



Wrocław, 19 lipca 2024 r.

Pan
Jakub Nowotarski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Szanowny Panie Radny,
w odpowiedzi na Pana Interpelację z dnia 12 czerwca 2024 roku dotyczącą monitoringu Wrocławskiej polityki mobilności wyjaśniam poruszane przez Pana kwestie:

Ad 1. W monitoringu Wrocławskiej polityki mobilności (w skrócie WPM) wskaźniki:

- *Liczba zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności*
- *Mieszkańcy popierający ograniczenia w ruchu samochodów osobowych, szczególnie w centrum*
- *Mieszkańcy popierający wprowadzenie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych*
- *Mieszkańcy popierający rozbudowę infrastruktury rowerowej*

są opatrzone komentarzem „brak danych”, co oznacza, że w zakresie czynnika za dany rok nie ma wartości do wykazania. Nie oznacza to jednak braku aktywności w temacie jednostki dostarczającej dane. Tabela monitoringowa wskazująca jednostkę dostarczającą dane ulega modyfikacji tylko wtedy, jeśli dane w danym roku pochodzą z innego źródła niż pierwotnie zakładał to dokument. Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej (ARAW) jest jednostką, która została wskazana do dostarczania danych w zakresie czterech wymienionych powyżej wskaźników we Wrocławskiej polityce mobilności (WPM). Taka decyzja została ówczesnie podjęta przy przygotowaniu dokumentu Wrocławskiej polityki mobilności, czyli w 2013 roku.

Oba tematy, a więc plany mobilności oraz badanie opinii publicznej w tematach transportowych, pomimo wskazanego braku danych w monitoringu WPM, są nadal monitorowane w Urzędzie w zakresie różnych działań podejmowanych przez jednostki miejskie. Szczegóły dotyczące wykonanych badań są opisane w Ad 3.

Dodatkowo informuję, że Biuro Zrównoważonej Mobilności prowadzi działania zachęcające firmy do sporządzania planów mobilności i służy wiedzą merytoryczną. Działanie pod nazwą *Plany mobilności dla obiektów generujących duży ruch*, zostało wpisane do uchwalonego w roku 2018 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla

Wrocławia. W roku 2019 zlecone zostało opracowanie poradnika oraz broszury o samodzielnym przygotowaniu przez firmy planu mobilności – wraz z opcją wsparcia merytorycznego pracowników Urzędu Miejskiego.

W roku 2020 wystosowaliśmy do 48 przedsiębiorstw oraz 27 uczelni oficjalne pismo zachęcające do tworzenia własnych planów mobilności deklarując przy tym wsparcie merytoryczne pracowników Urzędu Miejskiego w tym temacie.

Temat planów mobilności uznajemy za ważny i wymagający wzmacniania kolejnymi działaniami. Dlatego planujemy je na kolejne lata m.in. w ramach współpracy z NGO. Ucząc się jednak na doświadczeniach z poprzednich działań chcemy dokonać wyboru działań w oparciu o aktualną wiedzę o motywacjach i sposobach przemieszczania się pracowników. Tą wiedzę uzyskamy w ramach Kompleksowych Badań Ruchu 2024, które właśnie się zakończyły. Już teraz możemy przypuszczać, że zwiększenie elastyczności w formach zatrudnienia oraz wprowadzenie pracy hybrydowej zmienia także model miejskiej mobilności. To trzeba uwzględnić w proponowanych narzędziach, w tym w planach mobilności dla firm.

Ad. 2

- w listopadzie 2013 roku zostało organizowane przez Zespół ds. Wrocławskiej polityki mobilności spotkanie z przedstawicielami ARAW w celu ustalenia sposobu przeprowadzenia ankiet na potrzeby monitorowania realizacji dokumentu Wrocławskiej polityki mobilności. Z tego spotkania nie została sporządzona notatka, natomiast na spotkaniu ustalono zakres pytań do ankiety. Wyniki tych ankiet opublikowano w monitoringu WPM za rok 2015.
- w grudniu 2013 roku Zespół ds. Wrocławskiej polityki mobilności zorganizował także seminarium z wydziałami Urzędu Miejskiego oraz jednostkami pozaurzędowymi celem zaznajomienia z zapisami dokumentu WPM. Na spotkanie to została także zaproszona Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej.

