wpływie na zdrowie i jakość życia ekologicznych środków transportu,
- informowanie o skutkach niekontrolowanego rozwoju motoryzacji dla zdrowia mieszkańców i jakości środowiska przyrodniczego,
- inspirowanie mieszkańców do przyjaznych zachowań komunikacyjnych, zgodnych ze zrównoważoną mobilnością, a polegających na, bardziej świadomym niż wymuszonym, ograniczaniem się z korzystania z samochodu osobowego w podróżach w mieście.

3) OBSZAR: transport zbiorowy – jest podstawą zrównoważonego transportu w mieście. Fundamentem transportu zbiorowego we Wrocławiu i w obszarze metropolitalnym jest transport szynowy – tramwaje i kolej.

W obszarze transportu zbiorowego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zapewnienie spójności funkcjonalnej, przestrzennej, informacyjnej i organizacyjnej systemu transportu zbiorowego na poziomie miejskim, aglomeracyjnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- wspomaganie rozwoju aglomeracyjnych i regionalnych systemów transportu zbiorowego,
- kreowanie priorytetu transportu zbiorowego,
- zintegrowanie funkcjonalne i przestrzenne transportu zbiorowego z systemem transportu rowerowego i samochodowego, w szczególności w zakresie stworzenia systemu parkingów Park&Ride (Parkuj i Jedź) i Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź),
- zapewnienie wygodnych dojazdów pieszych do węzłów i przystanków transportu zbiorowego oraz dogodnych warunków do wykonywania przesiadek,
- zapewnienie obsługi transportem zbiorowym kluczowych dla miasta przestrzeni publicznych, lokalnych centrów oraz dużych generatorów ruchu,
- zapewnienie jednolitego systemu opłat za korzystanie z miejskiego i metropolitalnego transportu zbiorowego,
- tworzenie atrakcyjnego systemu taryfowego odpowiadającego potrzebom użytkowników,
- podnoszenie standardu przewozów pasażerów środkami transportu zbiorowego,
- organizowanie transportu zbiorowego bez barier,
- rozwijanie nowoczesnych systemów zarządzania transportem zbiorowym,
- wydzielanie specjalnych korytarzy komunikacyjnych dla transportu zbiorowego,
- racjonalizację systemu transportu zbiorowego w zakresie układu linii, rozkładów jazdy i taboru,
- koordynację rozkładów jazdy środków komunikacji zbiorowej, w szczególności dla połączeń o małej częstotliwości,
- dbałość o utrzymanie wysokiej jakości infrastruktury transportu zbiorowego,
- rozwijanie zaawansowanych, dynamicznych systemów informowania pasażerów,
- rozwijanie floty taboru o pojazdy ekologiczne i przyjazne osobom o ograniczonej sprawności,
- ochronę interesów pasażera transportu zbiorowego,



- wprowadzenie możliwości indywidualizacji usług transportu zbiorowego, w tym taksówek zbiorowych oraz dostosowywania marszruty mikrobusów do potrzeb bieżąco zgłaszanych przez pasażerów,
- wspieranie inicjatyw zmierzających do wykreowania dworca międzynarodowego transportu autokarowego poza centrum miasta – w miejscu zapewniającym sprawne powiązania z systemem dróg międzynarodowych i krajowych oraz dobrą dostępność transportu miejskiego,
- prowadzenie studiów i wdrażanie nowych systemów transportu zbiorowego,
- wspieranie rozwoju transportu wodnego, w tym wskazywanie lokalizacji marin, przystani i przystanków.

- 4) **OBSZAR: bezpieczeństwo przemieszczania się** – bezpieczeństwo, a właściwie jego poprawa uznana jest przez Unię Europejską za priorytetowy cel we wszelkich działaniach związanych z transportem. Prawo do swobodnego poruszania się jest nieodłącznie związane z prawem do bezpieczeństwa użytkowników systemu transportowego. Traktowane jest ono przez ludzi jako jedno z ważniejszych kryteriów oceny jakości życia. Dlatego też jako kierunkowe założenie przyjmuje się wizję „zero śmiertelnych ofiar wypadków we Wrocławiu”.

