

Wrocław

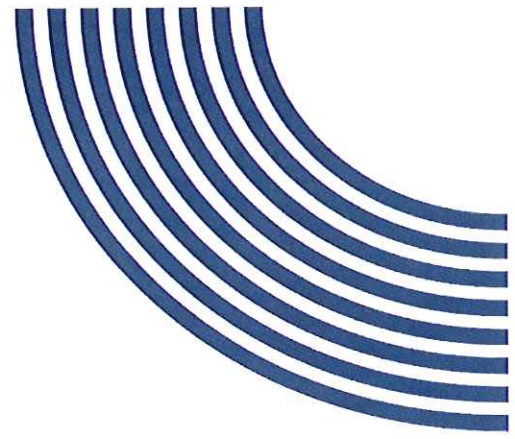
Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia

PZM MOFW



Projekt realizowany przez Gminę Wrocław w ramach dotacji udzielonej przez Stowarzyszenie Aglomeracja Wrocławska

Wrocław miasto spotkań



Wykonawcy

Lider



LPW Sp. z o.o.

Partnerzy



Infra – Centrum Doradztwa Sp. z o.o.

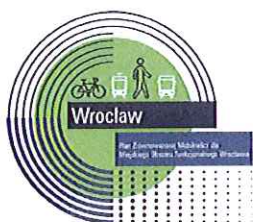


Ecorys Polska Sp. z o.o.

Prognoza oddziaływania na środowisko



Atmoterm SA



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



# Spis treści



## Spis treści

<b>Spis treści .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Wprowadzenie .....</b>	<b>6</b>
<b>2 Metodyka prac nad PZM MOFW .....</b>	<b>9</b>
2.1 Proces opracowania PZM MOFW .....	10
2.2 Ramy czasowe.....	11
2.3 Partycypacja społeczna.....	12
2.4 Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko .....	18
<b>3 Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego .....</b>	<b>19</b>
3.1 Charakterystyka obszaru .....	20
3.2 Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w MOFW .....	23
3.3 Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych na terenie MOFW.....	28
3.4 Zgodność z dokumentami szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego.....	31
<b>4 Analiza SWOT.....</b>	<b>34</b>
<b>5 Możliwe scenariusze rozwoju .....</b>	<b>44</b>
<b>6 Wizja, cele, pakiety działań.....</b>	<b>53</b>
6.1 Wizja i cele nadrzędne .....	55
6.2 Cele szczegółowe wraz z pakietami działań .....	61
6.3 Kierunki rozwoju elementów zrównoważonej mobilności.....	82
<b>7 Realizacja PZM MOFW .....</b>	<b>84</b>
7.1 Źródła finansowania .....	85
7.2 Harmonogram wdrożenia.....	86
<b>8 Monitoring i ewaluacja.....</b>	<b>87</b>
8.1 Zasady monitorowania i raportowania wyników .....	88
8.2 Wskaźniki realizacji PZM MOFW .....	89
<b>9 Podsumowanie .....</b>	<b>95</b>
<b>Spis tabel, rysunków i załączników .....</b>	<b>98</b>



## Wykaz skrótów

Skrót	Wyjaśnienie
<b>B+R</b>	<i>ang. Bike&amp;Ride</i> (parking rowerowy typu „parkuj i jedź”)
<b>DPR</b>	Dolnośląska Polityka Rowerowa
<b>GIS</b>	<i>ang. Geographic Information System</i> (system informacji geograficznej)
<b>GUS</b>	Główny Urząd Statystyczny
<b>ITS</b>	<i>ang. Intelligent Transportation System</i> (Inteligentne systemy transportowe)
<b>JST</b>	Jednostka samorządu terytorialnego
<b>KBR</b>	Kompleksowe badania ruchu
<b>MOFW</b>	Miejski obszar funkcjonalny Wrocławia
<b>MPZP</b>	Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego
<b>NFOŚiGW</b>	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
<b>NUTS</b>	<i>ang. Nomenclature of territorial units for statistics</i> (Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych)
<b>OZE</b>	Odnawialne źródła energii
<b>P+R</b>	<i>ang. Park&amp;Ride</i> (parking samochodowy typu „parkuj i jedź”)
<b>PKP PLK</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe
<b>PZM MOFW</b>	Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia
<b>SUMP</b>	<i>ang. Sustainable Urban Mobility Plan</i> (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej)
<b>UE</b>	Unia Europejska
<b>UTO</b>	Urządzenia transportu osobistego
<b>ZIT WrOF</b>	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



# 1 Wprowadzenie



## Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)

W dobie postępującego rozwoju gospodarczego i przestrzennego obszarów metropolitalnych w Polsce i Europie stale rosną oczekiwania mieszkańców związane z komfortem przemieszczania się. Wymaga to nieustannych zabiegów polegających na poprawie jakości, zwiększeniu efektywności i zmniejszeniu emisyjności systemów transportowych. Koniecznym stało się wypracowanie rozwiązań systemowych zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, poprawiających warunki mobilności i jakość życia mieszkańców oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów.

Narzędziem integrującym tematykę strategicznego podejścia, a także planowania transportu z obszarami planowania przestrzennego, ochrony środowiska czy zdrowia są Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan).

Są to dokumenty strategiczno-operacyjne, zaprojektowane tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób i gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opierają się one na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz biorą pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.<sup>1</sup>

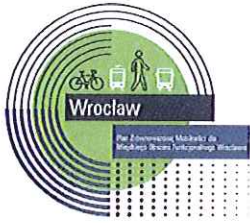
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (dalej nazywany Planem, zamiennie PZM MOFW) to dokument, który obejmuje wszystkie aspekty mobilności w MOFW, tj. obszaru gmin zlokalizowanych w województwie dolnośląskim oraz jednej gminy z województwa opolskiego (patrz rys. 1). Opracowanie dokumentu jest wynikiem zawartego 21 października 2020 r. *Porozumienia międzygminnego w sprawie powierzenia Gminie Wrocław zadania publicznego i ustalenia zasad współpracy w zakresie opracowania dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia”*.

Dokument, który Państwu przekazujemy zawiera opis metodyki tworzenia Planu, podsumowanie przeprowadzonej diagnozy, analizę SWOT, możliwe scenariusze rozwoju, wizję, cele nadrzędne, cele szczegółowe, pakiety działań, harmonogram realizacji oraz zasady monitoringu i ewaluacji.

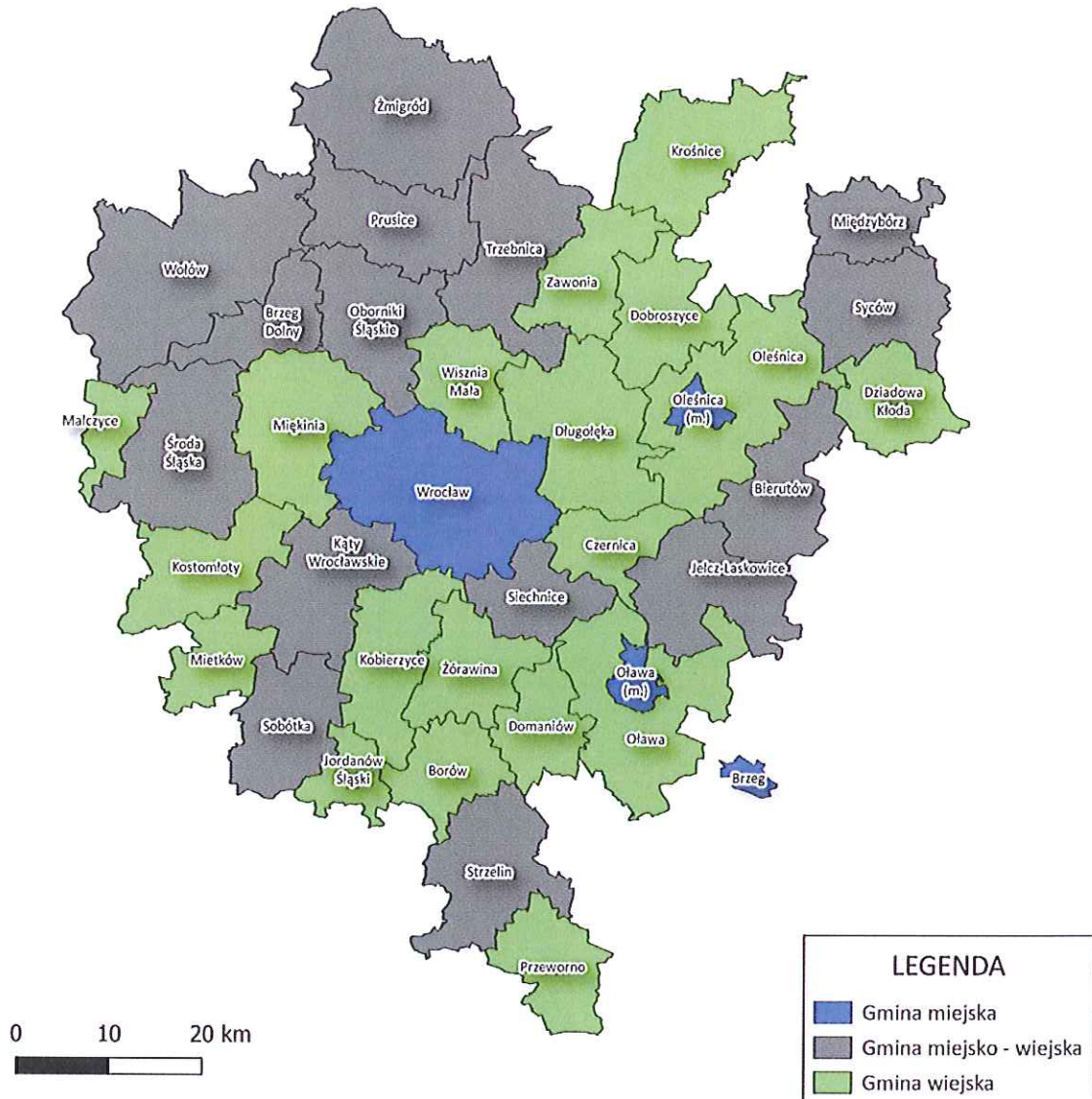
PZM MOFW wpisuje się także w nowe spojrzenie - infrastruktura transportowa nie jest priorytetem, a narzędziem kreującym zachowania komunikacyjne mieszkańców.

---

<sup>1</sup> Źródło: [http://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_guidelines\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf), Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



Rysunek 1. Gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia objęte opracowaniem - opracowanie własne

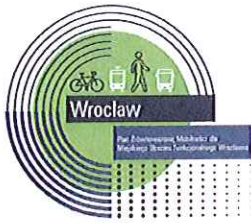




Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



## 2 Metodyka prac nad PZM MOFW



## 2.1 Proces opracowania PZM MOFW

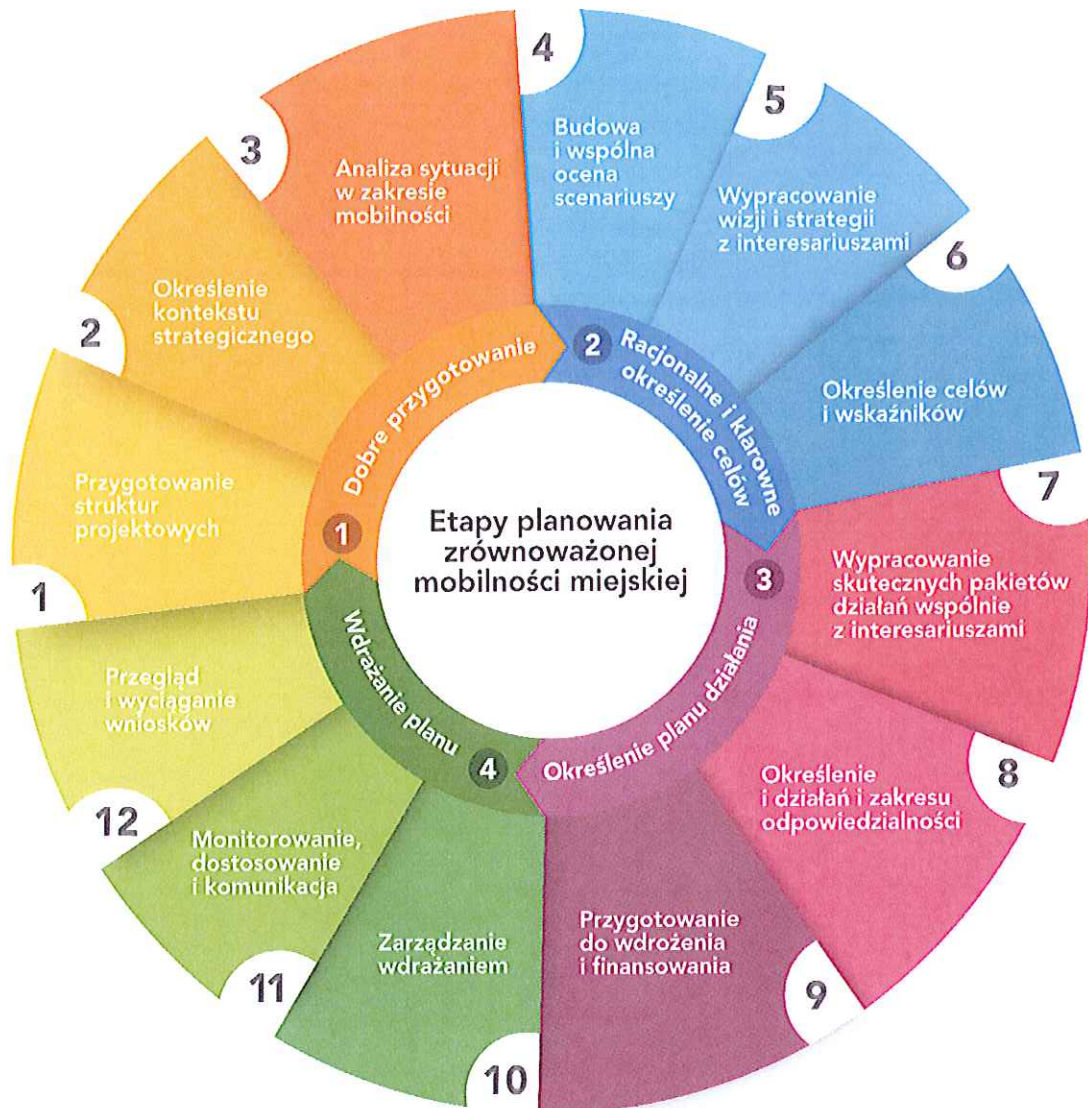
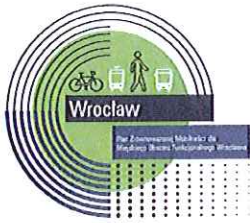
Proces polegający na tworzeniu dokumentu jakim jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, został oparty o cykl kroków planowania zrównoważonej mobilności, które można pogrupować w 4 kluczowe etapy:

- Etap I: Dobrze przygotowanie;
- Etap II: Racjonalne i klarowne określenie celów;
- Etap III: Określenie planu działania;
- Etap IV: Wdrażanie planu.

PZM MOFW został opracowany w myśl zaleceń wynikających z dokumentów: „Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej” oraz „CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)”. Ponadto wykorzystano następujące dokumenty o zasięgu obszarowym:

- Rekomendacje dla gmin ZIT w zakresie kierunków działań prowadzących do kształtowania zrównoważonej mobilności na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego;
- Kompleksowe Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu – KBR 2018;
- Analizę funkcjonalno–finansową opracowania i wdrożenia koncepcji wspólnego systemu biletowego we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym.