Ad 3. Gmina Wrocław w ostatnich 10 latach wykonała poniższe badania opinii społecznej dotyczące transportu:

- 1) W marcu roku 2015 przez Instytut Badań Rynkowych i Społecznych zostało przeprowadzone *Badanie opinii mieszkańców Wrocławia na temat transportu miejskiego*. Liczba osób biorących udział w badaniu to 500, a badanie zostało zrealizowane metodą telefonicznych standaryzowanych wywiadów kwestionariuszowych wspomaganych komputerowo (tzw. CATI).
- 2) W 2017 r. przeprowadzono *Wrocławską Diagnozę Społeczną* (WDS). Jej głównym celem, ze względu na socjologiczny charakter badania, było przedstawienie funkcjonowania gospodarstw domowych w różnych osiedlach miasta, ale także ocena wpływu oferty usług miejskich, w tym transportu zbiorowego, na jakość życia mieszkańców. Głównym źródłem danych w badaniu były kwestionariusze ankietowe zrealizowane w grupie ponad 2 tys. mieszkańców Wrocławia. Ich odpowiedzi umożliwiły zdiagnozowanie sytuacji, w których korzystają z poszczególnych środków transportu, w tym transportu zbiorowego, a także ich preferencji, oczekiwań i potrzeb w zakresie sposobów przemieszczania się po mieście.
- 3) W latach 2017/2018 przeprowadzono we Wrocławiu i 21 gminach sąsiednich *Kompleksowe Badania Ruchu* (KBR). W ich zakres wchodziły przede wszystkim badania ankietowe w gospodarstwach domowych przeprowadzone z około 6 tys. wrocławian i 4 tys. mieszkańców gmin ościennych. Najważniejszą częścią ankiet były tzw. dzienniczki podróży, w których ankietowani opisywali wszystkie swoje podróże w typowy dzień roboczy poprzedzający badanie. Dzięki temu możliwe było

uzyskanie informacji o tym kiedy, skąd, dokąd, jakimi środkami transportu, w jakim celu i dlaczego w taki sposób podróżują mieszkańcy Wrocławia i okolic. Ponadto w ankiecie uwzględnione zostały także pytania o preferencje ankietowanych w tematyce mobilności miejskiej, w tym o satysfakcję z dotychczasowych podróży komunikacją zbiorową. Wobec tego badania te przyniosły informacje nie tylko o tym, jak podróżowano w tym czasie po Wrocławiu i gminach sąsiednich, ale przede wszystkim, dlaczego w taki, a nie inny sposób - to obrazowało wprost potrzeby transportowe mieszkańców.

Ponadto, poza ankietami w gospodarstwach domowych, KBR składały się także z pomiarów natężenia ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego, pomiarów potoków pasażerskich na większości linii komunikacji zbiorowej oraz drobnych uzupełniających badań ankietowych, np. na dworcach i stacjach kolejowych, lotnisku, czy w badaniu internetowym i poprzez aplikację mobilną.

Zdiagnozowane wówczas potrzeby i problemy transportowe zostały użyte do planowania nowego układu linii autobusowych i tramwajowych we Wrocławiu. Wprowadzane stopniowo zmiany w przebiegach tras komunikacji zbiorowej wynikają między innymi z więzby ruchu i odpowiedzi ankietowanych w czasie KBR.

Poza tym, zebrane w czasie KBR informacje zostały wykorzystane do budowy i kalibracji modelu ruchu. Jest to narzędzie, które umożliwia, po przyjęciu określonych założeń rozwoju transportu i zagospodarowania przestrzennego w mieście, wykonywanie analiz i symulacji transportowych, w tym prognoz ruchu. Wyniki tych analiz posłużyły wielokrotnie do oceny wpływu danej inwestycji na ruch w mieście, czy też wybraniu najkorzystniejszego wśród rozważanych wariantów inwestycji. Oznacza to, że odpowiedzi mieszkańców na zadanie w czasie KBR pytania przełożyły się wprost na kierunki rozwoju transportu we Wrocławiu.

Wyniki KBR udostępnione zostały na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia pod adresem

<https://bip.um.wroc.pl/artukul/565/37499/kompleksowe-badania-ruchu-we-wroclawiu-i-otoczeniu-kbr-2018>.