W obszarze bezpieczeństwa przemieszczania się za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- prowadzenie badań i analiz wypadków z udziałem uczestników ruchu drogowego,
- projektowanie inwestycji transportowych w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, w szczególności pieszym i rowerzystom,
- rozszerzanie obszaru miasta objętego strefami ruchu uspokojonego,
- poszerzanie przestrzeni publicznych bez samochodu,
- wprowadzanie rozwiązań technicznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- promowanie wysokiej kultury jazdy,
- rozwój systemu monitorującego stan bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego.

- 5) **OBSZAR: dialog społeczny** – to obszar, który dotyczy najważniejszego adresata polityki mobilności, tj. mieszkańca, odbiorcy działań we wszystkich jej przejawach. To od codziennych decyzji każdego z nas zależy, jak danego dnia przedstawia się sytuacja komunikacyjna w mieście. Dlatego też szczególnie ważne jest kształtowanie społecznej odpowiedzialności za miasto poprzez włączenie mieszkańców, organizacji społecznych i grup zainteresowań w tworzenie zrównoważonej mobilności w mieście.

W obszarze dialog społeczny za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- współpracę z mieszkańcami w procesie projektowania rozwiązań - umożliwienie zgłaszania propozycji wyprzedzająco w stosunku do całego procesu inwestycyjnego,
- informowanie mieszkańców o prowadzonych inwestycjach transportowych,
- stworzenie platformy dialogu społecznego,
- konsultowanie z mieszkańcami osiedli rozwiązań transportowych planowanych w ich sąsiedztwie,
- projektowanie rozwiązań transportowych przy współpracy grup zainteresowań,
- organizowanie seminariów i dyskusji publicznych.



- promowanie poprzez edukację społeczną oraz kampanie informacyjno-reklamowe „nowoczesnej kultury mobilności”, czyli korzystania z niezmotywowanego sposobu przemieszczania się – pieszo, rowerem oraz komunikacją zbiorową.

6) OBSZAR: ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności, a w szczególności jego funkcjonowanie, ma znaczący wpływ na ocenę jakości życia w mieście. Dobra infrastruktura dla pieszych jest podstawą wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Miasta, które oferują rozwiązania przyjazne dla pieszych i osób o ograniczonej sprawności, są wysoko oceniane przez ich mieszkańców i gości oraz wskazywane są jako warte zamieszkania.

W obszarze ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności,
- usuwanie barier w istniejącym systemie transportowym,
- zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta,
- powiększanie stref dla pieszych, szczególnie w centrum miasta,
- ochronę przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele,
- zapewnienie przyjaznych dojazdów pieszych do przystanków transportu zbiorowego oraz węzłów integrujących różne środki transportu,
- zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych,
- dążenie do zapewnienia pieszym poczucia bezpieczeństwa podczas korzystania z przestrzeni z dominującym ruchem pieszych,
- dbanie o odpowiedni standard i estetykę nawierzchni chodników i ciągów pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem wygody i bezpieczeństwa przemieszczania się osób o ograniczonej sprawności.
- dostosowywanie drogowej sygnalizacji świetlnej do potrzeb pieszych, w tym seniorów i osób niepełnosprawnych,
- preferowanie w obrębie skrzyżowań i węzłów przejść w poziomie terenu.

7) OBSZAR: transport rowerowy – jest to, obok transportu zbiorowego, podstawa zrównoważonego transportu we Wrocławiu. Fundamentem transportu rowerowego jest infrastruktura rowerowa charakteryzująca się pełną spójnością, która zapewnia bezpieczne dotarcie rowerem do celu podróży.

W obszarze transportu rowerowego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu rowerowego,
- rozwijanie sieci tras rowerowych o wysokim standardzie,
- zapewnienie spójności systemu tras rowerowych,
- stworzenie rekreacyjnego systemu tras rowerowych, w szczególności wzdłuż rzek,
- kreowanie powiązań rowerowych ośrodków akademickich z centrum miasta,
- kreowanie powiązań rowerowych z atrakcjami turystycznymi miasta i okolic,
- rozwijanie sieci parkingów rowerowych, w tym przesiadkowych Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź),
- rozwijanie systemu wypożyczalni rowerów,
- wprowadzenie wymogu realizacji inwestycji wraz z parkingami dla rowerów,
- zapewnienie ciągłości i spójności tras rowerowych na granicy miasta i gmin sąsiednich,
- wspieranie działań kreujących nowe połączenia rowerowe o charakterze ponadlokalnym.