Kolejne kroki i etapy przygotowania dokumentu strategicznego przedstawiono na poniższej grafice. Opracowanie PZM MOFW obejmuje proces prac nad jego przygotowaniem zgodnie z krokami 1–9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawiera zaplanowany proces dla kroków 10-12 realizowanych po uchwaleniu dokumentu.



Rysunek 2. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej - Źródło: CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

## 2.2 Ramy czasowe

Skuteczne wdrażanie pakietów działań opisanych w Planie wymaga określenia horyzontu czasowego. Ze względu na uwarunkowania krajowe, jak i europejskie, należy przyjąć, że:



- PZM MOFW zostanie przyjęty w pierwszym kwartale 2022 r.;
- Ramy wdrażania Planu obejmują część operacyjną (do roku 2030) oraz część strategiczną (do roku 2035);
- Część operacyjna obejmuje działania przewidziane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, w głównej mierze oparte o dofinansowanie unijne a związane z działaniami w kierunku szeroko rozumianej zrównoważonej mobilności oraz zero i nisko-emisyjności;
- Część strategiczna obejmuje długookresowe działania wykraczające poza horyzont najbliższej perspektywy finansowej UE, co nie wyklucza, iż w przyszłości nie będzie możliwości skorzystania ze środków Unii Europejskiej.

Część operacyjna to działania możliwe do realizacji w relatywnie krótkim czasie, np. inwestycje infrastrukturalne, natomiast część strategiczna obejmuje działania długoterminowe wymagające wieloetapowych uzgodnień i ustaleń, nierzadko wymagających zmian utartych schematów w myśleniu na temat mobilności i funkcjonowania obszarów funkcjonalnych. Część strategiczna wskazuje na wizję i długoterminowe cele przewidziane w przyszłości, podczas gdy część operacyjna określa, w jaki sposób i kiedy cele te będą osiągnięte.

## 2.3 Partycypacja społeczna

Opisując metodykę opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej należy podkreślić szczególny nacisk położony na zaangażowanie w proces tworzenia dokumentu mieszkańców oraz różnych grup interesariuszy. Przed rozpoczęciem prac nad Planem, we wrześniu 2020 r., dla gmin objętych opracowaniem przeprowadzono dwudniowe warsztaty, podczas których przedstawiciele gmin wspólnie wypracowali najważniejsze dla MOFW Obszary strategiczne.

W ramach procesu uspołecznienia prac nad dokumentem przeprowadzony został 3 etapowy proces konsultacji społecznych, w których udział wzięli mieszkańcy oraz lokalne grupy interesariuszy.

Proces konsultacji społecznych każdorazowo poprzedzony był działaniami promocyjno-informacyjnymi, wśród których należy wymienić m.in.: przygotowanie plakatów i ulotek, ogłoszenia w prasie, spoty w lokalnym radiu oraz dystrybucję gadżetów promocyjnych. Ważnym elementem działań promocyjnych było wykreowanie spójnej identyfikacji wizualnej opracowanych materiałów, w tym loga projektu oraz hasła: *Ruch miasta w Twoich rękach* #ZrównoważonaMobilność.



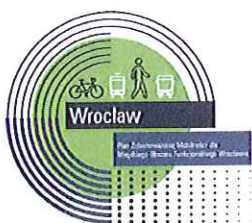
## Etap 1 konsultacji społecznych

Ze względu na ograniczenia związane z pandemią COVID-19 konsultacje przeprowadzono zdalnie za pomocą platformy MS Teams w dniach od 19 do 26 kwietnia 2021 r. Celem konsultacji było upowszechnienie, poinformowanie mieszkańców oraz interesariuszy o rozpoczęciu prac nad PZM MOFW, a także poznanie ich oczekiwań, potrzeb, obaw i preferencji względem transportu i mobilności w miejscu ich zamieszkania i pracy.

Zarówno mieszkańcy jak i interesariusze chętnie dzielili się swoimi spostrzeżeniami dotyczącymi Planu Zrównoważonej Mobilności. Przeważającą część wypowiedzi stanowiły problemy, niedogodności lub pomysły na usprawnienie pewnych aspektów transportu i sposobów przemieszczania się. Jest to zrozumiałe, gdyż mając okazję do wypowiedzenia się, rozmówcy chcieli przedstawić jak najwięcej spraw, z którymi codziennie się borykają. Mimo wielu krytycznych uwag, w tonie wypowiedzi można było usłyszeć zrozumienie i docenienie wdrażanych zmian.

Do najczęściej poruszanych przez uczestników pierwszego etapu konsultacji społecznych aspektów należały:

- ✓ Lepsze wykorzystanie potencjału kolei, włączenie systemu komunikacji drogowej w system komunikacji kolejowej (w szczególności w obszarze poza Wrocławiem);
- ✓ Dostosowanie rozkładów jazdy autobusów gminnych do godzin odjazdu pociągów oraz uruchomienie połączeń umożliwiających dojazd do przystanków kolejowych;
- ✓ Stworzenie/ rozszerzenie możliwości pozostawienia samochodu/roweru przy stacjach i przystankach kolejowych;
- ✓ Zapewnienie komunikacji gminnej pozwalającej dojechać do stacji kolejowej, z miejscowości przez które nie przechodzi linia kolejowa;
- ✓ Poprawa stanu technicznego dróg (szczególnie powiatowych) oraz poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg;
- ✓ Zapewnienie większego bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach, które nie posiadają chodników, ścieżek rowerowych lub poboczy pozwalających na bezpieczne przemieszczanie się rowerów i pieszych, zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków komunikacji publicznej;
- ✓ Optymalizacja funkcjonujących linii autobusowych oraz wydłużenie wybranych linii autobusowych i tramwajowych tak, aby ich przebieg był dostosowany do rozrastających się obszarów zurbanizowanych (problem „pierwszej i ostatniej mili”);
- ✓ Wdrożenie wspólnego systemu biletowego dla całej aglomeracji wrocławskiej uwzględniającego także przewoźników gminnych (w gminach powyżej Ringu 1), a także stworzenie aplikacji mobilnej umożliwiającej znalezienie optymalnych połączeń;



- ✓ Połączenie istniejących już ścieżek rowerowych w jednolitą sieć tak, aby możliwe było podróżowanie między gminami;
- ✓ Potrzeba lokalizacji nowych centrów przesiadkowych oraz budowy parkingów Park&Ride, w tym budowa węzłów przesiadkowych na granicy Wrocławia i uruchomienie wahadłowych linii autobusowych rozwożących podróżnych z tych węzłów;
- ✓ Waloryzacja tras turystycznych i wykorzystanie potencjału krajobrazowego tras rowerowych, ułatwienie dostępu do nich rowerzystom i pieszym, budowa parkingów dla turystów zmotoryzowanych;
- ✓ Rozważenie możliwości rozwoju żeglugi rzecznej jako kolejnego środka transportu;
- ✓ Konieczność podjęcia działań edukacyjnych uświadamiających, że zrównoważona mobilność i rozwój transportu zbiorowego są również w interesie kierowców.

## Etap 2 konsultacji społecznych

Kolejny etap konsultacji społecznych został również przeprowadzony zdalnie za pomocą platformy MS Teams w dniach od 21 czerwca do 2 lipca 2021 r. Celem konsultacji była przede wszystkim dyskusja i weryfikacja zgromadzonego materiału badawczego oraz przyjętych obszarów strategicznych.

Przeważającą część wypowiedzi stanowiły problemy oraz uwagi odnoszące się do kluczowych obszarów strategicznych uznanych za priorytetowe w MOFW, co potwierdzają zarówno wyniki ustaleń z zaangażowanymi gminami, jak i wybór kierunków prac analityczno-badawczych. Jest zrozumiałe, że wielu uczestników chciało przekazać informacje dotyczące przede wszystkim swego obszaru zamieszkania/podróżowania i problemów, które ich osobiście dotyczą. W znakomitej większości wypadków odbywało się to jednak w ramach zaproponowanej struktury, czyli w kontekście obszarów strategicznych o najwyższym priorytecie, jak również kluczowych wyników badań i analiz.

Do najczęściej poruszanych przez uczestników drugiego etapu konsultacji społecznych aspektów należały:

- ✓ Integracja transportu publicznego i zarządzania nim w MOFW
  - Powołanie wspólnej instytucji zarządzającej transportem publicznym w ramach całego MOFW; być może konieczny etap przejściowy w formie porozumienia gmin (od ościennych, coraz szerzej) o wspólnych rozkładach, taryfach, biletach, wyborze operatorów.
  - Stworzenie i zaoferowanie gminom ogólnych zasad („*framework*”) porozumienia i współfinansowania systemu transportu zbiorowego.



## Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)

- Zaangażowanie (finansowe, operacyjne) Wrocławia w rozwój wspólnej komunikacji w dookólnych gminach.
  - „Skomunikowanie”, a następnie ujednoczenie rozwiązań taryfowo-biletowych aż do jednego, wspólnego biletu aglomeracyjnego, dającego dostęp także do różnych usług okołotransportowych (parkowanie, w tym P&R i B&R).
  - Optymalizacja rozkładów jazdy (np. dostosowanie rozkładów jazdy autobusów gminnych do godzin odjazdu pociągów), korekty (w tym wydłużenia) tras, „remarszrutyzacja” możliwe dzięki efektowi skali i pojawiającym się synergiami.
  - Synergie i optymalizacja zakupów sprzętowych dzięki jednolitemu zarządzaniu.
  - Stworzenie standardów komunikacji publicznej w zakresie częstotliwości kursowania, jej przewidywalności (mniej zmian, remonty nie wszystkie na raz), czytelności informacji, w tym wspólnego kodu wizualnego.
  - Zwarty, oparty na jednym standardzie system informacji pasażerskiej, optymalnie w formie aplikacji działającej na podstawie danych *in real time* (w czasie rzeczywistym).
- ✓ Rozwój parkingów formuły P&R
- Jako element planowania przestrzennego – myślenie perspektywiczne i pozytywne (nie zakazywanie, ale określanie ram).
  - Na obrzeżach miast (zwłaszcza południe i wschód Wrocławia są pozbawione takiej infrastruktury), nie tak blisko centrum miasta (jak np. przy ulicy Opolskiej, przy parku Grabiszyńskim), odpowiedniej wielkości.
  - Lokalizowanych przy centrach przesiadkowych, optymalnie przy stacjach/przystankach kolejowych, przystankach tramwajowych.
  - Zawsze z modułem B&R (bezpieczny parking rowerowy dobrej jakości).
  - Optymalnie: w powiązaniu z centrami lokalnymi oferującymi szerokie spektrum usług, także publicznych („mikrourzędy” – lokalne urzędy lub ich filie świadczące podstawowe funkcje usługowe dla mieszkańców).
  - Nie tylko dla posiadaczy UrbanCard (karty miejskiej we Wrocławiu).
- ✓ Aglomeracyjne drogi rowerowe
- Jeden standard – rodzaj nawierzchni, infrastruktura, oznakowanie.
  - Docelowo ciągłość w ramach MOFW.
  - Współpraca między gminami w zapewnieniu ciągłości systemu dróg rowerowych nie tylko do i z Wrocławia, ale i wokół niego – między ościennymi gminami.
  - Włączone w system szlaku Blue Velo (Odrzańska Trasa Rowerowa).
  - Obejmujące system parkingów rowerowych (B&R).
  - Perspektywicznie – obwodnice rowerowe miasta (ring) i „welostrady” (długodystansowe trasy rowerowe o wysokich parametrach).
- ✓ Kolej jako przyszły rdzeń układu komunikacyjnego MOFW w połączeniach do Wrocławia

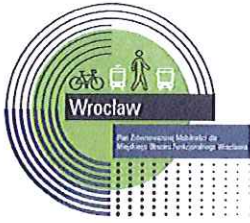


- Zoptymalizowany kolejowy rozkład jazdy szkieletem przyszłego systemu rozkładów wszystkich środków komunikacji w MOFW w celu dojazdu do Wrocławia.
  - Uruchomienie połączeń lokalnych umożliwiających dojazd do przystanków kolejowych.
  - Węzłowe stacje, a w przyszłości wszystkie większe przystanki wyposażone w parkingi P&R oraz B&R.
  - Reaktywowanie Dworca Świebodzińskiego w jego pierwotnej funkcji kolejowej (np. połączenie z lotniskiem).
- ✓ Strefy piesze i uspokojenie ruchu, obwodnice
- Modyfikacja strategii „uwalniania” centrum miasta od ruchu: mniej zakazów, więcej zachęt; ewolucyjna zmiana postaw dzięki edukacji, podnoszeniu świadomości i benefitom.
  - Walka z „dzikim parkowaniem” – egzekwowanie już obowiązującego prawa przez służby porządkowe.
  - Ponowna analiza (zbilansowanie zysków i strat) dotycząca wielkości Strefy Płatnego Parkowania i obowiązujących stawek.
  - Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków komunikacji publicznej.
- ✓ Inne
- Przesłanki i skutki wprowadzania buspasów – audyt i przyszłe kierunki rozwoju.

### Etap 3 konsultacji społecznych

W ramach ostatniego etapu konsultacji społecznych zaprezentowano projekt Planu Zrównoważonej Mobilności wraz z załącznikami oraz Prognozą oddziaływania na środowisko. Dokumenty były udostępnione dla mieszkańców i interesariuszy na gminnych stronach internetowych, BIP oraz podczas spotkań konsultacyjnych w dniach 13-17.12.2021 r. w godzinach popołudniowych w 5 lokalizacjach. Konsultacje w formie spotkań hybrydowych (stacjonarnie z możliwością dołączenia online za pośrednictwem programu MS Teams) prowadzone były w kolejnych dniach tygodnia od poniedziałku do piątku, co czyniło możliwym udział szerokiej grupy osób w najbardziej pasujących dla nich terminach. Celem konsultacji społecznych tego etapu była weryfikacja i poddanie ocenie interesariuszy – tak samorządowców, jak i mieszkańców gmin – pierwszej wersji projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW), w tym wspólna praca nad optymalnymi środkami do osiągnięcia wypracowanych wcześniej celów strategicznych. Efektem konsultacji jest wskazanie braków lub rozwiązań, które można jeszcze zmodyfikować i usprawnić, z korzyścią dla projektu i jego beneficjentów. Końcowej ocenie został poddany planistyczno-strategiczny etap prac, a rekomendacje Wykonawcy stały się elementem debaty społecznej w modelu partycypacyjnym. Osoby zainteresowane mogły składać uwagi na za pomocą formularza uwag online czy formularzy papierowych dostępnych





na spotkaniach. Oprócz tego uwagi można było przedstawić na żywo w trakcie spotkań, w ostatniej części spotkania przeznaczonej na dyskusję. Dyskusja odbywała się podczas każdego spotkania, tuż po przedstawieniu projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia.

