

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego

**Kompendium w zakresie sytuacji
dotyczącej zrównoważonej
mobilności oraz kierunków działań
wynikających z SUMP dla Świdnicy**

Streszczenie ustaleń SUMP WOF oraz wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

Integracja i rozbudowa systemu transportu zbiorowego oraz wzmocnienie współpracy oraz jakości zarządzania mobilnością miejską

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla Świdnicy w niniejszym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, a co za tym idzie opłacania składki w jego obrębie – wynika to z działań **4.1.1.** oraz **1.1.1.** Wypracowanie algorytmu finansowania związku oraz modelu prawnego współpracy stanowi odrębne zadanie **4.2.2.** Ze względu na swoje znaczenie dla systemu transportowego, to miasta rdzenie (Wałbrzych i Świdnica) powinny stworzyć przestrzeń dla rozmów o docelowym kształcie zintegrowanego systemu transportowego, w których wezmą udział przedstawiciele gmin, powiatów i województwa.

Choć Plan zakłada zachowanie autonomii Świdnicy w kształtowaniu swojej oferty komunikacyjnej, utworzenie spójnego systemu transportu aglomeracyjnego wymaga pełnienia przez nią funkcji współgospodarza. Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona zostanie na poziom związkowy w ramach Zarządu Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej. To tam ma mieć miejsce realizacja założeń SUMP w zakresie informacji pasażerskiej, taryf (**1.2.1.**) i cyfryzacji (**4.2.1.**), koordynacji rozkładów jazdy (**1.2.3.**) także w wymiarze transgranicznym (**4.2.3.**) oraz rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (analiz z zakresu inżynierii ruchu) (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i publicznego transportu zbiorowego w Świdnicy, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług. Założono także odrębne, wyższe standardy obsługi komunikacyjnej dla miasta rdzenia aglomeracji (**1.1.2.**) oraz odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**).

Zadania inwestycyjne o niewielkiej skali związane z poprawą dostępności infrastruktury transportu publicznego ujęto w działaniu **1.2.2.** Odrębnym zadaniem jest także budowa i utrzymanie węzłów przesiadkowych (**1.2.4.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Uwzględnienie funkcjonowania związku (Zarządu Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej) we wszystkich strategiach rozwoju związanych z transportem;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie w Strategii Rozwoju Miasta Świdnicy, szczególnie istotnej roli Świdnicy jako rdzenia Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Świdnicy jest konieczność utworzenia spójnej sieci dróg dla rowerów oraz ulic o uspokojonym ruchu i ciągów niezwiązanych z siecią dróg dla samochodów (**2.1.1.**) oraz działania uzupełniające mające na celu obsługę ruchu rowerowego i jego integrację z pozostałymi środkami transportu (**2.1.2./2.1.3.**)

Miejskie systemy dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (**2.2.1.**), podejmowane powinny być również działania mające na celu poprawę atrakcyjności turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Priorytetem Świdnicy pozostaje jednak dbanie o jakość i rozwój infrastruktury rowerowej do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Zapewnienie standardu infrastruktury rowerowej zgodnego z wytycznymi WR-D-42;
- Zapewnienie oznakowania szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego;
- Uwzględnienie problematyki turystyki rowerowej w strategiach z obszaru polityki gospodarczej, promocji i turystyki;
- Uwzględnienie roli i rangi miejskiej sieci rowerowej w miejskim systemie transportowym.

Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

Główne ustalenia

Plan mobilności jest dokumentem określającym wytyczne w zakresie planowania przestrzennego. Działanie **3.1.1.** wskazuje na konieczność racjonalizacji terenów pod zabudowę poprzez rzetelne wyliczenia faktycznego zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową oraz określenie chłonności terenów dotychczas niezabudowanych. Plan wprowadza także standard ograniczania urbanizacji obszarów położonych w odległości powyżej 417 m w linii prostej od przystanków autobusowych, oraz do 833 m w linii prostej od przystanków kolejowych (**3.1.2.**) oraz zakłada współpracę gmin WOF w wypracowaniu docelowych standardów dostępności transportu publicznego w gminnych standardach urbanistycznych (**3.1.3.**). Rola ośrodków rdzeniowych ma tu wiodący charakter. Zaplanowano także działania na rzecz szerszej współpracy międzysamorządowej w planowaniu generatorów ruchu (**3.2.1.**). SUMP zakłada szeroki udział urbanistów w planowaniu i integrowaniu mobilności oraz szkolenia i wyjazdy studyjne uzupełniające wiedzę w tym zakresie. Kwestie mobilności powinny być także istotną częścią procesów partycypacyjnych w planowaniu przestrzennym w miastach WOF (**3.2.2.**). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury oraz likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**).

By zapewnić sukces polityki mobilności w Świdnicy konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu **(3.3.3.)**

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów dostępności transportu zbiorowego w polityce przestrzennej;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Wprowadzenie w planach miejscowych zapisu zwiększającego intensywność zabudowy związanej z działalnością gospodarczą;
- Dogęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie;
- Uwzględnienie kluczowej roli atrakcyjnych systemów przestrzeni publicznych w rozwoju Świdnicy.

Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w obszarze jest w nadmiernym stopniu zorientowany na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach działania **5.1.1.** „Budowa systemu obsługi kluczowych generatorów ruchu za pomocą transportu publicznego wraz z działaniami promocyjnymi” zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych w rdzeniu obszaru, takich jak:

- Kościół Pokoju w Świdnicy;
- Rynek w Świdnicy.

W ramach tej części planu ujęto także działania edukacyjne na rzecz zrównoważonej mobilności i kultury bezpieczeństwa **(5.2.1.)**, które zakładają realizację projektów edukacyjnych w szkołach oraz organizację wydarzeń poświęconych mobilności (np. dni otwartych, pikników ekologicznych, wydarzeń poświęconych historii i dziedzictwu transportu). Częścią działań informacyjno-edukacyjnych jest budowanie świadomości na temat negatywnych oddziaływań transportu **(5.2.3.)** Kluczowa jest również wymiana dobrych praktyk w zakresie działań na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej pomiędzy gminami WOF **(5.2.2.)**.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;

- Wdrażanie w dokumentach z zakresu turystyki rozwiązań koncentrujących się na wzmocnieniu dostępności komunikacyjnej poprzez niskoemisyjne środki transportu;
- Uwzględnianie zagadnień z zakresu rozwoju turystyki rowerowej;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych zeroemisyjnych autobusach;
- Realizowanie programów we współpracy pomiędzy miastem a placówkami edukacyjnymi mających na celu wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie szkół i wsparcie aktywnej mobilności;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem dla Świdnicy jest hierarchizacja sieci drogowej, wyznaczenie stref uspokojonego ruchu i ograniczonego dostępu oraz stosowanie inteligentnych systemów transportowych (**6.1.2.**). Zmiany mają na celu poprawę bezpieczeństwa i atrakcyjności dla ruchu pieszego i rowerowego ulic, które nie stanowią głównego szkieletu sieci komunikacyjnej. Korzystanie z narzędzi ITS powinno być podporządkowane zadaniom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawą atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś dążeniem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które powinny być zlokalizowane przy nowo planowanych węzłach przesiadkowych. Plan zakłada wyprowadzenie ruchu ze Świdnicy poprzez budowę obwodnicy (**6.2.1.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju transportu kolejowego w strefach gospodarczych, wykorzystanie lekkich pojazdów i rowerów cargo ze wspomaganie elektrycznym do obsługi historycznych centrów miast. W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym projektem związanym z ulicami jest także poprawa jakości oświetlenia ze szczególną uwagą poświęconą przejściom dla pieszych (**6.3.1.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Powiązanie projektów budowy nowych odcinków dróg z uspokojeniem ruchu na osiedlach;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Należy uwzględnić kwestie ochrony środowiska i adaptacji klimatu przy wszystkich projektach infrastruktury transportowej, m.in. poprzez zwiększanie poziomu retencji, ograniczanie hałasu czy uwzględnienie punktów ładowania dla samochodów elektrycznych.

Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa węzłów przesiadkowych typu P&R/B&R, które powstaną poza centrum miasta, w ramach której powstanie kanalizacja deszczowa, energooszczędne oświetlenie uliczne, nowe chodniki umożliwiające obsługę węzłów przesiadkowych, a teren wokół zostanie zagospodarowany zielenią niską;
- Zakup biletomatów stacjonarnych do dystrybucji biletów i ich montaż na głównych przystankach miejskich;
- Postawienie wiat przystankowych na liniach komunikacji publicznej;
- Przebudowa centrum przesiadkowego;
- Budowa dróg dla rowerów;
- Na terenie bazy transportowej MPK Świdnica Sp. z o.o. przy ul. Inżynierskiej 6 powstanie wyspowego systemu instalacji OZE (panele fotowoltaiczne i pionowe turbiny wiatrowe) oraz magazynów energii elektrycznej z systemem zarządzania energią w ramach mikro sieci działającej na zasadzie grid off, jako instalacja związana z infrastrukturą ładowania autobusów elektrycznych;
- Budowa na terenie bazy transportowej MPK Świdnica Sp. z o.o. przy ul. Inżynierskiej 6 ogniw wodorowych (mikro elektrowni wodorowej) z magazynem wodoru oraz zakładem produkcji „zielonego” wodoru w formie elektrolizy opartej o energię pozyskiwaną z nadwyżek produkcji OZE (paneli fotowoltaicznych) na terenie bazy MPK na potrzeby zabezpieczenia zielonej energii dla pojazdów o napędzie elektrycznym w okresach listopad-luty tj. niższej produkcji energii elektrycznej do bezpośredniego zasilania autobusów elektrycznych energią z OZE;
- Montaż nowych słupków przystankowych (100 szt.) z e-papierowymi rozkładami jazdy umożliwiającymi automatyczną zmianę rozkładów jazdy wraz z dodatkową informacją pasażerską (np. mapą połączeń czy istotnymi komunikatami dotyczącymi zmiany ruchu) zasilanymi energią z paneli fotowoltaicznych i/lub turbinkami wiatrowymi;
- Montaż nowych tabliczek przystankowych w wiatrach autobusowych (200 szt.) z e-papierowymi rozkładami jazdy umożliwiającymi automatyczną zmianę rozkładów jazdy wraz z dodatkową informacją pasażerską (np. mapą połączeń czy ważnymi komunikatami dotyczącymi zmiany ruchu) zasilanymi energią z paneli fotowoltaicznych i/lub turbinkami wiatrowymi;
- Budowa parkingów P+R przy ul. Wałbrzyskiej, w pobliżu przystanku kolejowego Świdnica Zawiszów, w rejonie stacji kolejowych Świdnica Przedmieście oraz Świdnica Kraszowice.

Orientacyjne koszty realizacji Planu

Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. dla gminy miejskiej Świdnica nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, jak i wydatków bieżących. Rozbieżność w minimalnych i maksymalnych kosztach wynika przede wszystkim z potencjalnego wsparcia pozyskanego z zewnątrz na projekty o charakterze inwestycyjnym.

Tabela 1. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

MIASTO	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu 2035 r. do	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)*
Świdnica	19,5 mln zł	41,8 mln zł	130 – 375 mln zł	7,7 mln zł

Źródło: Analiza Cpoint na podstawie Załącznika nr 1 – Planu Działania na lata 2024-2035 (z perspektywą do 2045)

** Nie jest to nowa kategoria kosztów, obecnie można do niej zaliczyć koszty związane z funkcjonowaniem linii na podstawie porozumień międzygminnych*

Świdnica jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej

