

# Wrocławska Polityka Mobilności

Monika Kozłowska-Święconek



mgr inż. Monika Kozłowska-Święconek

Urząd Miejski Wrocławia Biuro Rozwoju Wrocławia

Monika.kozlowska-swieconek@um.wroc.pl

## Tło tworzenia dokumentu

Od 1999 roku do września 2013 roku we Wrocławiu obowiązywała Polityka transportowa Wrocławia. W chwili jej uchwalenia, był to niezwykle nowatorski dokument – jeden z pierwszych w Polsce. W tym czasie sieć transportowa Wrocławia – szczególnie układ dróg krajowych przebiegających przez miasto – skoncentrowany był w obrębie Starego Miasta i Śródmieścia. W tym właśnie obszarze, na długości około 2 km, usytuowane były wszystkie przeprawy mostowe przez Odrę na trasach dróg krajowych, którymi prowadzony był ruch tranzytowy i przemieszczały się również samochody ciężarowe. Taka sytuacja była bardzo uciążliwa dla funkcjonowania centrum miasta – jego mieszkańców i klientów. Dlatego też w tamtym czasie (u schyłku XX w.) najważniejszą sprawą było wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum Wrocławia. Takiemu też celowi podporządkowana była Polityka transportowa Wrocławia z 1999 r. (rys. 1.). Do 2013

roku sytuacja komunikacyjna Wrocławia uległa zasadniczym zmianom – na lepsze. Powstała Autostradowa Obwodnica Wrocławia, nowy odcinek Obwodnicy Śródmiejskiej i wiele innych mniejszych ulic, dzięki którym ruch tranzytowy, w tym ciężarowy, związany z drogami krajowym został wyprowadzony poza centrum miasta. Dzięki trzem nowym przeprawom mostowym zlokalizowanym w ciągu nowych połączeń obwodowych z daleka od centrum, zmienił się model systemu transportowego we Wrocławiu – z promienistego na promienisto-obwodowy. Jednak ulga związana z wyprowadzeniem ruchu ciężkiego z centrum nie przeniosła się w sposób oczywisty na zmianę zachowań wrocławian związanych z codziennym podróżowaniem. Problem dużej liczby samochodów pozostał. Nowa rzeczywistość komunikacyjna pozwoliła jednak na zmianę podejścia i priorytetów w kształtowaniu przemieszczeń w mieście.

Ciągłe obserwacje zmian wskaźnika motoryzacji, mimo prowadzonej polityki prorowerowej i propieszkiej oraz rozwoju komunikacji zbiorowej, wciąż wskazują tendencję wzrostową, co tylko udowodnia, że mieszkańcy Wrocławia kochają samochody. Taka sytuacja jest niepokojąca – skłoniła ona miasto do tego, aby robić wszystko, by niekorzystną tendencję zahamować i odwrócić (rys. 2).

Przeprowadzone we Wrocławiu w

2010 i 2011 roku Kompleksowe Badania Ruchu dały nam punkt wyjścia do pracy nad nowym podejściem do miejskiej mobilności - udział podróży samochodowych wynosi 42%, komunikacją zbiorową 36%, rowerem 4%, a pieszo 18% (rys. 3). Analiza danych wskazuje jednoznacznie, że najtrudniejszym momentem, ale i najbardziej spektakularnym, w pracy nad zmianami zachowań komunikacyjnych mieszkańców, będzie w pierwszej kolejności „przełamanie” niekorzystnej tendencji wzrostowej we wskaźniku motoryzacji oraz udziale podróży samochodowych w ogólnej liczbie podróży w mieście (rys. 4).

