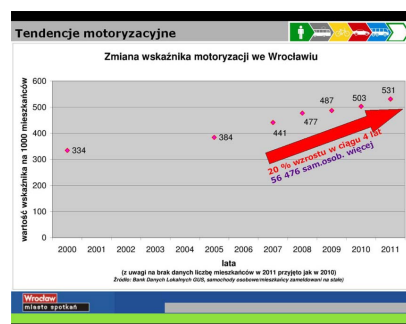




W ciągu 4 lat we Wrocławiu przybyło prawie 56,5 tys. samochodów osobowych. Komunikacja samochodowa stanowi w mieście ponad 41% całego ruchu. Pod hasłem „Wrocław miastem zrównoważonej mobilności” są prowadzone prace nad Wrocławską Polityką Mobilności (WPM).

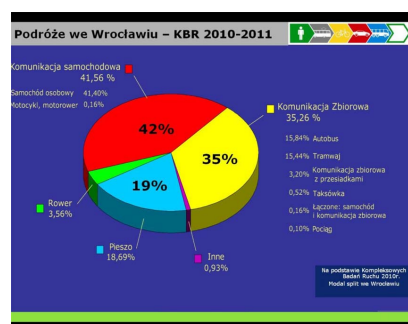
- Poprzednia polityka transportowa Wrocławia została uchwalona w 1999 roku, od tej pory wiele się zmieniło, rozrosła się sieć nowych dróg i przede wszystkim wstąpiliśmy do Unii Europejskiej - mówi Marek Żabiński, zastępca dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia. Z tego powodu został przez prezydenta Wrocławia powołany zespół, który miał najpierw przejrzeć starą a następnie wypracować nową politykę, która roboczo została nazwana Wrocławską Polityką Mobilności. - Główną jej zasadą jest odejście od kształtowania podaży na rzecz zarządzania popytem - tłumaczy M. Żabiński. Zarządzanie to ma za zadanie kształtowanie zachowań komunikacyjnych w celu zmniejszenia zmotoryzowania, optymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury oraz zapewnienie priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego.



We Wrocławiu od kilku lat obserwowany jest wzrost wskaźnika motoryzacji (liczba

samochodów osobowych na 1000 mieszkańców). W latach 2002-2009 wzrósł on z 359 do 487. W roku 2011 było to już 531. To tempo wzrostu jest jednym z najszybszych wśród polskich miast. Powodów takich zmian wskaźnika motoryzacji jest kilka. Przede wszystkim to systematyczne bogacenie się społeczeństwa i posiadanie samochodu jako widocznego znaku pozycji społecznej. Nie mały wpływ na to ma także nowy model funkcjonowania rodziny w zakresie edukacji oraz ciągły rozwój gospodarczy, szczególnie przedsiębiorstw branży handlowej i transportowej.

- Samochody w tej chwili nie są już jednak wyznacznikiem pozycji społecznej i jego użyteczność maleje – podkreśla prof. Andrzej Rudnicki z Politechniki Krakowskiej, jeden z ekspertów opiniujących ten projekt. - Koszt jazdy po mieście i cen parkowania w centrum sprawiają, że samochód jest bardzo kosztowny – dodaje. Ograniczenie ruchu w centrach miast przyniosło oczekiwany efekt m.in. w Berlinie, gdzie w latach 2002-2009 wskaźnik motoryzacji spadł o kilkanaście procent. Stało się tak również dzięki polityce prowadzonej w kierunku zapewnienia wysokiej jakości transportu publicznego, dobrej infrastruktury rowerowej oraz stworzeniu warunków dla przemieszczania się pieszo. We Wrocławiu ruch pieszy stanowi 18,69%, a rowerowy zaledwie 3,56% całego ruchu.



- Unia Europejska akcentuje bardzo mocno ograniczenie emisji CO₂ oraz to, żeby wspólnota przestała być uzależniona od ropy" – podkreśla dr Tomasz Dybicz z Politechniki Warszawskiej. "Zmniejszenie udziału samochodów w ruchu i utrzymanie mobilności tylko pozornie jest sprzeczne i chodzi o to, by piesi i rowerzyści byli na tych samych prawach – dodaje dr T. Dybicz, który również opiniuje projekt WPM.

Wypracowany projekt czekają teraz bardzo szeroko zakrojone konsultacje. - Chcemy włączyć w to nie tylko wrocławian i nasze instytucje, ale także gminy i powiaty z aglomeracji wrocławskiej oraz z Legnicy, Namysłowa czy Opola – mówi Marek Żabiński. Projekt Wrocławskiej Polityki Mobilności ma trafić do Rady Miejskiej na początku wakacji.

Głównym celem WPM jest tworzenie optymalnych warunków do efektywnego przemieszczania się osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. WPM zakłada wzrost udziału podróży niesamochodowych w ogólnej liczbie podróży w mieście aby transport niesamochodowy stanowił 60% całego transportu w mieście.

Wrocław stanowi jeden z najważniejszych w regionie i w kraju węzeł transportowy. Dla mieszkańców miasta i aglomeracji przynosi to niewątpliwe korzyści, ale także tworzy problemy związane z uciążliwościami transportowymi. Jak zaznaczyli autorzy WPM, istotne jest więc, aby wrocławski węzeł transportowy był umiejętnie wkomponowany w strukturę miasta, realizował jego potrzeby komunikacyjne, a jednocześnie w sprawny i efektywny sposób wiązał miasto z zewnętrznymi systemami transportowymi.*

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

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

Źródło: Serwis Urzędu Miejskiego Wrocławia www.wroclaw.pl

[Wrocławska Polityka Mobilności \(Biuletyn Informacji Publicznej\) - PDF](#)