- 4) Ponadto przeprowadzono także serię badań jakościowych z mieszkańcami Wrocławia w znacznie mniejszym zakresie niż KBR i WDS, skupiających się jednak na wybranych aspektach przemieszczania się konkretnych grup społecznych, ponieważ w badaniach jakościowych nie chodzi o pomiar zjawiska, ale dogłębną jego analizę.
 - Jednym z nich były *Zogniskowane wywiady grupowe na temat preferencji transportowych wrocławian*, przeprowadzone w 2019 r. Część I badania skupiała się na powodach wykorzystywania przez ankietowanych konkretnego środka transportu, w tym komunikacji miejskiej, ocenie dotychczasowej atrakcyjności wrocławskiego transportu zbiorowego oraz ocenie działań nakierowanych na podnoszenie jego atrakcyjności. Badania przeprowadzono wśród ośmiu kategorii użytkowników przestrzeni miejskiej, wybranych ze względu na swój codzienny sposób przemieszczania się.
 - Kolejnym badaniem przeprowadzonym w 2019 r. były pilotażowe badania ankietowe o nazwie *Wrocław Bada Ruch* wśród 427 mieszkańców osiedla Gądów-Popowice Południowe, które miało za zadanie przynieść informacje o sposobach i przyczynach przemieszczania się respondentów z tego obszaru we wskazany przez nich sposób. Ankietowani wskazywali na przykład, co przeszkadza im w codziennych podróżach, w tym wykonywanych transportem zbiorowym, jak

oceniają jakość swoich codziennych podróży różnymi środkami transportu oraz jakie czynniki wpływają na wybór przez nich środka lokomocji.

- W 2021 r. przeprowadzono badania wśród mieszkańców osiedli Kuźniki, Muchobór Mały i Nowy Dwór we Wrocławiu, czyli osiedli zlokalizowanych wzdłuż planowanej nowej trasy tramwajowej z Centrum na Nowy Dwór. Pierwszymi z nich były badania jakościowe, mające na celu poznanie preferencji i dotychczasowych doświadczeń transportowych mieszkańców trzech wrocławskich osiedli. Były to *Zogniskowane wywiady grupowe FGI (ang. Focus Group Interview)*, czyli moderowane na podstawie scenariusze dyskusje z wybraną reprezentatywną grupą 12 osób. Byli to aktywni zawodowo mieszkańcy wskazanych osiedli, którzy dojeżdżali do pracy samochodem osobowym, ale deklarowali gotowość do zmiany środka transportu na komunikację publiczną. Ponadto w ramach tego samego zamówienia zrealizowane zostały także ilościowe badania wśród mieszkańców tych samych osiedli. Badania te zrealizowano techniką indywidualnego wywiadu kwestionariuszowego PAPI (ang. *Paper and Pencil Interview*), czyli poprzez bezpośrednią rozmowę przeszkolonego ankietera z losowo wybranymi 384 respondentami. Celem badania było zidentyfikowanie poziomu satysfakcji i oczekiwań mieszkańców tych osiedli w stosunku do oferty transportu zbiorowego oraz analiza poziomu akceptacji przez nich proponowanych zmian w polityce transportowej miasta.
- 5) Obecnie ukończone zostały w terenie kolejne *Kompleksowe Badania Ruchu 2024 dla Wrocławia i otoczenia*, które tak jak poprzednie kompleksowe badania mają w zakresie przeprowadzenia badań ankietowych w gospodarstwach domowych.
- 6) Ponadto należy dodać, że mieszkańcy mogli także wypowiedzieć się na tematy transportowe w ramach przeprowadzanych procesów konsultacyjnych przy opracowywaniu dokumentów merytorycznych dotyczących transportu i mobilności. Z przebiegiem konsultacji dla poszczególnych dokumentów można zapoznać się na stronie <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/zakonczone-konsultacje>.

Ad 4. Przesyłam wyjaśnienie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o., które jest odpowiedzialne za dostarczanie danych do monitoringu Wrocławskiej Polityki Mobilności w zakresie wskaźnika 9. „Stan techniczny torów tramwajowych”:

„MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu dokonuje corocznego przeglądu torów, przy pomocy ręcznych urządzeń pomiarowych. Pomiary wykonane w 2020 roku przez firmę Deutzer były wykonywane bardzo dokładnymi elektronicznymi urządzeniami pomiarowymi zainstalowanymi w specjalnie przygotowanym do tego tramwaju pomiarowym. Należy zaznaczyć, że w czasie wykonywanych przez firmę Deutzer pomiarów nie było wytycznych i obowiązujących norm tramwajowych określających sposób oceny technicznej torowisk tramwajowych oraz określających wartości graniczne dla dokonania kwalifikacji stanu technicznego torowiska tramwajowego. W związku z tym firma Deutzer przy pomiarze wrocławskich torowisk tramwajowych zastosowała bardzo restrykcyjną normę opracowaną na potrzeby pomiarów torowisk kolejowych. Co ważne, pomiary dokonane według tej metody obejmują badanie stanu technicznego samych szyn (ocenia się 5 ich parametrów), nie uwzględniając parametrów pozostałych elementów torowiska, w tym jego konstrukcji i zabudowy. W przypadku tak dokonanych pomiarów i przyjętych warunków przełożyło się to na sklasyfikowanie przez Deutzer przeważającej części torowisk tramwajowych na poziomie przeciętnym, gdzie w ocenie Spółki dokonywanej manualnie część z tych torowisk została zakwalifikowana jako dobre, gdyż brano pod uwagę stan techniczny całej konstrukcji torowiska oraz jego zabudowy.