Gdyby spojrzeć na Wrocław i Polskę na tle innych miast i państw Europy, to okazuje się, że jesteśmy niechlubnym liderem jeśli chodzi o poziom wskaźnika motoryzacji. Podczas gdy wiele miast Europy Zachodniej zdążyło już wzrostowe tendencje zahamować i odwrócić, Wrocław i Polska wciąż prezentują odwrotny kierunek zmian. We Wrocławiu w 2012 roku wskaźnik motoryzacji wynosił 540 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, natomiast dla przykładu w Berlinie wynosił on w 2009 roku 318, i spadł o 15% przez w ciągu 7 lat. Niezaprzeczalnym jest, że zmiana zachowań komunikacyjnych w miastach Europy Zachodniej oraz odwrócenie niekorzystnych tendencji, możliwe było dzięki konsekwentnej polityce prowadzonej w kierunku zapewnienia wysokiej jakości transportu publicznego, dobrej infrastruktury rowerowej oraz stworzeniu warunków dla przemieszczania się pieszo.

**Wrocławska polityka mobilności** miała także swoje inspiracje w postaci przykładu Wiednia, jako miasta pozytywnych zmian komunikacyjnych. Od trzech lat Wiedeń uznawany jest przez międzynarodowy magazyn „The Economist” jako jedno z miast najlepszych do życia, przy czym poruszanie się po mieście jest jednym z ważniejszych kryteriów tej oceny. Tak pozytywna sytuacja jest niewątpliwie efektem, prowadzonej od początku lat 90-tych XX w., bardzo konsekwentnej polityki transportowej, stawiającej główny nacisk na ruch pieszy w mieście. Przez 18 ostatnich lat udział podróży samochodowych do 2011 roku spadł o 11% - do poziomu 29%, a udział podróży komunikacją zbiorową wzrósł o 8% - z 29 do 37%. Przy czym należy podkreślić, że udział podróży pieszych w Wiedniu jest wyjątkowo wysoki i wynosi 28% (rys. 5).



BIURO ROZWOJU WROCLAWIA



1. Zmiany na Rynku

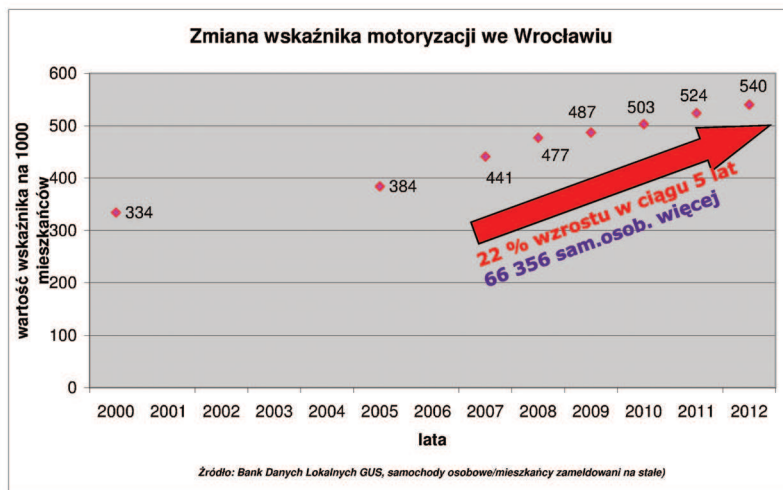
## Nowy dokument

Tło i uwarunkowania wskazane powyżej stały się przyczynkiem do decyzji Prezydenta Wrocławia o potrzebie odświeżenia i uaktualnienia obowiązującej od 1999 r. polityki transportowej. Aktualizacja niezbędna stała się również z uwagi na konieczność uwzględnienia faktu wstąpienia Polski do UE i tym samym nawiązania do dokumentów UE oraz Polityki Transportowej Państwa lata 2006-2025, podkreślenia istotnych powiązań miasta z obszarem metropolitalnym, aż w końcu dla podkreślenia i promowania transportu publicznego jako podstawowego systemu przemieszczania się mieszkańców.

W nowym dokumencie należało przede wszystkim postawić akcenty na inne elementy niż dotychczas i jednoznacznie wskazać mieszkańcom i sobie, że „odkorkowywanie miasta” nie polega na niekończącej się rozbudowie układu dróg. Dodatkowo, w miejsce tytułu dokumentu „polityka transportowa” wprowadzono pojęcie „polityki mobilności”, która odnosi się do szeroko pojętych przemieszczeń w mieście i lepiej oddaje złożoność ich funkcjonowania.