Uczestnicy spotkań konsultacyjnych poruszali najczęściej następujące kwestie:

- ✓ Stopień konkretyzacji zaleceń w PZM MOFW i oczekiwanie wskazania kierunków, a nawet lokalizacji przyszłych inwestycji;
- ✓ Niepokój o rzeczywistą implementację rekomendowanych rozwiązań (finansowanie, porozumienia między gminami, opór społeczny, postulat wpisania rekomendacji wspierania prac nad planami funkcjonalno-przestrzennymi do dokumentu PZM);
- ✓ Planowanie przestrzenne wspierające zwartą zabudowę i łatwy dostęp do transportu publicznego;
- ✓ Nie tylko zakazy, ale i zachęty wobec innych niż samochód form przemieszczania się, przekonanie sceptyków (edukacja i promocja);
- ✓ Lokalizacja węzłów przesiadkowych, w tym parkingów formuły P&R wraz z infrastrukturą i drogami dojazdowymi; finansowanie projektów; opłaty za korzystanie z nich jako elementu systemu taryfowego (aglomeracyjnego);
- ✓ Kolej jako przyszły rdzeń układu komunikacyjnego MOFW – wskazanie lokalizacji nowych przystanków (np. Gołędzinów, Radwanice), rewitalizacja zamkniętych linii (np. nr 310 relacji Piława Górna – Kobierzyce), kwestia wyboru jakościowego miernika wykorzystania połączeń kolejowych;
- ✓ Wskazanie brakujących interesariuszy zewnętrznych realizacji planu (np. PFRON, PKP SA, PKP Nieruchomości, Wody Polskie, Lasy Państwowe), dyskusja nad przyjętymi wskaźnikami i założoną w Planie ich dynamiką (długość dróg rowerowych, procent pojazdów niskoemisyjnych etc.);
- ✓ Wskazanie niekonsekwencji nomenklaturowych (kolej metropolitarna czy aglomeracyjna, ring czy pierścień), niespójnego sposobu strukturyzacji organów samorządowych, nieostrości sformułowań (ograniczenie roli nie transportu samochodowego, ale transportu indywidualnego samochodem osobowym), potencjalnych braków strukturalnych (niewydzielenie jednośladow mechanicznych jako osobnego środka transportu);
- ✓ Poprawa bezpieczeństwa i jakość infrastruktury drogowej (lokalne drogi dojazdowe, drogi wjazdowe do Wrocławia, kwestia dokończenia tzw. wielkiej obwodnicy).

Głosy przesłane mailowo/przez formularz dotyczyły głównie kwestii szczegółowych, sygnalizujących potrzeby konkretnych inwestycji, ale także odnoszących się do postulowanych zmian w precyzyjnie wskazanych lokalizacjach. Ich zakres tematyczny w przybliżeniu odpowiada obszarom, o których była najczęściej mowa podczas spotkań konsultacyjnych w formie hybrydowych wideokonferencji.

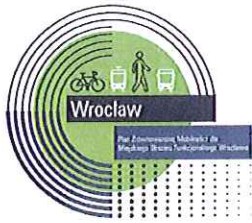


## 2.4 Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia miało na celu dokonanie oceny skutków realizacji ustaleń tego dokumentu w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska, wskazanie potencjalnie uciążliwych lub korzystnych oddziaływań na środowisko oraz rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ (jeśli zostaną zidentyfikowane), a także przedstawienie ewentualnych wariantów alternatywnych. Obowiązek opracowania prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia wynika z poniższych aktów prawnych:

- Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko,
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 poz. 247 z późn. zm.) (zwana dalej „ustawą OOS”).

Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko wykazała, że Projekt Planu nie uwzględni inwestycji, które będą znacząco oddziaływać na środowisko. Co do zasady dokument ten długookresowo wpłynie pozytywnie na środowisko i ludzi, a co za tym idzie jest prekursorem zmian na lepsze. Pozytywne oddziaływania na ludzi związane będą z realizacją inwestycji w szczególności uwzględniających poprawę jakości i płynności ruchu w obrębie dróg, poprawę jakości transportu publicznego oraz zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych przez budowę ciągów pieszych i rowerowych. Pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców MOFW dotyczyć będzie wszystkich zadań zaplanowanych do realizacji, ponieważ przyczynią się one do poprawy jakości powietrza, szczególnie w zakresie obniżenia emisji zanieczyszczeń gazowych, pyłowych oraz metali ciężkich pochodzących z transportu. Potencjalnie negatywne oraz negatywne oddziaływanie związane będzie głównie z emisją wtórnych zanieczyszczeń w wyniku realizacji zaplanowanych inwestycji. W większości oddziaływania negatywne będą związane z prowadzeniem prac budowlanych, emisją zanieczyszczeń i hałasu, a także z zajmowaniem terenów oraz uszczelnianiem powierzchni gleby.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



### 3 Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego



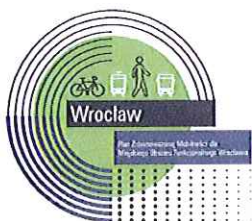
### 3.1 Charakterystyka obszaru

Miejski Obszar Funkcjonalny Wrocławia to zwarty układ przestrzenny, charakteryzujący się wspólnymi cechami społecznymi, gospodarczymi i przestrzennymi, który zapewnia szersze spojrzenie na rozwój gospodarczy regionu, poprzez pryzmat powiązań funkcjonalnych.

Wytyczenie obszaru funkcjonalnego, obejmującego miasto Wrocław wraz ze strefą jego oddziaływania, było niezbędnym elementem dla prowadzenia spójnej, wielopłaszczyznowej polityki (a także rozwiązywania konfliktów na tle przestrzennym i funkcjonalnym) w obszarze metropolitalnym. W skład Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego weszły 44 gminy subregionu wrocławskiego (klasyfikacja UE NUTS 3), a jego zasięg przestrzenny określono na podstawie badań przeprowadzonych w ramach „Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym”. W granicach obszaru wyznaczono trzy pierścienie (ringi) otaczające miasto-rdzeń (Wrocław). W pierwszym ringu znalazły się gminy bezpośrednio sąsiadujące z Wrocławiem, w drugim – gminy satelickie miasta Wrocławia wraz ze swoim otoczeniem, w trzecim zaś – gminy pozostałego obszaru subregionu wrocławskiego. Mimo wprowadzonego podziału, wszystkie ośrodki powinny rozwijać się w sposób zrównoważony z uwzględnieniem współpracy na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców.

Podobne podejście, tzn. uwzględniające siłę związków między Wrocławiem i otoczeniem, znalazło odzwierciedlenie w uchwalonym przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego w dniu 16 czerwca 2020 r. Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, w którym Wrocławski Obszar Funkcjonalny został podzielony na trzy strefy – centralną strefę intensywnego rozwoju, wewnętrzną strefę silnego rozwoju oraz zewnętrzną strefę stabilnego rozwoju.

Biorąc pod uwagę wzajemne powiązania między jednostkami tworzącymi obszar, a także w celu uniknięcia wykluczenia administracyjnego ośrodków znajdujących się w trzecim pierścieniu (tzn. ewentualnego ciężenia do innych ośrodków), na potrzeby niniejszego dokumentu zasadne jest scalenie drugiego i trzeciego ringu. Takie postępowanie pozwoli zachować integrację całego regionu w aspektach związanych z transportem i planowaniem przestrzennym, a także służyć będzie wyrównywaniu szans gmin znajdujących się na rubieżach obszaru funkcjonalnego. Pozwoli również na zachowanie kontinuum miejsko-wiejskiego, zapobiegając marginalizacji obszarów wiejskich w strukturze funkcjonalnej aglomeracji oraz potencjalnym negatywnym wpływem niekontrolowanego rozwoju indywidualnej komunikacji samochodowej w podróży na terenie obszaru funkcjonalnego. Istotne jest także wydzielenie miast satelickich Wrocławia, które – zgodnie z rekomendacjami Komitetu Transportowego Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego – powinny docelowo pełnić funkcję hubów transportowych dla miejscowości położonych na terenach wiejskich w najbliższym



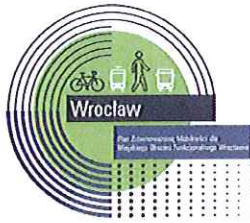
sąsiedztwie, łączących z jednej strony gminy wiejskie, a z drugiej – zapewniających spójność z Wrocławiem i innymi miastami satelickimi.

Wobec przyjętych założeń Miejski Obszar Funkcjonalny Wrocławia podzielić można na następujące strefy interwencji:

- **rdzeń, który stanowi miasto Wrocław** – główny ośrodek obszaru funkcjonalnego a jednocześnie najważniejszy ośrodek kulturalny, ekonomiczny, akademicki i turystyczny południowo-zachodniej Polski oraz województwa dolnośląskiego;
- **pierścień (ring) I**, który stanowią gminy wiejskie: Czernica, Długołęka, Kobierzyce, Miękinia, Wisznia Mała, Żórawina oraz części wiejskie gmin miejsko-wiejskich: Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Siechnice – wykazują bardzo silne powiązania z Wrocławiem, w szczególności w zakresie codziennych dojazdów do miejsc pracy i placówek oświatowych oraz cechują się podobną dostępnością czasową do Wrocławia;
- **pierścień (ring) II**, który stanowią gminy wiejskie: Borów, Dobroszyce, Domaniów, Dziadowa Kłoda, Jordanów Śląski, Kostomłoty, Krośnice, Malczyce, Mietków, Oleśnica, Oława, Przeworno, Zawonia oraz części wiejskie gmin miejsko-wiejskich: Bierutów, Brzeg Dolny, Jelcz-Laskowice, Międzybórz, Prusice, Strzelin, Sobótka, Syców, Środa Śląska, Trzebnica, Wołów, Żmigród – znajdują się w zasięgu oddziaływania Wrocławia;
- **miasta satelickie Wrocławia** – gminy miejskie: Brzeg, Oleśnica, Oława oraz części miejskie gmin miejsko-wiejskich: Bierutów, Brzeg Dolny, Jelcz-Laskowice, Kąty Wrocławskie, Międzybórz, Oborniki Śląskie, Prusice, Siechnice, Sobótka, Strzelin, Syców, Środa Śląska, Trzebnica, Wołów, Żmigród – są istotnymi lokalnie ośrodkami społeczno-gospodarczymi, z wykształconą strukturą miejską oraz stanowią centra funkcjonalne dla jednostek znajdujących się w ich otoczeniu.

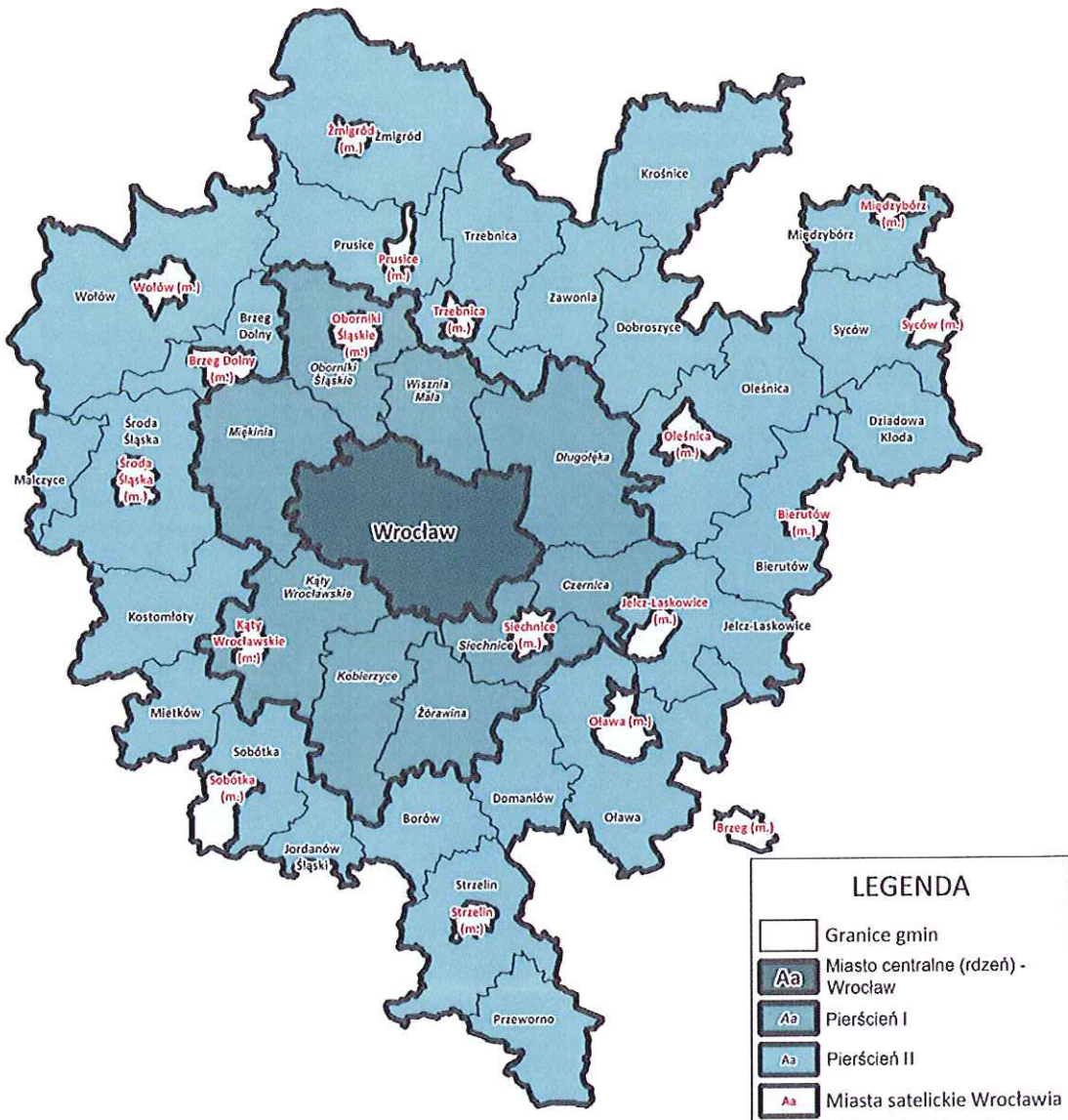
Cechą charakterystyczną rdzenia i gmin pierwszego pierścienia jest intensywny rozwój i dynamiczny przebieg zachodzących w nich zmian, a przez to intensywne i wielopłaszczyznowe relacje w takich obszarach jak np. gospodarka, mieszkalnictwo, transport. Widoczne są przy tym wyzwania związane z niekontrolowaną suburbanizacją, czy niedoborami elementów infrastruktury. W gminach drugiego pierścienia rozwój nie jest tak intensywny, lecz stabilny i mocno uzależniony od lokalnych uwarunkowań, co z kolei przekłada się na dysproporcje w wybranych dziedzinach. Zarówno w pierwszym jak i drugim pierścieniu ulokowane są miasta satelickie Wrocławia, stanowiące zaplecze społeczne i infrastrukturalne dla obszarów wiejskich w swoim najbliższym sąsiedztwie.

Należy nadmienić, że w perspektywie czasowej do 2035 r. uwarunkowania gospodarcze poszczególnych gmin ulegać będą ciągłym przeobrażeniom, przez co przynależność do danego ringu nie zawsze będzie jednoznacznie określona. Decydującym kryterium przynależności powinny być więc odległość, ciągłość przestrzeni oraz dostępność czasowa.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)

Przedstawione wyżej strefy (tj. rdzeń, ring I, ring II i miasta satelickie Wrocławia) mają za zadanie uporządkować strukturę działań i interwencji w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Wrocławia, nie mogą jednak ograniczać ewentualnego finansowania działań ze względu na przynależność do obszaru.





Rysunek 3. Podział PZM MOFW na 4 obszary interwencji - opracowanie własne



### 3.2 Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w MOFW

Przygotowanie projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia poprzedziła szczegółowa diagnoza, która obejmowała aktualne uwarunkowania demograficzne, społeczne, gospodarcze i środowiskowe, a także analizę systemu transportowego na terenie 38 gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego. Kluczowe wnioski płynące z analiz stanu istniejącego zebrano w tabeli.