- 8) **OBSZAR: polityka parkingowa** – jest jednym z najskuteczniejszych sposobów realizacji polityki mobilności w mieście. Od tego, w jaki sposób kształtowana jest relacja wielkości popytu i podaży na miejsca postojowe, przede wszystkim dla samochodów osobowych, zależy jakość funkcjonowania sieci transportowej. Szczególnej uwadze podlega zagadnienie parkowania w centrum miasta, w którym zapewnienie pełnej dostępności dla pieszych i rowerzystów oraz transportu zbiorowego jest nadrzędne w stosunku do dostępności samochodem.

W obszarze polityki parkingowej za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zintegrowanie systemu parkowania z systemami transportu drogowego i publicznego miasta i obszaru metropolitalnego,
- kształtowanie polityki parkingowej w zgodzie z polityką kształtowania zróżnicowanego stopnia dostępności miasta samochodem
- rozwój systemu płatnego parkowania,
- organizowanie parkingów dla samochodów osobowych jako elementu systemu Park&Ride (Parkuj i Jedź) w ramach węzłów integrujących różne środki transportu,
- aktywne kształtowanie wymagań parkingowych dla nowych obiektów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta oraz dostępnej infrastruktury transportowej
- promowanie postojów krótkotrwałych w granicach pasa drogowego zapewniających dużą rotację pojazdów w obszarach o deficycie miejsc parkingowych,
- zróżnicowanie polityki parkingowej w zależności od specyfiki obszaru miasta:
 - a) na obszarze centrum:
 - ograniczanie lub eliminowanie parkowania na ulicach istotnych dla ruchu pieszego,
 - promowanie miejsc parkingowych w parkingach kubaturowych,
 - wprowadzenie preferencji cenowych dla stałych mieszkańców strefy płatnego parkowania
 - zastępowanie miejsc postojowych w pasie drogowym oraz na parkingach terenowych miejscami w parkingach kubaturowych,
 - kontrolowanie liczby miejsc parkingowych tworzonych przez inwestorów dla nowych obiektów,
 - b) w rejonach atrakcji turystycznych, ważnych obiektów publicznych i kompleksów akademickich:
 - organizowanie parkingów i miejsc krótkotrwałego postoju dla autokarów w rejonach największych atrakcji turystycznych miasta,
 - wspieranie budowy parkingów kubaturowych,
 - c) na obszarach nowej zabudowy poza centrum:
 - wprowadzanie i egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i własnym kosztem,
 - priorytet dla wprowadzenia wymogów parkingowych na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- uzależnienie rozwiązań parkingowych dla dużych generatorów ruchu od wyników studiów analizujących wpływ parkingu na funkcjonowanie przyległej sieci drogowej,
- rozwijanie systemu informowania kierujących o dostępności miejsc postojowych na parkingach kubaturowych oraz o parkingach Park&Ride (Parkuj i Jedź),
- dopuszczenie długotrwałych postojów pojazdów ciężarowych oraz autobusów wyłącznie na specjalnych, wyznaczonych do tego parkingach.



- 9) **OBSZAR: transport samochodowy osobowy (indywidualny)** – jest jednym z podstawowych systemów transportu w mieście. Zaletą jego jest dobra dostępność, a podstawową wadą nieefektywność wykorzystania przestrzeni, energochłonność i szkodliwy wpływ na środowisko miejskie. Istniejąca w mieście bogata sieć ulic uzasadnia założenie, że przy zachowaniu roli transportu samochodowego, jego dalsze usprawnianie będzie w mniejszym stopniu oparte na nowych inwestycjach drogowych, natomiast w większym – na działaniach organizacyjnych na rzecz efektywnego wykorzystywania istniejącej infrastruktury. Wskaźnik motoryzacji nie będzie stanowił podstawy wymiarowania i dostosowywania rozwiązań drogowych do rosnących potrzeb zmotoryzowanych. Przewiduje się ograniczanie roli samochodu, szczególnie w centrum miasta.