W raporcie przekazanym do Gminy Wrocław dotyczącym stanu technicznego torowisk tramwajowych we Wrocławiu na koniec 2023 r. MPK bazowało na opracowaniu firmy Deutzer z 2020 r. dokonując symulacji, gdzie uwzględniono ilość odcinków wyremontowanych zmieniając tym samym kwalifikację stanu złego/bardzo złego na stan dobry/bardzo dobry, natomiast stan przeciętny nie był zmieniany. Wyniki zostały przedstawione w tabeli 1.1 Raportu stanu torowisk na dzień 31 grudnia 2023 roku:

rok	2020	2023
stan torowisk	%	%
bardzo dobry / dobry	17%	29%
przeciętny	60%	60%
zły / bardzo zły	22%	11%

Równolegle, w raporcie tym pokazano ocenę stanu torowisk przeprowadzoną manualnie i wizualnie przez MPK a wyniki podano w tabeli 1.2:

rok	2023	
stan torów	mtp	%
ogółem	219 138,13	100,00%
bardzo dobry / dobry	153 011,34	69,82%
przeciętny	41 209,27	18,81%
zły / bardzo zły	24 917,52	11,37%

MPK Sp. z o.o. dokonując pomiarów według własnej metody brała pod uwagę całe odcinki ulic, torowisk i skrzyżowania, tym samym nawet jeśli punktowo występowały odchylenia będące na poziomie przeciętnym, a większość badanego odcinka była w stanie dobrym, to w końcowej kwalifikacji odcinek ten został uznany za dobry. Tak przyjęta metodologia oraz manualny i wizualny pomiar stanu technicznego torowisk tramwajowych spowodował, zmianę kwalifikacji z przeciętnego na dobry w stosunku do kwalifikacji dokonanej przez firmę Deutzer. Jednocześnie należy podkreślić, że punktowo na danym odcinku występują miejsca, które mogą wymagać przeprowadzenia prac remontowych pomimo, że ich stan techniczny został zakwalifikowany jako przeciętny.

Różnica między tabelą 1.1 a 1.2 ujętą w Raporcie stanu technicznego torowisk na dzień 31 grudnia 2023 r. wynika z następujących czynników:

- 1) metodologia Deutzer zapożyczona jest z wytycznych kolejowych;
- 2) ocena stanu torowiska według MPK uwzględnia dodatkowo stan techniczny zabudowy torowiska oraz niektórych innych elementów przekroju, których Deutzer nie był w stanie uwzględnić w swoich badaniach.

Obie metody, tj. metoda Deutzera – charakteryzująca się wysoką dokładnością i częstotliwością pomiaru oraz metoda stosowana przez MPK Sp. z o.o. oceniająca stan

jakościowy i wytrzymałościowy torowiska są komplementarne, co umożliwia Spółce planować prace torowe i realizować je zgodnie z bieżącą oceną infrastruktury, dokonaną przez Spółkę, przy jednoczesnym uwzględnieniu precyzyjnych wyników raportu Deutzera.

Na podsumowanie stwierdzić należy, że posługiwanie się tylko i wyłącznie metodą Deutzera, z uwagi na jej przeznaczenie do badania torowisk kolejowych, w pewnym sensie, nie oddaje faktycznego stanu torowisk we Wrocławiu. Jest to przede wszystkim efekt stosowania w torowiskach kolejowych zupełnie innych rozwiązań technicznych dotyczących m.in. skrzyżowań, rozjazdów oraz zdecydowanie większych promieni łuków. Również prędkości przyjmowane do oceny stanu technicznego torowisk kolejowych w sposób znaczący odbiegają od tych uzyskiwanych na torowiskach tramwajowych. Dlatego też MPK podjęło decyzję o stosowaniu obu metod równolegle. Jednak do wskaźnikowego opisywania stanu technicznego Gmina Wrocław wspólnie z MPK przyjęła metodę MPK jako bardziej adekwatną i kompletną dla wrocławskich torowisk, bo opisującą nie tylko stan techniczny samych szyn, ale również pozostałych bardzo ważnych elementów składowych torowisk takich jak m.in. ich podbudowa, konstrukcja i zabudowa.”

Z wyrazami szacunku

Jacek Sutryk