Tabela 1. Główne wnioski wynikające z części diagnostycznej

Obszar	Zalety	Wady
 <b>Demografia</b>	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ wzrost liczby ludności;</li> <li>✓ potencjał rozwojowy, przyciągający ludność z innych rejonów;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ starzenie się społeczeństwa;</li> </ul>
	<b>Pierścień I</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ dynamiczny wzrost liczby ludności;</li> <li>✓ silny potencjał rozwojowy, przyciągający ludność z innych rejonów;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ starzenie się społeczeństwa;</li> </ul>
	<b>Pierścień II</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ lokalny wzrost liczby ludności;</li> <li>✓ potencjał rozwojowy uwarunkowany jest lokalnie;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ starzenie się społeczeństwa;</li> <li>✗ lokalny spadek liczby ludności, zwiększający się wraz z oddaleniem od Wrocławia;</li> </ul>	
<b>Miasta satelickie</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ lokalny wzrost liczby ludności;</li> <li>✓ potencjał rozwojowy uwarunkowany jest lokalnie;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ starzenie się społeczeństwa;</li> <li>✗ lokalny spadek liczby ludności;</li> </ul>	
 <b>Społeczeństwo</b>	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ postępujący rozwój szkolnictwa;</li> <li>✓ wysoka dostępność do opieki zdrowotnej;</li> <li>✓ wysoka dostępność do placówek stacjonarnej pomocy społecznej;</li> <li>✓ niewielka liczba osób znajdujących się w trudnej sytuacji życiowej;</li> </ul>	–
<b>Pierścień I</b>		



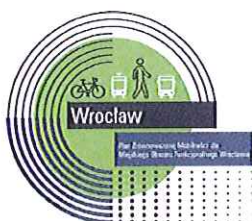
Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)

Obszar	Zalety	Wady
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ postępujący rozwój szkolnictwa;</li> <li>✓ duży przyrost dzieci i młodzieży;</li> <li>✓ dobra dostępność do opieki zdrowotnej;</li> <li>✓ zmniejszająca się liczba osób znajdujących się w trudnej sytuacji życiowej;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ brak placówek oświatowych w niektórych obszarach, niewyposażonych w usługi społeczne;</li> </ul>
	<b>Pierścień II</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ postępujący rozwój szkolnictwa;</li> <li>✓ dobra dostępność do opieki zdrowotnej;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ brak placówek oświatowych w niektórych obszarach, niewyposażonych w usługi społeczne;</li> <li>✗ utrudniony dostęp do obiektów żłobkowych;</li> <li>✗ wyższy odsetek osób znajdujących się w trudnej sytuacji życiowej;</li> </ul>
	<b>Miasta satelickie</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ postępujący rozwój szkolnictwa;</li> <li>✓ wysoka dostępność do opieki zdrowotnej;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ rosnący w miarę oddalania się od Wrocławia odsetek osób znajdujących się w trudnej sytuacji życiowej;</li> </ul>
	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ bardzo duża liczba podmiotów gospodarczych, generujących nowe miejsca pracy;</li> <li>✓ spadek bezrobocia;</li> <li>✓ wzrost liczby osób pracujących;</li> <li>✓ wzrost wydatków budżetowych;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ spadek bezrobocia i wzrost liczby osób pracujących generują zapotrzebowanie na przejazdy, co przekłada się na zwiększenie natężenia ruchu pojazdów;</li> </ul>
	<b>Pierścień I</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ zwiększająca się liczba podmiotów gospodarczych, generujących nowe miejsca pracy;</li> <li>✓ spadek bezrobocia;</li> <li>✓ wzrost liczby osób pracujących;</li> <li>✓ wzrost wydatków budżetowych we wszystkich gminach;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ brak odpowiedniej oferty transportowej może stanowić barierę w podjęciu pracy lub determinować wybór samochodu jako środka transportu;</li> <li>✗ spadek bezrobocia i wzrost liczby osób pracujących generują zapotrzebowanie na przejazdy, co przekłada się na zwiększenie natężenia ruchu pojazdów</li> </ul>
	<b>Pierścień II</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ umiarkowany wzrost liczby osób pracujących;</li> <li>✓ wzrost wydatków budżetowych w większości gmin;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ brak odpowiedniej oferty transportowej może stanowić barierę w podjęciu pracy lub determinować wybór samochodu jako środka transportu;</li> <li>✗ wyższy odsetek osób bezrobotnych;</li> </ul>
	<b>Miasta satelickie</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ stosunkowo wysoka liczba podmiotów gospodarczych, generujących miejsca pracy;</li> <li>✓ umiarkowany wzrost liczby osób pracujących;</li> <li>✓ wzrost wydatków budżetowych;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ rosnący w miarę oddalania się od Wrocławia odsetek osób bezrobotnych;</li> </ul>

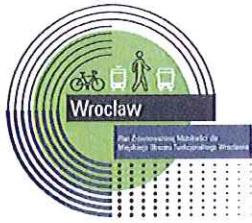


Gospodarka





Obszar	Zalety	Wady
 <b>Środowisko</b>	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	✓ dobra dostępność do terenów zielonych;	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ znaczący udział emisji zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu (głównie drogowego);</li> <li>✗ wzrastająca liczba produkowanych odpadów komunalnych;</li> <li>✗ zmiany klimatu negatywnie oddziałują na mobilność mieszkańców;</li> <li>✗ występują problemy związane z nadmiernym hałasem przy ruchliwych arteriach komunikacyjnych;</li> </ul>
	<b>Pierścień I</b>	
	✓ lokalnie dobra dostępność do terenów zielonych;	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ wzrastająca liczba produkowanych odpadów komunalnych;</li> <li>✗ zmiany klimatu negatywnie oddziałują na mobilność mieszkańców;</li> <li>✗ występują lokalnie problemy związane z nadmiernym hałasem przy niektórych odcinkach dróg ekspresowych;</li> </ul>
	<b>Pierścień II</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ wysoka dostępność do terenów zielonych;</li> <li>✓ brak problemów związanych z nadmiernym hałasem;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ wzrastająca liczba produkowanych odpadów komunalnych;</li> <li>✗ zmiany klimatu negatywnie oddziałują na mobilność mieszkańców;</li> </ul>	
<b>Miasta satelickie</b>		
✓ dobra dostępność do terenów zielonych;	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ wzrastająca liczba produkowanych odpadów komunalnych;</li> <li>✗ zmiany klimatu negatywnie oddziałują na mobilność mieszkańców;</li> </ul>	
 <b>Planowanie przestrzenne</b>	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ stosunkowo zwarta, policentryczna, odpowiednio gęsta i wielofunkcyjna zabudowa;</li> <li>✓ silne powiązania i relacje z gminami sąsiednimi;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ niekontrolowana suburbanizacja generująca wzrost zapotrzebowania na transport i prowadząca do rozpraszania zabudowy;</li> </ul>
<b>Pierścień I</b>		



Obszar	Zalety	Wady
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ spójny układ koncentryczno-promienisty, sprzyjający wspólnemu wykorzystaniu potencjałów;</li> <li>✓ wysoki udział powierzchni pokrytej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ silna, niekontrolowana suburbanizacja generująca wzrost zapotrzebowania na transport i prowadząca do rozpraszania zabudowy;</li> <li>✗ lokalizacja terenów inwestycyjnych/przemysłowych przy węzłach drogowych (ukierunkowanie na transport drogowy);</li> <li>✗ zabudowa mieszkaniowa przy węzłach drogowych;</li> <li>✗ duża powierzchnia terenów przeznaczonych pod zainwestowanie (zabudowę) – brak możliwości tworzenia spójnych układów urbanistycznych;</li> </ul>
	<b>Pierścień II</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ wykształcona struktura, stanowiąca zaplecze wielofunkcyjne dla gmin w otoczeniu;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ duże dysproporcje w zakresie udziału powierzchni pokrytej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego;</li> <li>✗ lokalizacja terenów inwestycyjnych/przemysłowych przy węzłach drogowych (ukierunkowanie na transport drogowy);</li> <li>✗ zabudowa mieszkaniowa przy węzłach drogowych;</li> <li>✗ duża powierzchnia terenów przeznaczonych pod zainwestowanie (zabudowę) – brak możliwości tworzenia spójnych układów urbanistycznych;</li> </ul>
<b>Miasta satelickie</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ zwarty układ osadniczy;</li> <li>✓ ukształtowane powiązania z Wrocławiem;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ postępująca niekontrolowana suburbanizacja generująca wzrost zapotrzebowania na transport i prowadząca do rozpraszania zabudowy;</li> </ul>
<p>Transport</p>	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ gęsta sieć drogowa i kolejowa;</li> <li>✓ wysoka dostępność transportowa Wrocławia;</li> <li>✓ wysoka oferta transportu zbiorowego;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ miejscowo niezadawalający stan infrastruktury transportowej;</li> <li>✗ obecność miejsc wymagających poprawy bezpieczeństwa ruchu;</li> <li>✗ miejscowe braki infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów;</li> </ul>
	<b>Pierścień I</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ gęsta sieć drogowa;</li> <li>✓ akceptowalna (ale nie pozbawiona wad) oferta transportu zbiorowego;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ miejscowo niezadawalający stan infrastruktury transportowej;</li> <li>✗ obecność miejsc wymagających poprawy bezpieczeństwa ruchu;</li> <li>✗ brak oferty szybkich połączeń autobusowych wokół Wrocławia wykorzystujących potencjał WOW i AOW</li> </ul>



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)

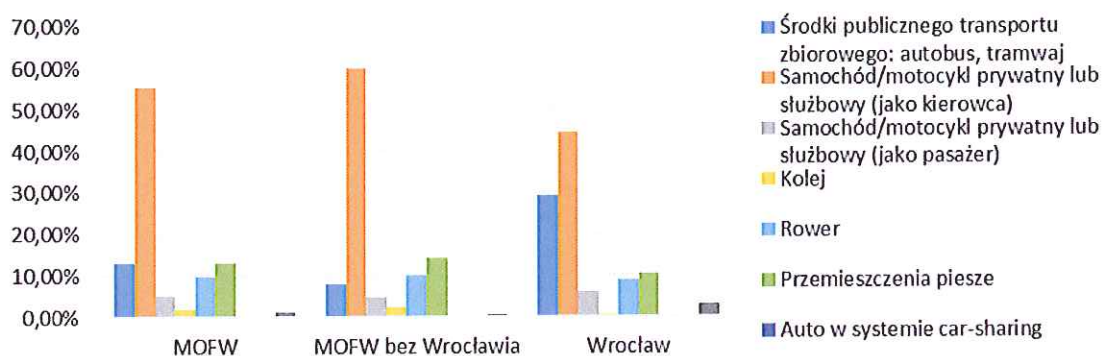
Obszar	Zalety	Wady
		celem ograniczenia konieczności wjazdu do Wrocławia; ✗ zauważalne braki infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów; ✗ ograniczone możliwości łączenia podróży przy wykorzystaniu różnych środków transportu;
	✓ gęsta sieć drogowa;	<b>Pierścień II</b> ✗ miejscowo niezadawalający stan infrastruktury transportowej; ✗ obecność miejsc wymagających poprawy bezpieczeństwa ruchu; ✗ niska jakość transportu zbiorowego: zbyt mała liczba połączeń kolejowych i autobusowych, niska częstotliwość kursowania, wykluczenie komunikacyjne wybranych obszarów; ✗ brak oferty szybkich połączeń autobusowych wokół Wrocławia wykorzystujących potencjał WOW i AOW celem ograniczenia konieczności wjazdu do Wrocławia; ✗ ograniczona dostępność do niektórych stacji i przystanków komunikacyjnych; ✗ zauważalne braki infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów; ✗ ograniczone możliwości łączenia podróży przy wykorzystaniu różnych środków transportu;
	✓ gęsta sieć drogowa;	<b>Miasta satelickie</b> ✗ miejscowo niezadawalający stan infrastruktury transportowej; ✗ obecność miejsc wymagających poprawy bezpieczeństwa ruchu; ✗ lokalnie niska jakość transportu zbiorowego; ✗ zauważalne braki infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów; ✗ ograniczone możliwości łączenia podróży przy wykorzystaniu różnych środków transportu;

źródło: opracowanie własne



### 3.3 Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych na terenie MOFW

Mieszkańcy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia mogą realizować swoje potrzeby transportowe wieloma środkami transportu. W celu poznania ich preferencji transportowych oraz czynników, które biorą pod uwagę wybierając sposób przemieszczania się, przeprowadzone zostało badanie zachowań komunikacyjnych na próbie 1 000 mieszkańców analizowanego obszaru. Jego wyniki wskazują, że dominującym sposobem przemieszczania się w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Wrocławia, niezależnie od miejsca zamieszkania respondenta, był samochód/motocykl prywatny lub służbowy – jako kierowca (55,6% odpowiedzi). Wykorzystanie środków transportu publicznego, a także przemieszczeń pieszych oraz rowerowych deklarowane było średnio przez ok. 11,7% ankietowanych (za wyjątkiem samego Wrocławia, w którym 29,5% ankietowanych wybierało do codziennych podróży środki transportu zbiorowego). Stosunkowo najmniejszą popularnością cieszyły się samochód/motocykl prywatny lub służbowy – jako pasażer (5,1% odpowiedzi), kolej (1,9% odpowiedzi) oraz wszelkie pozostałe formy transportu (łącznie 1,5% odpowiedzi). Do zmian zachowań komunikacyjnych skłonne bardziej są osoby młode, mobilne i aktywne zawodowo.







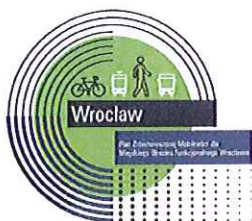
Rysunek 4. Preferowane środki transportu do realizacji codziennych podróży w ocenie mieszkańców MOFW – opracowanie własne



Wybór środka transportu zdeterminowany jest wieloma czynnikami, ale do najważniejszych z nich należą aktualne możliwości transportowe, ograniczenia i przyzwyczajenia. Preferencje w zakresie wyboru środka transportu dostarczają wiedzy o stopniu konkurencyjności poszczególnych form przemieszczania (w szczególności transportu zbiorowego, samochodu osobowego, roweru i podróży pieszych) między sobą. Przyczyny wyboru środków transportu w MOFW przedstawiono w tabeli.



Tabela 2. Przyczyny wyboru środków transportu w MOFW

Środek transportu	Motywatory wyboru środka transportu	Barlery wyboru środka transportu
 <b>Transport zbiorowy</b>	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ dogodne połączenia;</li> <li>✓ krótszy czas podróży w stosunku do innych środków transportu (na wybranych relacjach);</li> <li>✓ bliskie sąsiedztwo przystanków;</li> <li>✓ niższy niż w przypadku innych środków transportu koszt podróży (na wybranych relacjach);</li> <li>✓ dobre skomunikowanie z innymi środkami transportu;</li> <li>✓ brak dostępu do samochodu;</li> <li>✓ brak prawa jazdy;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ zbyt niska częstotliwość kursowania na mało zagęszczonych obrzeżach miasta;</li> <li>✗ niepunktualność;</li> <li>✗ w godzinach szczytu możliwe zatłoczenie środka transportu;</li> <li>✗ wysoki koszt podróży na wybranych, niepopularnych relacjach;</li> <li>✗ czynniki inne, np.: zbyt niska temperatura w przestrzeni pasażerskiej w porze zimowej w starych składach tramwajowych;</li> </ul>
 <b>Samochód prywatny</b>	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ dogodne połączenia (w szczególności w większych ośrodkach);</li> <li>✓ krótszy czas podróży w stosunku do innych środków transportu (na wybranych relacjach);</li> <li>✓ niższy niż w przypadku innych środków transportu koszt podróży;</li> <li>✓ brak dostępu do samochodu;</li> <li>✓ brak prawa jazdy;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ brak odpowiednich połączeń (w mniejszych ośrodkach);</li> <li>✗ zbyt niska częstotliwość kursowania;</li> <li>✗ zbyt długi czas podróży (na wybranych relacjach);</li> <li>✗ niepunktualność;</li> <li>✗ w godzinach szczytu możliwe zatłoczenie środka transportu;</li> <li>✗ niedostosowanie dla osób ze szczególnymi potrzebami;</li> <li>✗ brak węzłów przesiadkowych, umożliwiających integrację komunikacji wewnątrzgminnej z komunikacją miejską Wrocławia;</li> <li>✗ czynniki inne, np.: zbyt niska temperatura w przestrzeni pasażerskiej w porze zimowej, niski poziom wygody;</li> </ul>
 <b>Samochód prywatny</b>	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ szybkość podróżowania;</li> <li>✓ wygoda i niezależność podróżowania;</li> <li>✓ możliwość dojazdu bezpośrednio do celu podróży;</li> <li>✓ współdzielenie przejazdów;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ trudności ze znalezieniem wolnego miejsca postojowego;</li> <li>✗ zjawisko kongestii powodujące dłuższy czas przejazdu;</li> </ul>
 <b>Samochód prywatny</b>	<b>Strefa zewnętrzna – gminy Pierścienia I, II i miasta satelickie</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ szybkość podróżowania;</li> <li>✓ wygoda i niezależność podróżowania;</li> <li>✓ możliwość dojazdu bezpośrednio do celu podróży;</li> <li>✓ niższy niż w przypadku innych środków transportu koszt podróży;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ trudności ze znalezieniem wolnego miejsca postojowego, szczególnie w ośrodkach miejskich;</li> <li>✗ zjawisko kongestii powodujące dłuższy czas przejazdu;</li> <li>✗ miejscowo nieodpowiedni stan techniczny dróg;</li> </ul>



Środek transportu	Motywatory wyboru środka transportu	Barłery wyboru środka transportu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ brak alternatywnego środka transportu, szczególnie w mniejszych ośrodkach;</li> </ul>	
	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
 <b>Rower</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ bliskość celu podróży;</li> <li>✓ korzystny wpływ podróży rowerowych na zdrowie;</li> <li>✓ wygoda podróżowania;</li> <li>✓ niski koszt przejazdu;</li> <li>✓ możliwość zwiększenia zasięgu podróży dzięki łączeniu przejazdów;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>× miejscowo nieodpowiedni stan infrastruktury rowerowej;</li> <li>× nieciągłość infrastruktury rowerowej;</li> <li>× brak odseparowania ruchu rowerowego od innych pojazdów;</li> <li>× niekomfortowy w przypadku większych odległości;</li> <li>× uzależnienie od warunków atmosferycznych;</li> </ul>
	<b>Strefa zewnętrzna – gminy Pierścienia I, II i miasta satelickie</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ bliskość celu podróży;</li> <li>✓ korzystny wpływ podróży rowerowych na zdrowie;</li> <li>✓ wygoda podróżowania;</li> <li>✓ niski koszt przejazdu;</li> <li>✓ możliwość zwiększenia zasięgu podróży dzięki łączeniu przejazdów;</li> <li>✓ brak odpowiedniej oferty komunikacji zbiorowej;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>× miejscowo nieodpowiedni stan infrastruktury rowerowej;</li> <li>× nieciągłość infrastruktury rowerowej;</li> <li>× brak odseparowania ruchu rowerowego od innych pojazdów;</li> <li>× niski poziom bezpieczeństwa w przypadku braku dróg dla rowerów;</li> <li>× niekomfortowy w przypadku większych odległości;</li> <li>× uzależnienie od warunków atmosferycznych;</li> </ul>
	<b>Rdzeń obszaru – Wrocław</b>	
 <b>Przemieszczenia piesze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ bliskość celu podróży;</li> <li>✓ tani koszt podróży;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>× zły stan ciągów pieszych;</li> <li>× zastawianie chodników przez parkujące pojazdy;</li> <li>× niebezpieczne zachowania kierowców;</li> </ul>
	<b>Strefa zewnętrzna – gminy Pierścienia I, II i miasta satelickie</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ bliskość celu podróży;</li> <li>✓ tani koszt podróży;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>× zły stan ciągów pieszych;</li> <li>× zastawianie chodników przez parkujące pojazdy;</li> <li>× brak chodników, wymuszający konieczność poruszania się jezdnią lub poboczem;</li> <li>× niebezpieczne zachowania kierowców;</li> </ul>

źródło: opracowanie własne

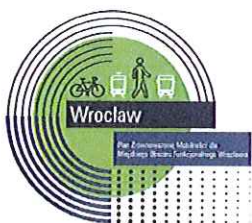


### 3.4 Zgodność z dokumentami szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego

Prezentowany dokument został opracowany w taki sposób, aby nie stał w sprzeczności z dotychczasowymi dokumentami strategicznymi szczebla zarówno europejskiego i krajowego, jak i regionalnego oraz lokalnego.

**Tabela 3. Wykaz dokumentów zgodnych z Planem**

Typ dokumentu	Rodzaj dokumentu
<b>Dokumenty szczebla europejskiego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”;</li> <li>✓ Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej;</li> <li>✓ Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich;</li> <li>✓ Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach;</li> <li>✓ Rozporządzenie ustanawiające instrument „Łącząc Europę”;</li> <li>✓ Europejski Zielony Ład;</li> <li>✓ Wytyczne – Opracowanie i Wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;</li> </ul> <p style="text-align: center;">PZM MOFW wpisuje się w założenia i cele dokumentów na szczeblu europejskim</p>
<b>Dokumenty szczebla krajowego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030;</li> <li>✓ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030;</li> <li>✓ Krajowa Polityka Miejska 2023;</li> <li>✓ Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);</li> <li>✓ Krajowy Program Kolejowy do roku 2023;</li> <li>✓ Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023;</li> <li>✓ Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.);</li> <li>✓ Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019;</li> </ul> <p style="text-align: center;">PZM MOFW wpisuje się w założenia i cele dokumentów na szczeblu krajowym</p>
<b>Dokumenty szczebla regionalnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego;</li> <li>✓ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego;</li> </ul>



Typ dokumentu	Rodzaj dokumentu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030;</li> <li>✓ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego (2020);</li> <li>✓ Dolnośląska Polityka Rowerowa (DPR);</li> <li>✓ Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.);</li> <li>✓ Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego Opolskie 2030 – Projekt;</li> <li>✓ Opolska Polityka Rowerowa;</li> <li>✓ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego;</li> </ul> <p style="text-align: center;">PZM MOFW wpisuje się w założenia i cele dokumentów na szczeblu regionalnym</p>
<p><b>Dokumenty szczebla lokalnego</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Strategie rozwoju powiatów;</li> <li>✓ Strategie rozwoju gmin;</li> <li>✓ Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;</li> <li>✓ Wrocławska Polityka Mobilności;</li> <li>✓ Programy ochrony środowiska;</li> <li>✓ Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;</li> <li>✓ Plany gospodarki niskoemisyjnej;</li> <li>✓ Lokalne programy rewitalizacji;</li> </ul> <p style="text-align: center;">Dokumenty szczebla lokalnego stoją do pewnego stopnia w sprzeczności z PZM MOFW. Obszarem kolidującym jest przede wszystkim planowanie przestrzenne. Ogromna większość dokumentów na szczeblu lokalnym nie jest tworzona w myśl koncepcji „Transit Oriented Development”<sup>2</sup>. Co z kolei sprzyja np.. zjawisku suburbanizacji, nadpodaży terenów przemysłowy oraz nie dostosowaniu szeroko rozumianej sfery usług publicznych do potrzeb lokalnych społeczności.</p>

źródło: opracowanie własne

Podczas prac nad Planem dokonano przeglądu ww. dokumentów. Analiza wykazała brak istotnych sprzeczności oraz konfliktów pomiędzy PZM MOFW a dokumentami strategicznymi.

<sup>2</sup> Transit Oriented Development w wolnym tłumaczeniu oznacza rozwój zorientowany na transport. Jest to koncepcja rozwoju głosząca, że planowanie przestrzenne powinno być skoncentrowane na optymalnym wykorzystaniu dostępności transportu zbiorowego, w szczególności transportu szynowego o dużej zdolności przewozowej. Przemysłane planowanie przestrzenno-funkcjonalne powinno uwzględniać współzależność rozwoju systemu transportowego i struktury miasta. Przedstawiony model rozwojowy wpisuje się w ideę miasta 15-minutowego, będącego jednym z głównych założeń „Europejskiego Zielonego Ładu”.

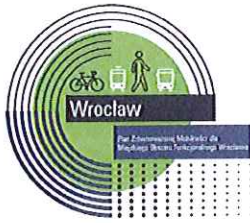




## Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)

W dokumentach strategicznych wyższego rzędu kładziony jest nacisk m.in. na działania rekomendowane w Planie, które związane są z np.:

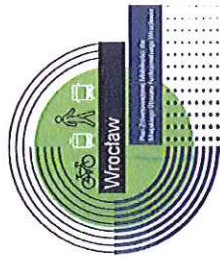
- wdrażaniem rozwiązań związanych z zero i nisko-emisyjnością;
- zapewnieniem wzrostu sektora transportu i wspierania zrównoważonej mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych;
- poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego oraz zwiększeniem dostępności komunikacyjnej;
- zapewnieniem ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy;
- promowaniem łańcuchów ekomobilności ruchu rowerowego i pieszego;
- dążeniem miast do ładu przestrzennego, przejścia do gospodarki niskoemisyjnej i budowania „zielonego” miasta, zwiększenia efektywności energetycznej, ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatu.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)



## 4 Analiza SWOT




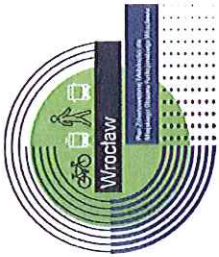
W celu uporządkowania informacji zebranych na etapie diagnozy, a przede wszystkim w celu dokonania oceny potencjału mobilnościowego na terenie MOFW wykorzystana została analiza SWOT. Jest to narzędzie, dzięki któremu można rozpoznać silne i słabe strony związane z mobilnością w obszarze funkcjonalnym, a także wskazać potencjalne szanse i zagrożenia, których źródłem jest otoczenie zewnętrzne.

W analizie SWOT rozpatruje się cztery kategorie czynników:


- mocne strony – wszystkie atuty, przewagi i zalety mobilności w obszarze funkcjonalnym, stanowiące o jej jakości;
- słabe strony – wszystkie słabości, bariery i wady mobilności w obszarze funkcjonalnym, hamujące jej dalszy rozwój;
- szanse – wszystkie okazy, jakie można wykorzystać do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju mobilności w obszarze funkcjonalnym;
- zagrożenia – wszystkie czynniki zewnętrzne, które mogą mieć negatywny wpływ na mobilność w obszarze funkcjonalnym.

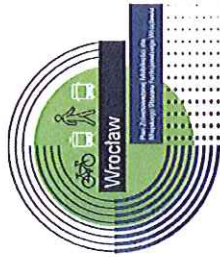
Tabela 4. Analiza SWOT obecnej sytuacji mobilnościowej MOFW

Czynnik	Wrocław	Pierścień I	Pierścień II	Miasta satelickie
 <b>Mocne strony</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Akceptowalna częstotliwość kursowania na większości linii kolejowych wychodzących z Wrocławia;</li> <li>• Wysoka jakość infrastruktury dworcowo-stacyjno-peronowej;</li> <li>• Stosunkowo wysoka jakość zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Wrocław;</li> <li>• Planowana rozbudowa sieci tramwajowej na obszarze Wrocławia do granic miasta;</li> <li>• Doświadczenie w zakresie integrowania różnych środków</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wysoka jakość infrastruktury dworcowo-stacyjno-peronowej w większości punktów obsługi podróży;</li> <li>• Stosunkowo wysoka jakość transportu zbiorowego, obsługiwanego przez wrocławską komunikację miejską;</li> <li>• Doświadczenie w zakresie integrowania różnych środków transportu (wspólne rozwiązania taryfowe, autobusowe dowozowe do kolei);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Akceptowalna jakość infrastruktury dworcowo-stacyjno-peronowej w większości punktów obsługi podróży;</li> <li>• Lokalne doświadczenia w zakresie integrowania różnych środków transportu (wspólne rozwiązania taryfowe, autobusowe linie dowozowe do kolei);</li> <li>• Zauważalny rozwój infrastruktury parkingowej i przesiadkowej, zwłaszcza w obrębie stacji/przystanków kolejowych;</li> <li>• Plany inwestycyjne związane z budową nowych i poprawą</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wysoka jakość infrastruktury dworcowo-stacyjno-peronowej w większości punktów obsługi podróży;</li> <li>• Lokalne doświadczenia w zakresie integrowania różnych środków transportu (wspólne rozwiązania taryfowe, autobusowe linie dowozowe do kolei);</li> <li>• Sukcesywnie rozwijana sieć dróg rowerowych oraz poprawa jakości ciągów pieszych;</li> <li>• Sukcesywny rozwój infrastruktury parkingowej i przesiadkowej,</li> </ul>



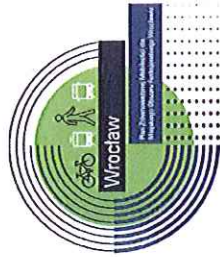
Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)

Czynnik	Wrocław	Pierścień I	Pierścień II	Miasta satelickie
	<p>transportu (wspólne rozwiązania taryfowe, łączenie przejazdów);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gęsta sieć tramwajowa w centrum Wrocławia oraz dobrze rozbudowana sieć tramwajowa w zakresie połączeń centrum z większością dzielnic peryferyjnych;</li> <li>Postępująca rozbudowa sieci tramwajowej;</li> <li>Sukcesywnie rozwijana sieć dróg rowerowych oraz poprawa jakości ciągów pieszych;</li> <li>Plany inwestycyjne związane z budową nowych i poprawą istniejących rowerowo-piesznych, zwłaszcza na obszarach pozbawionych tego rodzaju infrastruktury</li> </ul>	<p>Sukcesywnie rozwijana sieć dróg rowerowych oraz poprawa jakości ciągów pieszych;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sukcesywny rozwój infrastruktury parkingowej i przesiadkowej, zwłaszcza w obrębie stacji/przystanków kolejowych;</li> <li>Plany inwestycyjne związane z budową nowych i poprawą istniejących ciągów rowerowo-piesznych, zwłaszcza na obszarach pozbawionych tego rodzaju infrastruktury (np. połączenia pomiędzy gminami).</li> </ul>	<p>istniejących ciągów rowerowo-piesznych, zwłaszcza na obszarach pozbawionych tego rodzaju infrastruktury (np. połączenia pomiędzy gminami).</p>	<p>zwłaszcza w obrębie stacji/przystanków kolejowych;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plany inwestycyjne związane z budową nowych i poprawą istniejących ciągów rowerowo-piesznych, zwłaszcza na obszarach pozbawionych tego rodzaju infrastruktury.</li> </ul>
 <b>Stabe strony</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak wydzielonych korytarzy transportowych łączących peryferyjne osiedla i punkty przesiadkowe z centrum miasta oraz wspólnych tras autobusowo-tramwajowych w centrum Wrocławia;</li> <li>Miejscowy brak zachowanej spójności sieci dróg rowerowych (np.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zróźnicowana dostępność do Wrocławia z poszczególnych gmin;</li> <li>Niskiej jakości oferta kolejowego transportu zbiorowego (np. brak stabilności, przewidywalności i dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów);</li> <li>Zróźnicowana jakość taboru wykorzystywanego do świadczenia usług przewozowych (eksploatacja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zróźnicowana dostępność do Wrocławia;</li> <li>Nieatrakcyjna oferta drogowego transportu zbiorowego (np. brak obsługi w weekendy);</li> <li>Niskiej jakości oferta kolejowego transportu zbiorowego (np. niska częstotliwość kursowania, brak stabilności, przewidywalności i</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zróźnicowana dostępność do Wrocławia;</li> <li>Nieatrakcyjna oferta drogowego transportu zbiorowego (np. brak obsługi w weekendy);</li> <li>Niskiej jakości oferta kolejowego transportu zbiorowego (np. niska częstotliwość kursowania, brak stabilności, przewidywalności i</li> </ul>