W obszarze transportu samochodowego osobowego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zapewnienie spójności funkcjonalnej i przestrzennej systemu transportu samochodowego na poziomie miejskim, metropolitalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- optymalne wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury transportu samochodowego,
- kształtowanie zróżnicowanego stopnia dostępności samochodem z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta,
- planowanie inwestycji drogowych o parametrach uwzględniających stopień dostępności samochodem do danego obszaru miasta,
- zapewnienie właściwego stanu technicznego infrastruktury,
- realizację prac remontowych i utrzymaniowych na poziomie gwarantującym optymalną eksploatację infrastruktury,
- stosowanie efektywnych systemów zarządzania i sterowania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- wstrzymanie się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch do obszaru śródmiejskiego oraz stopniowe zmniejszanie przepustowości ulic wprowadzających ruch do centrum,
- konsekwentne przekształcanie struktury sieci drogowej na promienisto-obwodnicową,
- budowę lub rozbudowę układu drogowego wyłącznie w celu: usprawnienia funkcjonowania transportu zbiorowego, zapewnienia obsługi nowych terenów inwestycyjnych, poprawy funkcjonowania i spójności sieci ulic obwodowych, uwolnienia obszarów wrażliwych od ruchu tranzytowego i powiązania układu miejskiego z siecią ulic o charakterze tranzytowym,
- dbałość o ulice jako integralne elementy przestrzeni publicznej, w których należy racjonalnie dzielić przestrzeń pomiędzy jej różnych użytkowników, stosować wysokiej jakości rozwiązania inżynierskie, wprowadzać zieleń i elementy małej architektury,
- stwarzanie warunków i promowanie podróży w systemie Park&Ride (Parkuj i Jedź),
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych w projektach drogowych,
- promowanie systemu grupowego korzystania z samochodu tzw. carpooling,
- stwarzanie warunków i promocję korzystania z pojazdów z silnikami ekologicznymi, w tym wspieranie budowy systemu wypożyczalni elektrycznych samochodów miejskich wraz z infrastrukturą do ich zasilania,
- rozwijanie systemu informowania uczestników ruchu o warunkach panujących w sieci drogowo-ulicznej oraz o dostępności parkingów.



- 10) OBSZAR: transport ładunków** – jest nieodzowną częścią funkcjonowania miasta i otoczenia, ponieważ działalność gospodarcza prowadzona przez podmioty funkcjonujące w mieście wymaga regularnych dostaw i obsługi towarowej.

W obszarze transportu ładunków za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- wspieranie działań na rzecz ograniczania przewozu ładunków taborem ciężkim,
- ograniczanie przejazdów towarowych tranzytowych,
- kształtowanie stref dostępności dla określonych grup pojazdów transportu towarowego,
- kanalizowanie ruchu ciężarowego w wybranych ciągach,
- ochronę infrastruktury przed niszczeniem przez nienormatywny lub nadmierny ruch ciężarowy, w tym wzmocnienie kontroli przekroczenia dopuszczalnego ciężaru pojazdów ciężarowych i działań prewencyjnych,
- promowanie transportu intermodalnego i efektywnego systemu zarządzania ładunkami,
- wspieranie działań na rzecz wykorzystania transportu wodnego do przewozu ładunków oraz wzmocnienia roli portów rzecznych dla ich przeładunku,
- wspieranie działań na rzecz wykorzystania transportu kolejowego do przewozu ładunków,
- stwarzanie warunków i promowanie rozwiązań ekologicznych w transporcie ładunków,
- kształtowanie systemu logistyki aglomeracyjnej.

- 11) OBSZAR: transport lotniczy** – jest dopełnieniem systemu transportowego miasta i obszaru metropolitalnego. Wrocławskie lotnisko pełni strategiczną rolę dla rozwoju miasta i regionu. Terminal lotniskowy wymaga dobrych i reprezentacyjnych powiązań z pozostałymi elementami systemu transportowego. Dotyczy to w szczególności powiązań terminala lotniskowego z centrum miasta, w tym z dworcami kolejowymi, a także z elementami systemu transportowego o charakterze ponadlokalnym.

W obszarze transportu lotniczego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zapewnienie sprawnych powiązań drogowych lotniska z systemem dróg międzynarodowych, krajowych i wojewódzkich,
- stworzenie warunków do rozwoju portu lotniczego,
- zapewnienie dogodnego dostępu portu lotniczego transportem zbiorowym,
- stworzenie warunków do uruchomienia połączenia szynowego centrum miasta oraz głównych miast regionu z lotniskiem,
- poprawę jakości drogowych powiązań terminali lotniczych z centrum miasta,
- stworzenie wizerunku lotniczej bramy do miasta,
- stworzenie warunków do rozwoju lądowisk na obszarze miasta,
- wspieranie rozwoju sieci połączeń lotniczych,
- wspieranie rozwoju małych lotnisk dla ruchu biznesowego.