Cele przyjęte w Polityce Transportowej Wrocławia z 1999 r. odnosiły się do kierunku, w jakim miasto podążało w latach jego tworzenia. Odnosiły się więc przede wszystkim do przyjętego sposobu rozwiązywania problemów komunikacyjnych - głównie poprzez sukcesywną rozbudowę niedoinwestowanego systemu infrastruktury transportowej. Cele przyjęte w dokumencie Wrocławska polityka mobilności odpowiadają innemu, nowemu kierunkowi działań, nastawionemu przede wszystkim na człowieka i kształtowanie jego przyjaznych dla Miasta zachowań komunikacyjnych. Polityka podkreśla istotę zrównoważonego rozwoju transportu opartego w większym stopniu o transport niesamochodowy.

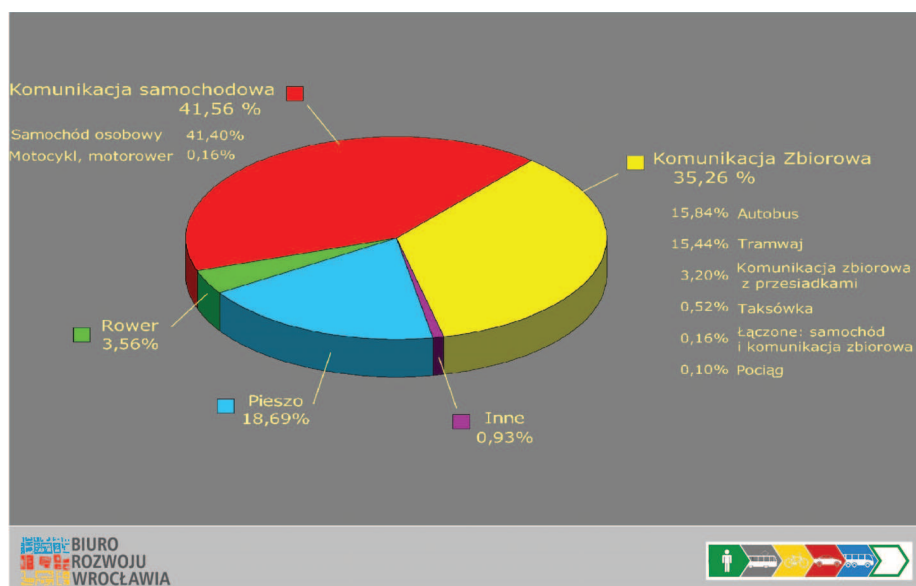
**Wrocławska polityka mobilności** to dokument skonstruowany w oparciu o prostą i spójną formę składającą się z bloków: celu generalnego, celów podstawowych, zasad i obszarów działań oraz sposobów monitorowania realizacji. Konkretnie środki realizacji celów przypisane do poszczególnych obszarów działań są sformułowane w sposób umożliwiający przypisanie im konkretnych projektów czy zadań zgodnych z ideą zrównoważonego transportu. Z tego też względu dokument stanie się fundamentem dla konkretnych działań podejmowanych przez Miasto (rys. 6). Polityka będzie również bazą do tworzenia szczegółowych opracowań dotyczących rozwoju poszczególnych systemów trans-