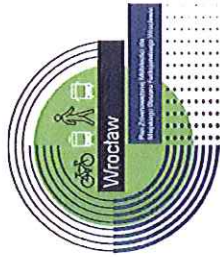


Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)

Czynnik	Wrocław	Pierścień I	Pierścień II	Miasta satelickie
	<p>niepołączone ze sobą odcinki w centrum Wrocławia);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zbyt wolny rozwój integracji biletowej, uniemożliwiający odbywanie podróży z wykorzystaniem jednego biletu;</li> <li>Brak pętli tramwajowych na obrzeżach miasta, w pobliżu których możliwe byłoby stworzenie centrów przesiadkowych dla komunikacji podmiejskiej (celem integracji różnych środków transportu publicznego, w tym komunikacji tramwajowej), w szczególności na tych kierunkach, które pozbawione są obsługi kolejowej;</li> <li>Narastające zjawisko zatłoczenia drogowego;</li> <li>Zatłoczenie dróg na obszarze Wrocławia i na ciągach wlotowych do miasta;</li> <li>Niski stopień przystosowania przestrzeni dla osób ze szczególnymi potrzebami – miejscowy brak odpowiedniej infrastruktury (np. rampy, podjazdy);</li> </ul>	<p>pojazdów nieprzystosowanych dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz o niskich normach emisji spalin);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Brak zachowanej spójności sieci dróg rowerowych oraz zróżnicowany rozwój dróg rowerowych w poszczególnych gminach;</li> <li>Zbyt wolny rozwój integracji biletowej, uniemożliwiający odbywanie podróży z wykorzystaniem jednego biletu;</li> <li>Narastające zjawisko zatłoczenia drogowego;</li> <li>Niezadawalające funkcjonowanie niektórych węzłów przesiadkowych (np. brak dróg dojazdowych, brak parkingów przy stacjach i przystankach niewystarczająca liczba miejsc postojowych);</li> <li>Niski stopień przystosowania przestrzeni dla osób ze szczególnymi potrzebami – miejscowy brak odpowiedniej infrastruktury (np. rampy, podjazdy);</li> </ul>	<p>stabilności, przewidywalności i dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zróżnicowana jakość taboru wykorzystywanego do świadczenia usług przewozowych (eksploatacja pojazdów nieprzystosowanych dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz o niskich normach emisji spalin);</li> <li>Brak zachowanej spójności sieci dróg rowerowych oraz zróżnicowany rozwój dróg rowerowych w poszczególnych gminach lub ich całkowity brak;</li> <li>Zbyt wolny rozwój integracji biletowej, uniemożliwiający odbywanie podróży z wykorzystaniem jednego biletu;</li> <li>Narastające zjawisko zatłoczenia drogowego;</li> <li>Niezadawalające funkcjonowanie niektórych węzłów przesiadkowych (np. brak dróg dojazdowych, brak parkingów przy stacjach i przystankach niewystarczająca liczba miejsc postojowych);</li> <li>Niski stopień przystosowania przestrzeni dla osób ze szczególnymi potrzebami – miejscowy brak odpowiedniej infrastruktury (np. rampy, podjazdy);</li> </ul>	<p>dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zróżnicowana jakość taboru wykorzystywanego do świadczenia usług przewozowych (eksploatacja pojazdów nieprzystosowanych dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz o niskich normach emisji spalin);</li> <li>Brak zachowanej spójności sieci dróg rowerowych oraz zróżnicowany rozwój dróg rowerowych w poszczególnych miastach;</li> <li>Zbyt wolny rozwój integracji biletowej, uniemożliwiający odbywanie podróży z wykorzystaniem jednego biletu;</li> <li>Narastające zjawisko zatłoczenia drogowego;</li> <li>Niezadawalające funkcjonowanie niektórych węzłów przesiadkowych (np. brak dróg dojazdowych, brak parkingów przy stacjach i przystankach niewystarczająca liczba miejsc postojowych);</li> <li>Niski stopień przystosowania przestrzeni dla osób ze szczególnymi potrzebami – miejscowy brak odpowiedniej infrastruktury (np. rampy, podjazdy);</li> </ul>

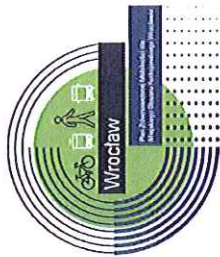


Czynnik	Wrocław	Pierścień I	Pierścień II	Miasta satelickie
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wysoka jakość infrastruktury kolejowej na większości linii wychodzących z Wrocławia (gwarancja szybkiego przejazdu);</li> <li>Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową, zmierzających do reaktywacji połączeń na nieobsługiwanych obecnie trasach;</li> <li>Postulowane utworzenie metropolitalnego transportu, którego zadaniem będzie m.in. wdrażanie integracji biletowo-taryfowej, koordynacja rozkładów jazdy, poprawa oferty przewozowej poprzez zapewnienie finansowania nowych połączeń;</li> <li>Planowane inwestycje kolejowe, które pozwolą na zwiększenie liczby połączeń aglomeracyjnych i uruchamianie nowych tras, a także</li> </ul>	<p>szczegółowości na obszarach wiejskich), co stwarza zagrożenie dla niechronionych uczestników ruchu.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększające się znaczenie transportu kolejowego;</li> <li>Wysoka jakość infrastruktury kolejowej na większości linii wychodzących z Wrocławia (gwarancja szybkiego przejazdu);</li> <li>Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową, zmierzających do reaktywacji połączeń na nieobsługiwanych obecnie trasach;</li> <li>Postulowane utworzenie metropolitalnego transportu, którego zadaniem będzie m.in. wdrażanie integracji biletowo-taryfowej, koordynacja rozkładów jazdy, poprawa oferty przewozowej poprzez zapewnienie finansowania nowych połączeń;</li> <li>Planowane inwestycje kolejowe, które pozwolą na zwiększenie liczby</li> </ul>	<p>odpowiedniej infrastruktury (np. rampy, podjazdy);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Miejscowo niezadawalający stan infrastruktury drogowej, rzutuający na bezpieczeństwo ruchu;</li> <li>Miejscowo niezadawalający stan infrastruktury pieszej lub jej brak (w szczególności na obszarach wiejskich), co stwarza zagrożenie dla niechronionych uczestników ruchu.</li> <li>Zwiększające się znaczenie transportu kolejowego;</li> <li>Wysoka jakość infrastruktury kolejowej na większości linii wychodzących z Wrocławia (gwarancja szybkiego przejazdu);</li> <li>Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową, zmierzających do reaktywacji połączeń na nieobsługiwanych obecnie trasach;</li> <li>Postulowane utworzenie metropolitalnego transportu, którego zadaniem będzie m.in. wdrażanie integracji biletowo-taryfowej, koordynacja rozkładów jazdy, poprawa oferty przewozowej poprzez zapewnienie finansowania nowych połączeń;</li> <li>Planowane inwestycje kolejowe, które pozwolą na zwiększenie liczby</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miejscowo niezadawalający stan infrastruktury drogowej, rzutuający na bezpieczeństwo ruchu;</li> <li>Miejscowo niezadawalający stan infrastruktury pieszej lub jej brak, co stwarza zagrożenie dla niechronionych uczestników ruchu.</li> <li>Zwiększające się znaczenie transportu kolejowego;</li> <li>Wysoka jakość infrastruktury kolejowej na większości linii wychodzących z Wrocławia (gwarancja szybkiego przejazdu);</li> <li>Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową, zmierzających do reaktywacji połączeń na nieobsługiwanych obecnie trasach;</li> <li>Postulowane utworzenie metropolitalnego transportu, którego zadaniem będzie m.in. wdrażanie integracji biletowo-taryfowej, koordynacja rozkładów jazdy, poprawa oferty przewozowej poprzez zapewnienie finansowania nowych połączeń;</li> <li>Planowane inwestycje kolejowe, które pozwolą na zwiększenie liczby</li> </ul>
<p><b>Szanse</b></p>				



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)

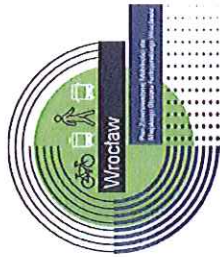
Czynnik	Wrocław	Pierścień I	Pierścień II	Miasta satelickie
	<p>wzrost komfortu z infrastruktury peronowej w tych lokalizacjach, w których nie została ona jeszcze przebudowana;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planowane inwestycje drogowe, które mogą przyczynić się do uwolnienia obszarów zabudowanych od uciążliwości transportowych;</li> <li>Istnieje potencjał do wykorzystania Odrzańskiej Drogi Wodnej dla celów transportu ze względu na czynniki ekologiczne, ekonomiczne i energetyczne;</li> <li>Możliwość wykorzystania urządzeń hydrotechnicznych na rzekach MOFW do ruchu pieszo-rowerowego zwiększającego atrakcyjność tych form podróży;</li> <li>Wzrost świadomości ekologicznej oraz mody na zdrowy styl życia (prowadzące do sukcesywnego wzrostu znaczenia publicznego transportu rowerowego i ruchu pieszego, kosztem motoryzacji indywidualnej);</li> <li>Rosnąca presja społeczna na ograniczenie ruchu samochodów w centrach miast oraz rozwój</li> </ul>	<p>połączeń aglomeracyjnych i uruchamianie nowych tras, a także wzrost komfortu korzystania z infrastruktury dworcowo-peronowej w tych lokalizacjach, w których nie została ona jeszcze przebudowana;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planowane inwestycje drogowe, które mogą przyczynić się do uwolnienia obszarów zabudowanych od uciążliwości transportowych;</li> <li>Istnieje potencjał do wykorzystania Odrzańskiej Drogi Wodnej dla celów transportu ze względu na czynniki ekologiczne, ekonomiczne i energetyczne;</li> <li>Możliwość wykorzystania urządzeń hydrotechnicznych na rzekach MOFW do ruchu pieszo-rowerowego zwiększającego atrakcyjność tych form podróży;</li> <li>Wzrost świadomości ekologicznej oraz mody na zdrowy styl życia (prowadzące do sukcesywnego wzrostu znaczenia publicznego transportu rowerowego i ruchu pieszego, kosztem motoryzacji indywidualnej);</li> </ul>	<p>połączeń aglomeracyjnych i uruchamianie nowych tras, a także wzrost komfortu korzystania z infrastruktury dworcowo-peronowej w tych lokalizacjach, w których nie została ona jeszcze przebudowana;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planowane inwestycje drogowe, które mogą przyczynić się do uwolnienia obszarów zabudowanych od uciążliwości transportowych;</li> <li>Istnieje potencjał do wykorzystania Odrzańskiej Drogi Wodnej dla celów transportu ze względu na czynniki ekologiczne, ekonomiczne i energetyczne;</li> <li>Możliwość wykorzystania urządzeń hydrotechnicznych na rzekach MOFW do ruchu pieszo-rowerowego zwiększającego atrakcyjność tych form podróży;</li> <li>Wzrost świadomości ekologicznej oraz mody na zdrowy styl życia (prowadzące do sukcesywnego wzrostu znaczenia publicznego transportu rowerowego i ruchu pieszego, kosztem motoryzacji indywidualnej);</li> </ul>	<p>połączeń aglomeracyjnych i uruchamianie nowych tras, a także wzrost komfortu korzystania z infrastruktury dworcowo-peronowej w tych lokalizacjach, w których nie została ona jeszcze przebudowana;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planowane inwestycje drogowe, które mogą przyczynić się do uwolnienia obszarów zabudowanych od uciążliwości transportowych;</li> <li>Istnieje potencjał do wykorzystania Odrzańskiej Drogi Wodnej dla celów transportu ze względu na czynniki ekologiczne, ekonomiczne i energetyczne;</li> <li>Możliwość wykorzystania urządzeń hydrotechnicznych na rzekach MOFW do ruchu pieszo-rowerowego zwiększającego atrakcyjność tych form podróży;</li> <li>Wzrost świadomości ekologicznej oraz mody na zdrowy styl życia (prowadzące do sukcesywnego wzrostu znaczenia publicznego transportu rowerowego i ruchu pieszego, kosztem motoryzacji indywidualnej);</li> </ul>



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)

Czynnik	Wrocław	Pierścień I	Pierścień II	Miasta satelickie
	<p>alternatywnych wobec samochodów form transportu (w tym towarowych – np. „rowery cargo”);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Postępujące w szybkim tempie zjawisko niekontrolowanej suburbanizacji, które będzie wzmocniało pozycję transportu indywidualnego (samochodowego);</li> <li>Ograniczona przepustowość linii kolejowych, mocno determinująca dalszy rozwój oferty;</li> <li>Brak wystarczających środków finansowych przeznaczonych na realizację planowanych inwestycji, co skutkować może problemami z rozwojem oferty transportu publicznego;</li> <li>Przedłużające się prace inwestycyjne (spowodowane opóźnieniami w realizacji inwestycji), obniżające przepustowość infrastruktury transportowej;</li> <li>Brak możliwości finansowych, ustawowych lub umownych wpływających na umożliwienie przeprowadzenia działań związanych z integracją biletowo-taryfową;</li> <li>Niekontrolowany rozwój przestrzenny – wobec braku</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Postępujące w szybkim tempie zjawisko niekontrolowanej suburbanizacji, które będzie wzmocniało pozycję transportu indywidualnego (samochodowego);</li> <li>Ograniczona przepustowość linii kolejowych, mocno determinująca dalszy rozwój oferty;</li> <li>Zróżnicowana sytuacja finansowa, a także polityka transportowa gmin, skutkująca m.in. nierównomiernym zaangażowaniem finansowym we wspólne projekty o charakterze transportowym i infrastrukturalnym;</li> <li>Wysokie koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej – ryzyko finansowe barierą poprawy oferty przewozowej;</li> <li>Brak wystarczających środków finansowych przeznaczonych na realizację inwestycji infrastrukturalnych (np. budowę chodników i dróg dla rowerów);</li> <li>Przedłużające się prace inwestycyjne (spowodowane opóźnieniami w realizacji inwestycji), obniżające z jednej strony przepustowość infrastruktury transportowej, a z drugiej sposób postępowanie transportu publicznego;</li> <li>Nierównomierny rozkład inwestycji;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczona przepustowość linii kolejowych, mocno determinująca dalszy rozwój oferty;</li> <li>Zróżnicowana sytuacja finansowa, a także polityka transportowa gmin, skutkująca m.in. nierównomiernym zaangażowaniem finansowym we wspólne projekty o charakterze transportowym i infrastrukturalnym;</li> <li>Wysokie koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej – ryzyko finansowe barierą poprawy oferty przewozowej;</li> <li>Brak wystarczających środków finansowych przeznaczonych na realizację inwestycji infrastrukturalnych (np. budowę chodników i dróg dla rowerów);</li> <li>Przedłużające się prace inwestycyjne (spowodowane opóźnieniami w realizacji inwestycji), obniżające z jednej strony przepustowość infrastruktury transportowej, a z drugiej sposób postępowanie transportu publicznego;</li> <li>Brak możliwości finansowych, ustawowych lub</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rosnąca presja społeczna na ograniczenie ruchu samochodów w centrach miast;</li> <li>Ograniczona przepustowość linii kolejowych, mocno determinująca dalszy rozwój oferty;</li> <li>Zróżnicowana sytuacja finansowa, a także polityka transportowa miast, skutkująca m.in. nierównomiernym zaangażowaniem finansowym we wspólne projekty o charakterze transportowym i infrastrukturalnym;</li> <li>Wysokie koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej – ryzyko finansowe barierą poprawy oferty przewozowej;</li> <li>Brak wystarczających środków finansowych przeznaczonych na realizację inwestycji infrastrukturalnych (np. budowę chodników i dróg dla rowerów);</li> <li>Przedłużające się prace inwestycyjne (spowodowane opóźnieniami w realizacji inwestycji), obniżające z jednej strony przepustowość infrastruktury transportowej, a z drugiej sposób postępowanie transportu publicznego;</li> <li>Brak możliwości finansowych, ustawowych lub</li> </ul>
Zagrożenia				





Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)

Czynnik	Wrocław	Pierścień I	Pierścień II	Miasta satelickie
	<p>mechanizmów kontroli – może oddziaływać na zmniejszenie udziału powierzczeni biologicznie czynnej;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dalsza obecność odcinków sieci drogowej, na których pojazdy poruszają się z nadmierną prędkością, szczególnie w obszarach zabudowanych;</li> <li>• Wzrost wskaźnika motoryzacji.</li> </ul>	<p>infrastruktury transportowej, a z drugiej sposób postępowania transportu publicznego;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak możliwości finansowych, funkcjonalnych, ustawowych lub umownych wpływających na umożliwienie przeprowadzenia działań związanych z integracją biletowo-taryfową;</li> <li>• Niekontrolowany rozwój przestrzenny – wobec braku mechanizmów kontroli – może oddziaływać na zmniejszenie udziału powierzczeni biologicznie czynnej;</li> <li>• Dalsza obecność odcinków sieci drogowej, na których pojazdy poruszają się z nadmierną prędkością, szczególnie w obszarach zabudowanych;</li> <li>• Wzrost wskaźnika motoryzacji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak możliwości finansowych, funkcjonalnych, ustawowych lub umownych wpływających na umożliwienie przeprowadzenia działań związanych z integracją biletowo-taryfową;</li> <li>• Dalsza obecność odcinków sieci drogowej, na których pojazdy poruszają się z nadmierną prędkością, szczególnie w obszarach zabudowanych;</li> <li>• Wzrost wskaźnika motoryzacji.</li> </ul>	<p>umownych wpływających na umożliwienie przeprowadzenia działań związanych z integracją biletowo-taryfową;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dalsza obecność odcinków sieci drogowej, na których pojazdy poruszają się z nadmierną prędkością, szczególnie w obszarach zabudowanych;</li> <li>• Wzrost wskaźnika motoryzacji.</li> </ul>

źródło: opracowanie własne



Główne wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonych analiz sytuacji mobilnościowej na terenie MOFW kształtują się następująco:

- Kręgosłupem transportu publicznego w MOFW powinny być połączenia szynowe, tj. kolejowe w przypadku połączeń o charakterze lokalnym oraz tramwajowe w przypadku Wrocławia wydłużone do granic miasta (komunikacja szynowa w MOFW jest dość dobrze rozwinięta, choć można wskazać wiele jej mankamentów np. ograniczona przepustowość linii kolejowych, zjawisko kongestii drogowej, w której uczestniczą również tramwaje). W takim układzie transport autobusowy powinien być komplementarny w stosunku do transportu szynowego, a także koncentrować się na relacjach, do których komunikacja szynowa – ze względów technicznych lub ekonomicznych – docierać nie może. Jednocześnie w gminach pozbawionych transportu szynowego, transport autobusowy powinien pełnić rolę wiodącą;
- Wzrost znaczenia przemieszczeń pieszych, rowerowych oraz urządzeniami transportu osobistego celem realizacji potrzeb rekreacyjnych i komunikacyjnych wymusza rozwój odpowiedniej infrastruktury pozwalającej pokonywać bariery liniowe, uwzględniającej również rozwiązania hydrotechniczne (np. śluzy, jazy, mosty kolejowe), które stanowią istotny element przepraw przez rzeki. Rozwój infrastruktury ma służyć nie tylko popularyzacji zrównoważonych form podróżowania, ale także poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu;
- Mnogość form podróżowania wymusza potrzebę ukształtowania kompleksowego systemu transportowego zakładającego integrację różnych środków transportu (w tym także UTO i rowery miejskie) w węzłach przesiadkowych. W ich pobliżu powinny rozwijać się funkcje usługowo-handlowe;
- Gminy MOFW powinny podejmować trud partycypacji w kosztach finansowania transportu zbiorowego, co zwiększy ich wpływ na wspólną ofertę przewozową (rozkład jazdy, jakość taboru);
- Dla właściwego funkcjonowania transportu publicznego konieczne jest zapewnienie integracji środków transportu poprzez synchronizację rozkładów jazdy oraz wdrożenie wspólnej dla całej aglomeracji oferty taryfowo-biletowej wraz ze wspólnym systemem poboru opłat za przejazd we wszystkich środkach publicznego transportu zbiorowego na terenie MOFW;
- Zadania związane z funkcjonowaniem transportu zbiorowego, a w szczególności jego organizacja w MOFW, współpraca z partnerami zewnętrznymi (np. samorządem powiatowym w zakresie przewozów autobusowych międzygminnych, a także samorządem wojewódzkim, PKP PLK) oraz popularyzacja transportu publicznego (np. poprzez prowadzenie działań promocyjnych i informacyjnych) winny zostać powierzone metropolitalnemu zarządowi transportu. Zachowanie spójności



podejmowanych działań ważne jest nie tylko w obszarze transportu, ale także zarządzania drogami i planowaniem przestrzennym, co jest przesłanką do utworzenia aglomeracyjnych struktur, odpowiedzialnych za wskazane obszary;

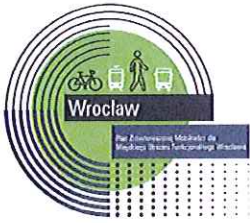
- MOFW jest układem osadniczym ciągłym przestrzennie, w skład którego wchodzi odrębne jednostki administracyjne. Dążenie od rozwoju zrównoważonego i poprawy jakości życia wymaga nieustannej współpracy jednostek samorządu terytorialnego, wykorzystującej ich potencjały;
- Dla zachowania wysokiej jakości życia ważne jest podjęcie działań na rzecz wykształcania kompletnych jednostek osadniczych oraz powiązania ich centrami lokalnymi. Rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej powinien odbywać się w sąsiedztwie istniejącego, sprawnego systemu transportowego. Zabudowa mieszkaniowa powinna powstawać w komfortowym zasięgu pieszym, w sposób zwarty i zgodnie z ideą miasta piętnastominutowego. Mechanizmem regulującym potencjalne inwestycje poza tymi strefami musi być skuteczna polityka przestrzenna.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla  
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego  
Wrocławia (PZM MOFW)

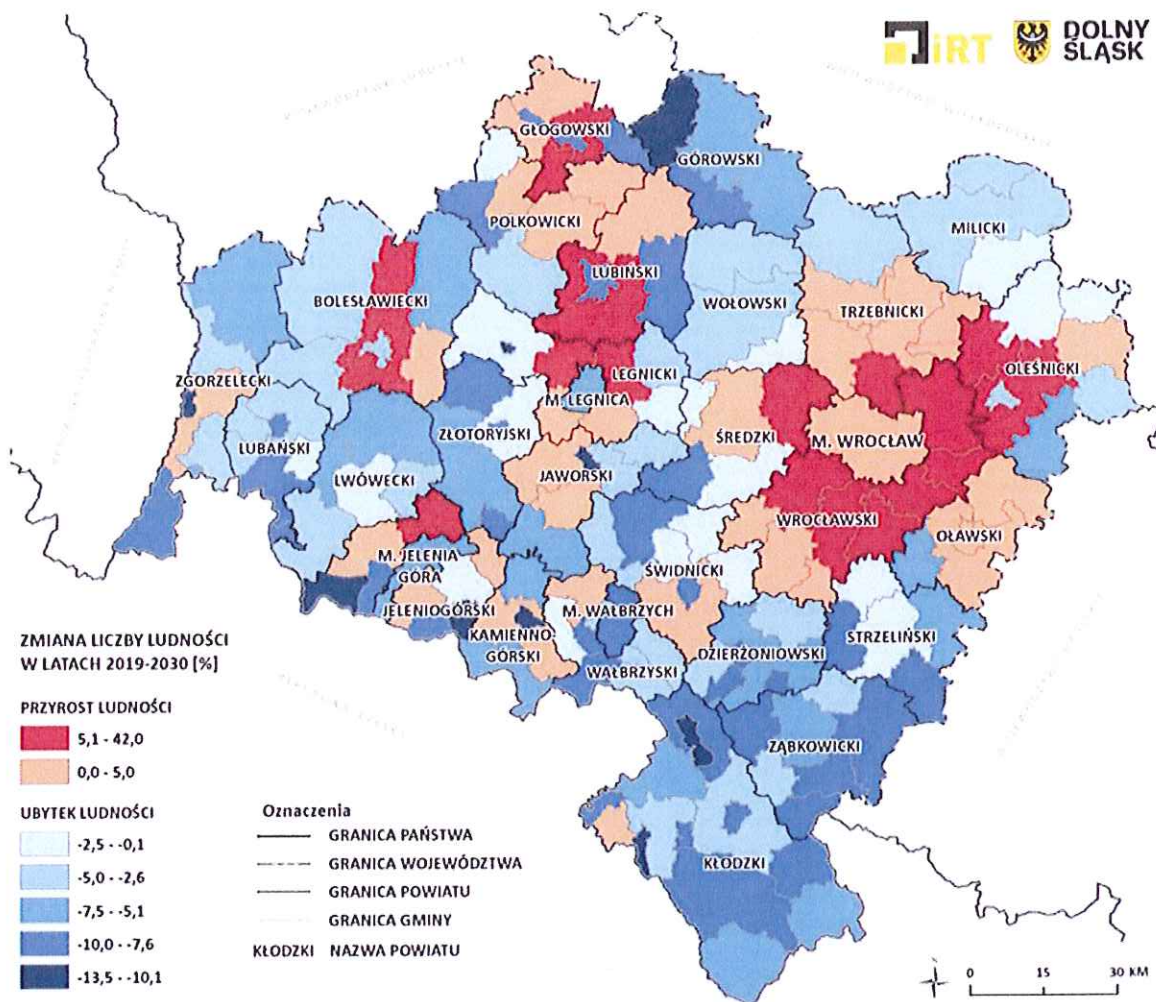


## 5 Możliwe scenariusze rozwoju



Analiza potencjalnych scenariuszy rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia została przeprowadzona jako prezentacja trzech przykładowych wariantów rozwoju przedmiotowego obszaru. Zaprezentowane scenariusze mają charakter modelowy, charakteryzujący się znacznymi uproszczeniami. Pomimo tego, jest to istotny element procesu planowania strategicznego. Nawet takie uproszczone podejście pozwala na uchwycenie konsekwencji związanych z podjęciem lub zaniechaniem konkretnych działań i wynikających z tego szans i zagrożeń. Pierwszy z opisanych scenariuszy – *scenariusz kontynuacji* – zaznacza przede wszystkim zagrożenia związane z podążaniem obecną ścieżką rozwoju, natomiast drugi z nich – *scenariusz harmonizacji* – prezentuje korzyści wynikające z właściwej korekty zarządzania obszarem MOFW. Analizę dopełnia trzeci wariant – *scenariusz pośredni*, sytuujący się pomiędzy dwoma wcześniejszymi scenariuszami. W ramach analizy, pod uwagę został wzięty kontekst regionalny i krajowy, a szczególną uwagę zwrócono na dynamikę procesów przestrzennych i społeczno-gospodarczych, a także kwestie klimatyczne. Analiza została oparta na uwypukleniu kontrastów pomiędzy scenariuszem kontynuacji a scenariuszem harmonizacji oraz możliwościami wdrożenia scenariusza pośredniego.

Wrocław wraz ze swoim obszarem funkcjonalnym należą do najbardziej dynamicznie rozwijających się obszarów Polski, co powoduje, że MOFW jest stosunkowo atrakcyjnym miejscem do życia. Oznacza to, że w przyszłości coraz więcej osób będzie chciało wiązać swoją przyszłość właśnie z MOFW. W dużej mierze odbije się to na pozostałej części województwa dolnośląskiego, dla której trzecia dekada XXI wieku będzie w większości oznaczać gwałtowny spadek liczby ludności. Na odpływ młodych ludzi z obszarów peryferyjnych dodatkowo nałoży się wymieranie osób z roczników powojennego wyżu demograficznego. Może okazać się, że sukces MOFW, wspomagany jego atrakcyjnością migracyjną, będzie przyćmiewany przez zapaść społeczno-gospodarczą peryferyjnych obszarów województwa dolnośląskiego. Zjawisko depopulacji będzie dotyczyć większości terytorium kraju położonego poza obszarami największych aglomeracji, co spowoduje potrzebę zwiększonego dotowania regionów tracących funkcje społeczno-gospodarcze w obliczu kryzysu demograficznego. Ta sytuacja rykoszetem odbije się na obszarach lepiej rozwiniętych, takich jak MOFW, chociażby poprzez możliwe zwiększenie skali funkcjonowania mechanizmów wyrównawczych, powodując zmniejszenie możliwości inwestycyjnych samorządów MOFW, w konsekwencji osłabiając także ich potencjał rozwojowy.



Rysunek 5. Prognozowana zmiana liczby ludności gmin województwa dolnośląskiego w latach 2019 – 2030. Źródło: Górecka S., Szmytkie R., 2021, Prognoza demograficzna dla gmin województwa dolnośląskiego, Instytut Rozwoju Terytorialnego, Wrocław.

## (1) Scenariusz kontynuacji (niepożądany)

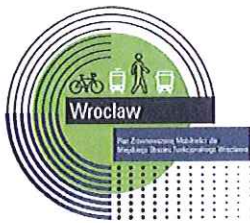
Systematycznie rozwijająca się oferta systemu transportu publicznego, szczególnie tego organizowanego przez Samorząd Województwa i samorzady gminne, będzie z czasem podupadać ze względu na rosnące koszty jej utrzymania i brak integracji z innymi podsystemami transportowymi. Realizowanie połączeń na podstawie szeregu różnych rozwiązań funkcjonalno-prawnych będzie skutkować brakiem jednolitego standardu



i integracji różnych środków transportu zbiorowego. Efektywność systemu transportowego będzie też ograniczana wskutek dalszego rozpraszania zabudowy w strefie podmiejskiej. Utrzymująca się moda na posiadanie własnego domu z dala od zwartych osiedli będzie intensyfikować negatywne procesy niekontrolowanej suburbanizacji. Pomimo istotnych inwestycji w transport publiczny, korzystanie z niego będzie wygodne dla coraz mniejszego odsetka mieszkańców MOFW. Przyczyni się to do ograniczenia oferty przewozów kolejowych, co zmniejszy atrakcyjność tego środka transportu. Ze względu na znaczącą powierzchnię MOFW, próby oparcia systemu transportu zbiorowego o system międzygminnych połączeń autobusowych zakończą się niepowodzeniem ze względu na brak konkurencyjności czasu podróży i komfortu przejazdu w porównaniu z indywidualnym transportem samochodowym.