- 12) OBSZAR: organizacja i zarządzanie** – to jeden z najbardziej efektywnych, niskokosztowych obszarów działania. Rozwiązania w dziedzinie organizacji i zarządzania skupiają się na podniesieniu jakości i sprawności systemu transportowego bez ponoszenia wysokich nakładów na inwestycje w infrastrukturę transportową. Takie rozwiązania są szczególnie promowane przez Unię Europejską, przyczyniają się bowiem do lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury, zwiększenia efektywności i jakości transportu, poprawy bezpieczeństwa oraz ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko.



W obszarze organizacji i zarządzania za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- zintegrowane zarządzanie systemem transportowym,
- dążenie do utworzenia organizacji zarządzającej zintegrowanym systemem transportu metropolitalnego,
- koordynację zarządzania systemami transportu miejskiego i metropolitalnego,
- współdziałanie z instytucjami zarządzającymi transportem kolejowym dla pełnego włączenia systemu kolejowego do systemu transportu zbiorowego miasta,
- kompleksowe zarządzanie infrastrukturą transportową od planowania poprzez projektowanie i realizację do utrzymania,
- organizowanie przewozów pasażerskich miejską komunikacją zbiorową,
- koordynowanie i kontrolowanie przewozów pasażerskich komunikacją zbiorową,
- pobudzanie konkurencji w usługach przewozowych,
- wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem,
- integracja systemów dystrybucji informacji o podróżach,
- prowadzenie polityki regulowania dostępu do pasa drogowego dla celów nie związanych z funkcją drogową,
- realizowanie zasady oddzielania funkcji zarządzania od funkcji wykonawczych w całym sektorze transportowym,
- udział w krajowych i unijnych projektach badawczych i demonstracyjnych, w tym w warsztatach wymieniających doświadczenia z wdrażania rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności.

13) OBSZAR: ekonomia i finanse – to dziedziny odnoszące się do finansowania transportu w mieście, zarówno jego funkcjonowania, jak i utrzymania oraz rozwoju infrastruktury. Wysokie koszty transportu i ograniczone możliwości budżetowe generują potrzebę optymalnego wydatkowania środków oraz wymagają precyzyjnych metod planowania inwestycji.

W obszarze ekonomia i finanse za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- sporządzanie wieloletnich planów inwestycyjnych,
- uwzględnianie w procesie decyzyjnym efektywności ekonomicznej i korzyści społecznych z projektów transportowych,
- zapewnienie finansowania nakładów odtworzeniowych na infrastrukturę transportową,
- zachowanie właściwych proporcji pomiędzy nakładami na budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej a utrzymaniem istniejących
- pozyskiwanie środków finansowych na inwestycje transportowe ze źródeł zewnętrznych, w tym z funduszy Unii Europejskiej,
- 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,
- prowadzenie działań zapewniających konkurencyjność ceny przejazdów transportem zbiorowym w stosunku do kosztów poruszania się samochodem w mieście
- przyjmowanie rozwiązań organizacyjnych sprzyjających obniżaniu kosztów finansowych i społecznych transportu, w tym wspieranie konkurencyjności usługodawców.

14) OBSZAR: ochrona środowiska – to jedno z poważniejszych zagadnień towarzyszących rozwojowi transportu. Niekontrolowany rozwój transportu ma negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi. Dlatego też kształtowanie zrównoważonego transportu w mieście będzie podstawą dążenia do minimalizacji jego negatywnych skutków.