BIURO ROZWOJU WROCŁAWIA



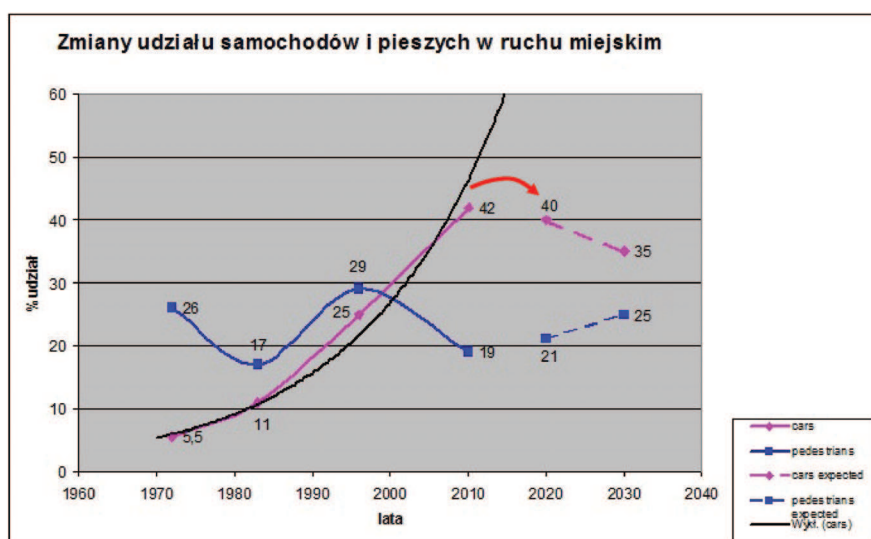
2. Wskaźnik motoryzacji



BIURO ROZWOJU WROCŁAWIA



3. Wyniki KBR

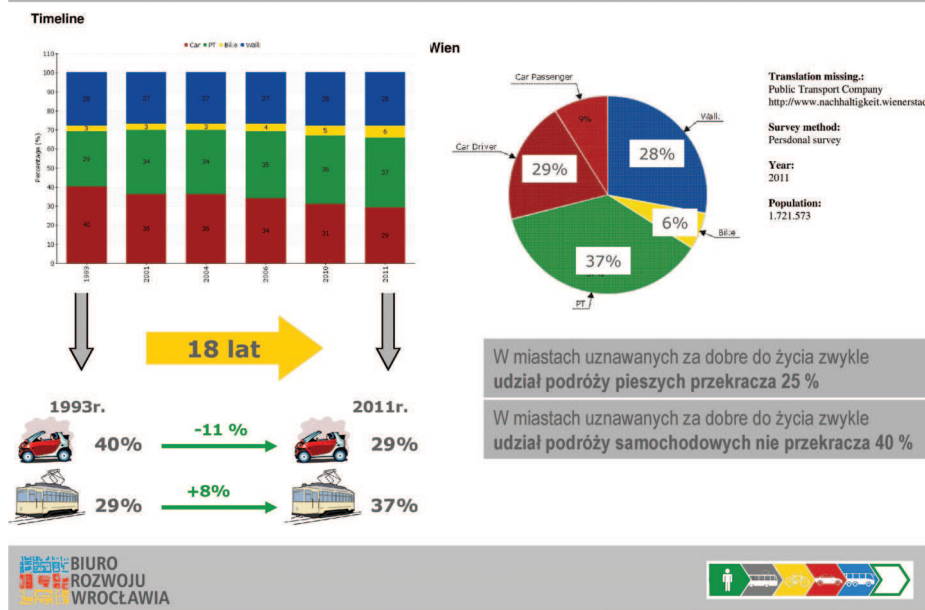


BIURO ROZWOJU WROCŁAWIA

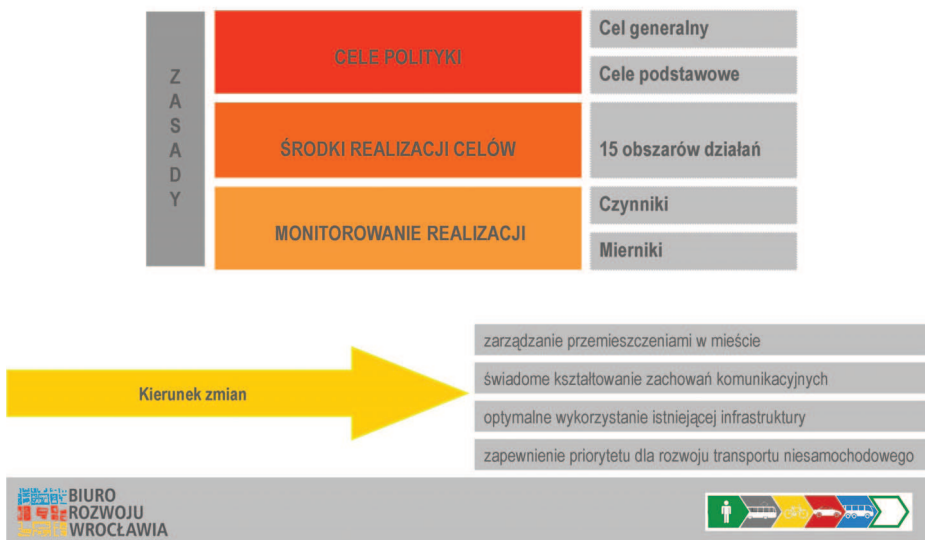


4. Tendencja modal split

Wiedeń jest od 3 lat na II miejscu wśród miast świata uznanych za najlepsze do życia. Magazyn THE ECONOMIST



5. Przykład Wiednia



6. Budowa dokumentu

## HASŁO : Wrocław miastem zrównoważonej mobilności

- w którym struktura przestrzenna i transportowa jest tak ukształtowana, że jej użytkownicy mają możliwość wyboru sposobu przemieszczania się i **świadomych zachowań komunikacyjnych**
- w którym samochody **nie degradują** transportu niesamochodowego
- w którym funkcjonowanie transportu pozwala utrzymać **harmonię z otoczeniem**



Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim zapewnienia **priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego**

BIURO ROZWOJU WROCLAWIA

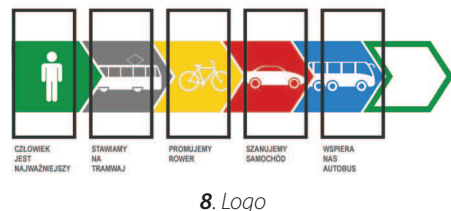
7. Przesłanie dokumentu

portu. Będą to dokumenty uszczegóławiające politykę i merytorycznie z nią spójne.

Realizacja celów polityki odbywać się będzie pod hasłem: **Wrocław miastem zrównoważonej mobilności**, czyli takim, w którym struktura przestrzenna i transportowa jest ukształtowana tak, że jej użytkownicy mają możliwość wyboru sposobu przemieszczania się i świadomych zachowań komunikacyjnych, w którym samochody nie degradują transportu niesamochodowego, i w którym funkcjonowanie transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem. Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego (rys. 7).