Pomimo rezerw terenowych dedykowanych pod dalszy rozrost zabudowy mieszkaniowej w pierwszym ringu podwrocławskich gmin, coraz większym zainteresowaniem będzie cieszyć się osiedlanie w dalej położonych od Wrocławia jednostkach. Będzie to spowodowane systematycznym wzrostem cen nieruchomości, związanym z coraz lepszym uzbrojeniem w infrastrukturę techniczną i społeczną miejscowości położonych najbliżej Wrocławia, a także utratą „sielankowego” krajobrazu, w związku z większym nasyceniem zabudową mieszkaniową. W ten sposób zyskają na atrakcyjności tańsze i bardziej „naturalne” lokalizacje w bardziej oddalonych od Wrocławia gminach MOFW. Uniemożliwi to uzyskanie docelowego nasycenia i efektywności struktury osadniczej w bardziej rozwiniętych miejscowościach, hamując proces ich pożądanego wykształcenia funkcjonalnego. Stracą także miasta, szczególnie te pełniące funkcje powiatowe, gdyż ich baza ekonomiczna będzie ulegać degradacji wskutek kryzysu demograficznego, który nie będzie skutecznie mitygowany inwestycjami w atrakcyjność przestrzeni miejskich.

Natomiast w nowych lokalizacjach zabudowa będzie powstawać tak jak do tej pory – w nieuporządkowany sposób, na terenach nieuzbrojonych w podstawową infrastrukturę techniczną i społeczną, z dala od przystanków transportu zbiorowego. Ten niekorzystny proces powiększy lukę infrastrukturalną w strefie podmiejskiej, której ograniczanie będzie znacząco obciążać budżety samorządów gminnych. Coraz bardziej rozlewająca się zabudowa mieszkaniowa na przedmieściach, będzie obsługiwana coraz dłuższą siecią drogową, wodociągową czy kanalizacyjną, co będzie powodować coraz większe koszty ich utrzymania. Przyczyni się to do powiększenia faktycznej strefy podmiejskiej Wrocławia, czyniąc jeszcze mniej prawdopodobnym jej skuteczne powiązanie efektywnym systemem transportu zbiorowego.



Atrakcyjność budowlaną dalej położonych od Wrocławia gmin będzie wspomagał także planowany intensywny rozwój sieci dróg szybkiego ruchu prowadzących do Wrocławia. Oprócz istniejących już dróg ekspresowych S5 w kierunku Poznania i S8 w kierunku Łodzi, rozbudowie, a być może częściowo nawet budowie w nowym śladzie, ulec ma autostrada A4, a do przekroju dwujezdniowego będzie rozbudowana droga krajowa nr 94. Natomiast w kierunku południowym ma prowadzić droga ekspresowa S5 (kierunek Wałbrzych) oraz S8 (kierunek Kłodzko). Przyczyni się to do zwiększenia strefy codziennych dojazdów do pracy do Wrocławia, które najwygodniej będzie realizować własnym samochodem. Ponadto, spowoduje to większe obciążenie układu głównych dróg MOFW, gdzie wzmożony ruch aglomeracyjny będzie dodatkowo kumulował się ze sporym ruchem tranzytowym. Zwiększenie wykorzystania samochodu w codziennych dojazdach negatywnie odbije się także na przepustowości i bezpieczeństwie ruchu, czyniąc niewydolnymi lokalne układy drogowe w strefie suburbanizacji, jednocześnie generując potrzebę ich rozbudowy.

Wzrastająca transportochłonność, spowodowana rozlewającą się zabudową, niekorzystnie wpłynie na środowisko naturalne. Systematycznie będzie zmniejszał się udział terenów niezainwestowanych, co negatywnie będzie wpływać na ekosystemy i ich bioróżnorodność, a także aspekty krajobrazowe. Życie w nieharmonijnym środowisku będzie źródłem strat czasu i generatorem stresu dla mieszkańców, co nie będzie bez wpływu na ich zadowolenie z życia i stan zdrowia. Należy brać także pod uwagę, że w okolicznościach starzenia się ludności, pozbawione przestrzeni integracji społecznej obszary rozproszonej zabudowy będą wzmagaly zjawisko wykluczenia społecznego.

## (2) Scenariusz harmonizacji (pożądany)

Wśród lokalnych liderów z terenu Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia dojrzeła świadomość potrzeby większej koordynacji i głębszej integracji działań w celu sprostania przyszłym wyzwaniom rozwojowym. Samorządy MOFW zaczynają ze sobą ściślej współpracować. Dotychczasowe bilateralne formy współpracy dotyczące organizowania transportu publicznego na terenie MOFW zostają zastąpione spójnym systemem transportowym dla całego MOFW. Jednak prawdziwym przełomem jest integracja planowania przestrzennego na poziomie MOFW, dzięki czemu planowanie rozwoju odbywa się w bardziej przewidywalnym środowisku, a struktura przestrzenno-funkcjonalna MOFW staje się bardziej racjonalna i efektywna.



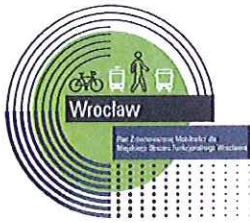


Miasta powiatowe MOFW, czyli Oleśnica, Oława, Brzeg, Strzelin, Środa Śląska, Wołów i Trzebnica są rewitalizowane, dzięki czemu stabilizuje się ich sytuacja demograficzna i wzrasta jakość życia. W miastach powiatowych powstają główne centra przesiadkowe MOFW wraz z inwestycjami centrotwórczymi skupionymi wokół stacji kolejowych, które jednocześnie pełnią funkcję węzłów transportu autobusowego, obsługującego pobliskie miejscowości i gminy nieposiadające bezpośredniego dostępu do stacji kolejowych. Dzięki temu, w ramach węzłów przesiadkowych i w ich pobliżu rozwijają się funkcje usługowo-handlowe. Wachlarz oferowanych usług w tych miastach staje się szerszy, dzięki czemu zostają ograniczone podróże do Wrocławia.

Rozwój zabudowy jest promowany także w pozostałych miastach i większych miejscowościach położonych przy stacjach systemu Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej, natomiast w gminach nieposiadających dostępu do sieci kolejowej, rozwój koncentruje się w ich głównych miejscowościach. Nowe osiedla są lokalizowane tylko na zasadach Transit Oriented Development, co oznacza, że nowa zabudowa mieszkaniowa powstaje w odległości nie większej niż 800 m od stacji kolejowej a w miejscowościach bez dostępu do stacji kolejowej w odległości nie większej niż 500 m od przystanku autobusowego, czyli w komfortowym zasięgu pieszym. Ewentualne nowe inwestycje poza tymi strefami są ograniczone poprzez skuteczną politykę przestrzenną. Powstająca zabudowa powstaje w sposób zwarty, dzięki czemu więcej istotnych celów podróży znajduje się w zasięgu pieszym, co urzeczywistnia ideę miasta 15-minutowego.

Dzięki racjonalizacji polityki przestrzennej, zamiast przeznaczać środki finansowe na kolejne kilometry infrastruktury technicznej na obszarach peryferyjnych MOFW, będzie można doinwestować istniejące osiedla, np. w infrastrukturę społeczną czy ogólną estetykę. Dzięki temu wzrośnie atrakcyjność zamieszkania na osiedlach charakteryzujących się zwartą zabudową, oferując dobre warunki życia dla przedstawicieli wszystkich grup wiekowych.

Dzięki wykształceniu wielofunkcyjnych jednostek osadniczych, zostanie ograniczona transportochłonność realizowana w celu zaspokajania podstawowych potrzeb życiowych. Jednak nie oznacza to upadku transportu publicznego. Wręcz przeciwnie, dzięki optymalizacji przestrzennej MOFW będzie możliwe wytyczenie efektywnych tras dla środków transportu publicznego, a cały system będzie opierał się na Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej, która będzie pełnić funkcję szkieletu komunikacyjnego MOFW. Zwiększenie udziału liczby ludności mieszkającej blisko stacji kolejowych, sprawi, że system transportowy będzie rentowny, co dodatkowo zmniejszy zapotrzebowanie na korzystanie z własnego samochodu. Cały system transportowy będzie powiązany z różnymi środkami transportu, m.in. poprzez budowę



centrów przesiadkowych i parkingów Park&Ride oraz rozbudowę sieci dróg dla rowerów. Ponadto zostanie poczyniony znaczący postęp w dążeniu do zeroemisyjności, co będzie odbywać się poprzez rozwój elektromobilności różnych środków transportu. Tabor transportu zbiorowego (kolejowego i autobusowego) będzie wyposażony w napęd elektryczny lub wodorowy, co zmniejszy emisję hałasu i oddziaływanie na klimat.

## Zagrożenia dla realizacji scenariusza harmonizacji

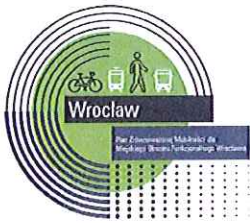
Jako wielce prawdopodobne należy zidentyfikować napotkanie istotnych barier w procesie kształtowania obszaru miejskiego o zrównoważonej mobilności według scenariusza harmonizacji. Świadomość potrzeby opuszczenia ścieżki rozwoju opartej na scenariuszu kontynuacji nie będzie szła w parze z zadowalającym postępem w dążeniu do osiągnięcia scenariusza harmonizacji. Skutkiem takich uwarunkowań będzie wytworzenie stanu pośredniego pomiędzy opisanymi powyżej scenariuszami kontynuacji i harmonizacji. Można wyróżnić kilka czynników, które mogą sprawić, że ścieżka realizacji scenariusza harmonizacji może nie być w pełni osiągalna, a stopień jego wdrażania w różnych obszarach tematycznych może być bardzo zróżnicowany:

### Ograniczona koordynacja działań i brak wystarczającej woli współpracy

Może okazać się, że w wielu aspektach nie zostanie odnaleziona wspólnota interesów pomiędzy gminami MOFW. Nie wszystkie samorzady będą chciały proporcjonalnie uczestniczyć w projektach integrujących przestrzeń i powiązania w ramach MOFW. Nie będzie to wprawdzie oznaczać braku rozwoju w zakresie mobilności, ale implementowane rozwiązania nie będą charakteryzować się docelową spójnością. Może to oznaczać kontynuację modelu współpracy w oparciu o umowy zawierane wyłącznie przez najbardziej zainteresowane tym podmioty. Szczególnie odbije się to w obszarach tematycznych, gdzie dla odniesienia oczekiwanego efektu bardzo istotny jest aspekt integracyjny.

### Problemy z finansowaniem

Brak koordynacji działań ograniczy rentowność czynionych inwestycji, co sprawi, że proces osiągnięcia zrównoważonej mobilności będzie także mniej efektywny finansowo. Mogą się na to nałożyć także czynniki zewnętrzne w postaci braku oczekiwanego współfinansowania projektów ze środków regionalnych, krajowych czy europejskich. Ograniczy to front działań inwestycyjno-organizacyjnych, spowalniając tempo wdrażania postulowanych zmian. Szczególnie wrażliwym obszarem w kontekście powodzenia kształtowania zrównoważonej mobilności, jest oparcie systemu transportu zbiorowego na stosunkowo kosztownym



w utrzymaniu transportu kolejowym. Z kolei alternatywny transport autobusowy nie będzie efektywnie pełnił roli szkieletu komunikacyjnego MOFW, co ograniczy skuteczność planowanej interwencji.

### Opór społeczny

Perspektywa potrzeby zmiany zachowań komunikacyjnych może być trudno akceptowalna dla istotnej części społeczeństwa. Nie uda się od razu zmienić wszystkich przyzwyczajeń i związanego z tym stylu życia mieszkańców. Szybkie i bezalternatywne wprowadzanie niektórych rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności może nie przynieść pożądanego efektu, a w niektórych przypadkach nawet obniżyć poziom zadowolenia i jakości życia mieszkańców. Wszelkie istotne zmiany należy szeroko promować i konsultować, licząc się z tym, że nie uda się szybko osiągnąć zamierzonych efektów czy stanu docelowego, a czasami może się pojawić wręcz brak społecznej zgody na realizację jakichś konkretnych działań. Jako obszary charakteryzujące się stosunkowo wysokim stopniem potencjalnego braku akceptacji społecznej należy wyróżnić działania ograniczające swobodę przemieszczania się własnym samochodem oraz kwestie związane z wdrażaniem efektywnościowej polityki przestrzennej. Dlatego niezwykle ważne jest prowadzenie szeroko zakrojonych akcji informacyjnych, żeby implementowane projekty rozwojowe cieszyły się ogólną akceptacją społeczną. Może to być proces długotrwały, w związku z czym wdrożenie pewnych działań może przesunąć się w czasie.

### (3) Scenariusz pośredni (osiągalny)

Wrocław wraz ze swoim obszarem funkcjonalnym, tak jak wszystkie większe ośrodki miejskie w Polsce, zmagają się z narastającą potrzebą rozwiązania problemów z zakresu mobilności, które w oczywisty sposób obniżają jakość życia w aglomeracji miejskiej. Jednocześnie należy zauważyć, że Wrocław, a w szerszym ujęciu także województwo dolnośląskie, już teraz są liderami pozytywnej zmiany w zakresie podejścia do tematyki mobilności, dając przykład innym polskim miastom i regionom. Jednak potencjał do poprawy sytuacji w tym zakresie jest nadal bardzo duży. Pogłębiający się chaos przestrzenny, brak horyzontalnego i terytorialnego podejścia do procesów rozwojowych oraz niewystarczająca współpraca i harmonizacja działań poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, mogą stać się barierą dla dalszego pomyślnego rozwoju gmin MOFW. Nieosadzone w szerszym kontekście przedsięwzięcia infrastrukturalne, czy prosta implementacja rozwiązań sprawdzonych w Europie Zachodniej, będą charakteryzowały się coraz mniejszą skutecznością.



W tych okolicznościach pojawia się potrzeba mobilizacji endogenicznego potencjału w sferze społecznej i instytucjonalnej, tak aby wypracować rozwiązania bardziej adekwatne do zmieniającej się rzeczywistości, uwzględniającej specyfikę MOFW.

Bez korekty obecnej ścieżki rozwoju, Wrocław wraz ze swoim obszarem funkcjonalnym może zacząć tracić swoją atrakcyjność i silną pozycję w hierarchii krajowej sieci osadniczej, która została wypracowana w ostatnich dekadach. Należy sobie uświadomić, że MOFW stoi przed istotnym progiem rozwojowym w zakresie mobilności. Większym wyzwaniem od poniesienia wysokich nakładów na przedsięwzięcia infrastrukturalne będzie wypracowanie modeli współpracy instytucjonalnej, zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz wykształcenie społecznej odpowiedzialności za przestrzeń jako dobro wspólne.

Reasumując, podążanie ścieżką scenariusza kontynuacji nie jest adekwatne w kontekście obecnych i przyszłych wyzwań w zakresie mobilności. Jednak z drugiej strony, realizacja ścieżki scenariusza harmonizacji byłaby bardzo trudno osiągalna w perspektywie obowiązywania tego dokumentu, czyli horyzontu lat 2030 i 2035. Mając na względzie skalę potrzeb MOFW w zakresie mobilności, a także obiektywnych barier społecznych, finansowych i przestrzennych, należy świadomie skupić się na implementacji najważniejszych elementów scenariusza harmonizacji w zakresie możliwym do osiągnięcia. Zatem jako scenariusz możliwy do realizacji, a jednocześnie wystarczająco ambitny, należy przyjąć podążanie ścieżką **scenariusza pośredniego**, będącego emanacją priorytetowych działań z zakresu kreowania środowiska o zrównoważonej mobilności, osiągalnych do wdrożenia w ramach niniejszego PZM MOFW. Przyjęty zakres scenariusza pośredniego, będącego odpowiedzią na najważniejsze wyzwania najbliższych lat, został zaprezentowany w kolejnym rozdziale w ramach *wizji, celów nadrzędnych, celów szczegółowych i pakietów działań*.