W obszarze ochrona środowiska za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- działania zwiększające liczbę podróży w mieście realizowanych transportem zbiorowym, rowerem lub pieszo,
- działania obniżające energochłonność transportu,
- działania obniżające emisyjność transportu,
- wprowadzenie w mieście taboru transportu zbiorowego o wysokich walorach ekologicznych,
- działania minimalizujące negatywne oddziaływanie transportu na „zielone korytarze”,
- stosowanie rozwiązań technicznych minimalizujących negatywne oddziaływanie transportu na klimat akustyczny, przy ograniczaniu stosowania ekranów akustycznych,
- stosowanie ochrony akustycznej o formie dostosowanej do specyfiki obszaru miasta,
- promowanie pojazdów ekologicznych, w tym dążenie do wprowadzenia stref o ograniczonej dostępności uzależnionej od wpływu pojazdu na środowisko,
- prowadzenie edukacji ekologicznej,

15) OBSZAR: monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych – należą one do dziedzin umożliwiających obserwację rzeczywistych warunków ruchu i zachowań komunikacyjnych oraz wirtualne prognozowanie skutków planowanych rozwiązań. Modelowanie zachowań komunikacyjnych pozwala sprawdzić, jaki wpływ miały wprowadzone rozwiązania na mobilność w mieście oraz jaki wpływ mogą mieć inne planowane rozwiązania – bez konieczności ich uprzedniego wdrażania. Monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych jest narzędziem wspomagającym proces decyzyjny w mieście.

W obszarze monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- bieżące monitorowanie ruchu w mieście, w tym badanie potoków pasażerskich w komunikacji miejskiej,
- rozwój automatycznego systemu badania liczby pasażerów w pojazdach komunikacji miejskiej,
- cykliczne analizowanie przyczyn zmian warunków ruchu oraz zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- prowadzenie modelowania zachowań komunikacyjnych z uwzględnieniem strategicznych założeń kształtowania mobilności w mieście,
- doskonalenie metodyki modelowania.

W dalszej perspektywie - w zależności od potrzeb – tworzone będą odpowiednie programy i plany, których celem będzie doprecyzowanie zadań w danym obszarze działań.

Dla sprecyzowania i dostosowania środków realizacji celów do specyfiki Wrocławia planuje się, na kolejnym etapie realizacji polityki, określenie stref miasta wraz z charakterystycznymi cechami i przypisanymi im środkami realizacji celów. Strefy te uwzględniać będą m.in. usytuowanie na mapie miasta, sposób zagospodarowania oraz funkcję obszaru, a także relacje z systemem transportowym.

V. MONITOROWANIE REALIZACJI WROCŁAWSKIEJ POLITYKI MOBILNOŚCI

Warunkiem osiągnięcia celów zapisanych w Rozdziale II jest konsekwentne realizowanie ustaleń *Wrocławskiej polityki mobilności* w procesach planowania: strategicznego, przestrzennego i inwestycyjnego oraz w późniejszym wdrażaniu tych planów. Procesom tym towarzyszyć musi system



monitorowania efektów działań polegający na okresowej analizie wybranych czynników i mierników skuteczności osiągnięcia celów.

Przedmiotem analiz będą:

- 1) udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży w mieście z rozbiorem na poszczególne środki transportu,
- 2) wykaz inwestycji i działań wpływających korzystnie na funkcjonowanie transportu w mieście,
- 3) wykaz podjętych przez Miasto działań na rzecz promowania transportu zrównoważonego,
- 4) liczba zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności,
- 5) mieszkańcy popierający ograniczenia w ruchu samochodów osobowych,
- 6) mieszkańcy popierający wprowadzanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych,
- 7) mieszkańcy popierający rozbudowę infrastruktury rowerowej
- 8) stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego,
- 9) stan techniczny torów tramwajowych,
- 10) średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych,
- 11) liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową,
- 12) długość tras tramwajowych z wydzielonymi korytarzami
- 13) liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla ruchu tramwajowego
- 14) liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu,
- 15) liczba wypadków na drogach,
- 16) długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego,
- 17) miejsca postojowe w ramach systemu Park&Ride (Parkuj i Jedź),
- 18) długość tras rowerowych,
- 19) liczba miejsc postojowych dla rowerów w przestrzeniach publicznych,
- 20) liczba miejsc postojowych w ramach systemu Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź),
- 21) liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych,
- 22) liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w parkingach kubaturowych,
- 23) stan techniczny ulic w mieście,
- 24) stan techniczny obiektów inżynierskich w mieście,
- 25) liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta,
- 26) udział ruchu ciężarowego w ruchu miejskim,
- 27) relacja wielkości wydatków na inwestycje w infrastrukturze transportowej do wydatków na jej utrzymanie.
- 28) udział w budżecie miasta rocznych nakładów na infrastrukturę transportową,
- 29) liczba autobusów spełniającej wymogi co najmniej normy EURO 5, regulującej dopuszczalny poziom emisji substancji szkodliwych dla środowiska w spalinach.
- 30) liczba zarejestrowanych samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym
- 31) poziom emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście
- 32) liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny.