Wrocławską polityką mobilności to dokument strategiczny, w którym Miasto określa pożądane kierunki rozwoju transportu i sposobów przemieszczania się we Wrocławiu i jego obszarze metropolitalnym, w perspektywie czasowej końca trzeciej dekady XXI wieku. Jako jeden ze strategicznych dokumentów Miasta, stanie się ważnym wsparciem dla pozyskiwania funduszy unijnych dla inwestycji realizowanych zgodnie z ideą zrównoważonego transportu.

Wrocławską polityką mobilności służy Miastu jako drogowskaz przy podejmowaniu ważnych decyzji związanych z miejską mobilnością (rys. 8).



## Materiały źródłowe

- [1] Bank Danych Lokalnych GUS, <http://www.stat.gov.pl/bdl>, 2013
- [2] Biuro Inżynierii Transportu Pracownice Projektowe Cejrowski&Krych, Poznań, Komplexowe Badania Ruchu dla Wrocławia 2010/2011
- [3] TEMS - The EPOMM Modal Split Tool, <http://www.epomm.eu/tems>, 2013
- [4] The Economist, Global Liveability Ranking and Report August 2013, <https://www.eiu.com/public>, 2013
- [4] Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia Nr XII/396/99 z dnia 23września 1999 r. Polityka transportowa Wrocławia
- [5] Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia Nr XLVIII/1169/13 z dnia 19 września 2013 r. Wrocławską polityką mobilności