Za najistotniejsze wskaźniki monitorujące realizację polityki, mające kluczowy charakter przy jej ocenie uznaje się:

- udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży z rozbiorem na poszczególne środki transportu (transport zbiorowy, rower i piesi),
- liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu, w tym osób niezmotoryzowanych,
- stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego.



W poniższej tabeli zestawiono wszystkie czynniki i mierniki wraz z ich charakterystyką.

Tab. Zestawienie czynników i mierników do analiz realizacji polityki

Analizowany czynnik	Okres/ cykl analizy	Parametr	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
Zrównoważona mobilność			
Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży z rozbiorem na poszczególne środki transportu	Raz na 5 lat w ramach KBR	% podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie	Pozytywny > 65%
Wykaz inwestycji i działań wpływających korzystnie na funkcjonowanie transportu w mieście	Raz w roku	Lista inwestycji i działań	Wzrost liczby inwestycji
Wykaz podjętych przez miasto działań na rzecz promowania transportu zrównoważonego	Raz w roku	Lista działań	Wzrost liczby inwestycji
Liczba zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności	Raz w roku	Liczba zakładów pracy	Wzrost liczby zakładów pracy
Mieszkańcy popierający ograniczenia w ruchu samochodów osobowych, szczególnie w centrum	Raz w roku	% mieszkańców popierających ograniczenia w ruchu samochodów osobowych	Pozytywny > 70% i wzrost w następnych latach
Mieszkańcy popierający wprowadzanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych	Raz w roku	% mieszkańców popierających wprowadzanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych	Pozytywny > 60% i wzrost w następnych latach
Mieszkańcy popierający rozbudowę infrastruktury rowerowej	Raz w roku	% mieszkańców popierających rozbudowę infrastruktury rowerowej	Pozytywny > 60% i wzrost w następnych latach
Transport zbiorowy			
Stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego	Raz na 5 lat w ramach KBR	% ocen pozytywnych	Pozytywny > 60%
Stan techniczny torów tramwajowych	Raz w roku	% długości torowisk w stanie dobrym i bardzo dobrym % długości torowisk w stanie złym	Pozytywny – co najmniej 90% dobrych i bardzo dobrych Nie więcej niż 10% złych +tendencja wzrostowa w kolejnych latach
Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych	Raz w roku	- Średnia prędkość komunikacyjna tramwajów - Średnia prędkość komunikacyjna autobusów	Vśrkt > 20 km/h Vśrka > 25 km/h



Liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową	Raz w roku	Liczba pasażerów	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
Poziom wykorzystania potencjału przewozowego na wybranych liniach tramwajowych i autobusowych	W cyklu ciągłym	Wskaźnik procentowy	
Długość tras tramwajowych z wydzielonymi korytarzami	Raz w roku	Długość tras w km (%udział w sieci)	Pozytywny – przyrost liczby km w ciągu roku
Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla ruchu tramwajowego	Raz w roku	Liczba skrzyżowań	Pozytywny – przyrost liczby skrzyżowań w ciągu roku
Bezpieczeństwo przemieszczania się			
Liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu	Raz w roku	Liczba ofiar	Pozytywny – spadek liczby ofiar
Liczba wypadków na drogach	Raz w roku	Ogólna liczba wypadków	Pozytywny – spadek w stosunku do roku poprzedniego
		▪ % udział wypadków z udziałem pieszych w liczbie ogólnej, ▪ % udział wypadków z udziałem rowerzystów w liczbie ogólnej, ▪ % udział wypadków w komunikacji miejskiej zbiorowej w liczbie ogólnej,	
Długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego	Raz w roku	długość ulic	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
Transport rowerowy			
Długość tras rowerowych	Raz w roku	Długość tras	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
Liczba miejsc postojowych dla rowerów w przestrzeniach publicznych	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
Liczba miejsc postojowych w ramach systemu Bike&Ride	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku
Polityka parkingowa			
Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Analiza bilansu miejsc płatnych w pasie drogowym z miejscami w parkingach kubaturowych
Liczba miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w parkingach kubaturowych	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Analiza bilansu miejsc płatnych w pasie drogowym z miejscami w parkingach kubaturowych
Liczba miejsc postojowych w ramach systemu Park&Ride	Raz w roku	Liczba miejsc postojowych	Pozytywny – przyrost w ciągu roku



Transport samochodowy			
Stan techniczny ulic w mieście	Raz na 5 lat	% udział ulic w stanie dobrym i bardzo dobrym	Pozytywny – wzrost w stosunku do poprzednich badań
Stan techniczny obiektów inżynierskich w mieście	Raz na 5 lat	% udział ulic w stanie dobrym i bardzo dobrym	Pozytywny – wzrost w stosunku do poprzednich badań
Liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta	Raz na 5 lat	Liczba samochodów pojawiająca się w godzinie szczytu na kordonie centrum (na podstawie KBR)	Pozytywny – spadek w stosunku do poprzednich badań
Transport ładunków			
Udział ruchu ciężarowego (powyżej 18t) w ruchu miejskim w wybranych przekrojach kordonu śródmiejskiego (z wyjątkiem obsługi budów)	Raz na 5 lat w ramach KBR	% ruchu ciężarowego >18t	Pozytywny – spadek w stosunku do poprzednich badań
Ekonomia i finanse			
Relacja wielkości wydatków na inwestycje w infrastrukturze transportowej do wydatków na jej utrzymanie.	Raz w roku	Wartość relacji inwestycje/utrzymanie	
Udział w budżecie miasta nakładów na infrastrukturę transportową	Raz w roku	% udział	
Ochrona środowiska			
Liczba autobusów spełniającej wymogi co najmniej normy EURO 5, regulującej dopuszczalny poziom emisji substancji szkodliwych dla środowiska w spalinach.	Raz w roku	Liczba autobusów	Pozytywny – przyrost liczby autobusów w ciągu roku
Liczba zarejestrowanych samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym	Raz w roku	Liczba samochodów	Pozytywny – przyrost liczby samochodów w ciągu roku
Poziom emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście	Raz w roku	Dane o emisji ze stacji pomiarowych	Pozytywny – spadek wartości w stosunku do roku poprzedniego
Liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny	Raz na 5 lat w ramach aktualizacji mapy akustycznej	Liczba mieszkańców	Pozytywny – spadek w stosunku do poprzednich badań

Konsekwentnemu i skutecznemu wdrażaniu *Wrocławskiej polityki mobilności* sprzyjać będzie:

- wprowadzenie procedur oceny zgodności opracowywanych dokumentów z uchwaloną polityką:
 - wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego, będących podstawą do tworzenia budżetu miasta w kolejnych latach,
 - planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego oraz projektów inwestycyjnych,
 - obszarowych projektów organizacji ruchu,
 - projektów rozwiązań taryfowych,
 - zakupów taborowych.



- 2) wprowadzenie oceny zgodności decyzji urbanistycznych tj. decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego, zezwoleniach na realizację inwestycji drogowej i podobnych, z polityką mobilności,
- 3) formułowanie wymogów dotyczących przygotowania inwestycji do realizacji,
- 4) przeprowadzanie okresowej oceny realizacji polityki oraz jej aktualizacji, zwłaszcza w sytuacji zmieniających się uwarunkowań.

VI. SŁOWO KOŃCOWE

Zmiana dotychczasowego podejścia do zagadnień transportowych wyrażona symbolicznie poprzez zastąpienie Polityki transportowej *Polityką mobilności*, a przejawiająca się faktycznie nacięciem na kształtowanie dobrych zachowań komunikacyjnych mieszkańców jest warunkiem osiągnięcia celu generalnego sformułowanego w Rozdziale II.

Należy mieć jednak świadomość, że proces kształtowania nowych zachowań komunikacyjnych jest długofalowy i wielowątkowy, nie można więc oczekiwać natychmiastowych pozytywnych efektów. Potrzebne są zmiany zarówno świadomości społecznej i nastawienia do problemu przemieszczania się w mieście, jak i konsekwentne decyzje i działania Miasta na wielu obszarach, aby móc po latach uzyskać oczekiwany efekt. Fundamentem powodzenia jest przekonanie mieszkańców do idei zrównoważonej mobilności, a następnie współdziałanie mieszkańców i Miasta w jej kształtowaniu.