



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego

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

SPIS TREŚCI

Streszczenie ustaleń SUMP WOF oraz wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych w strefie funkcjonalnej ośrodków ponadlokalnych..... 3

Jawor.....	4
Kamienna Góra	10
Nowa Ruda	15
Strzegom.....	21

Streszczenie ustaleń SUMP WOF oraz wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych w strefie funkcjonalnej miejscowości okołordzeniowych . 27

Świebodzice.....	28
Świdnica (gmina wiejska).....	33
Boguszów-Gorce.....	38
Jedlina-Zdrój	43
Szczawno-Zdrój	48

Streszczenie ustaleń SUMP WOF oraz wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych w strefie funkcjonalnej ośrodków lokalnych 53

Lubawka.....	54
Jaworzyna Śląska	59
Żarów	64
Głuszyca	69
Mieroszów	74

Streszczenie ustaleń SUMP WOF oraz wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych w strefie funkcjonalnej obszarów pozardzeniowych..... 79

Mściwojów	80
Paszowice	85
Wądroże Wielkie	90
Kamienna Góra (gmina wiejska).....	95
Nowa Ruda (gmina wiejska)	101
Dobromierz	107
Marcinowice	113
Czarny Bór	119
Stare Bogaczowice.....	125
Radków.....	130
Walim	136

Streszczenie ustaleń SUMP WOF oraz wytyczne do dokumentów

**problemowych, strategicznych i planistycznych w strefie
funkcjonalnej ośrodków ponadlokalnych**



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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Jawor, w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Plan zakłada utworzenie spójnego systemu transportu aglomeracyjnego, zatem wymaga pełnienia przez ośrodki ponadlokalne podjęcia współpracy z innymi strefami wchodzącymi w skład systemu. Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług. Założony jest 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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie roli węzła przesiadkowego w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej;
- Zapisanie w dokumentach strategicznych, że co do zasady polityka transportowa (w tym projekty inwestycyjne czy zakupy taboru) realizowana jest w ramach partnerstw z innymi samorządami aglomeracji.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Jawora 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego miasta Jawor, ale stanowić część spójnego dla WOF systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarach wiejskich (**2.2.1.**). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Podstawową funkcją sieci rowerowej pozostaje jednak stworzenie infrastruktury 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.

3. 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.**). 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 i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności w Jaworze, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**)

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Konieczność wyznaczenia obszarów uzupełnienia zabudowy, w ramach dokumentów planistycznych, celem przeciwdziałania niekontrolowanemu rozlewaniu się zabudowy;

- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Uwzględnienie kluczowej roli atrakcyjnych systemów przestrzeni publicznych w miastach;
- Dogęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze strefy ośrodków ponadlokalnych, takich jak Kościół Pokoju w Jaworze.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie miasta planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane poza centrami miast, a także dla zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych w sąsiedztwie obszarów cennych przyrodniczo. W celu usprawnienia organizacji parkowania pojazdów na drogach

publicznych (6.1.3.). Plan zakłada także zmianę ulic dla samochodów na deptaki lub strefy współdzielonego ruchu w reprezentacyjnych punktach miast, szczególnie ze wzmożonym ruchem turystycznym (6.1.2.). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (6.2.2.), które zakładają uwzględnienie rozwoju transportu kolejowego w strefach gospodarczych. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Kontynuacja realizacji założeń związanych z wykorzystaniem Strefy Płatnego Parkowania jako narzędzia zmniejszania presji transportu i zapewniania dostępności miejsc postojowych;
- Zwiększanie liczby ogólnodostępnych miejsc ładowania zgodnie ze strategią rozwoju elektromobilności.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa parkingu P+R przy stacji kolejowej;
- Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego aglomeracyjnego Jawor przy ulicy Dworcowej, w skład węzła wejdą: wielostanowiskowy, zadaszony przystanek autobusowy wraz z zapleczem (poczekalnia, toalety, pomieszczenia techniczne), obiekt B&R;
- Budowa ciągu pieszo-rowerowego i małej architektury (w obrębie ulic Dworcowej i Kolejowej);
- Wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem ITS.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

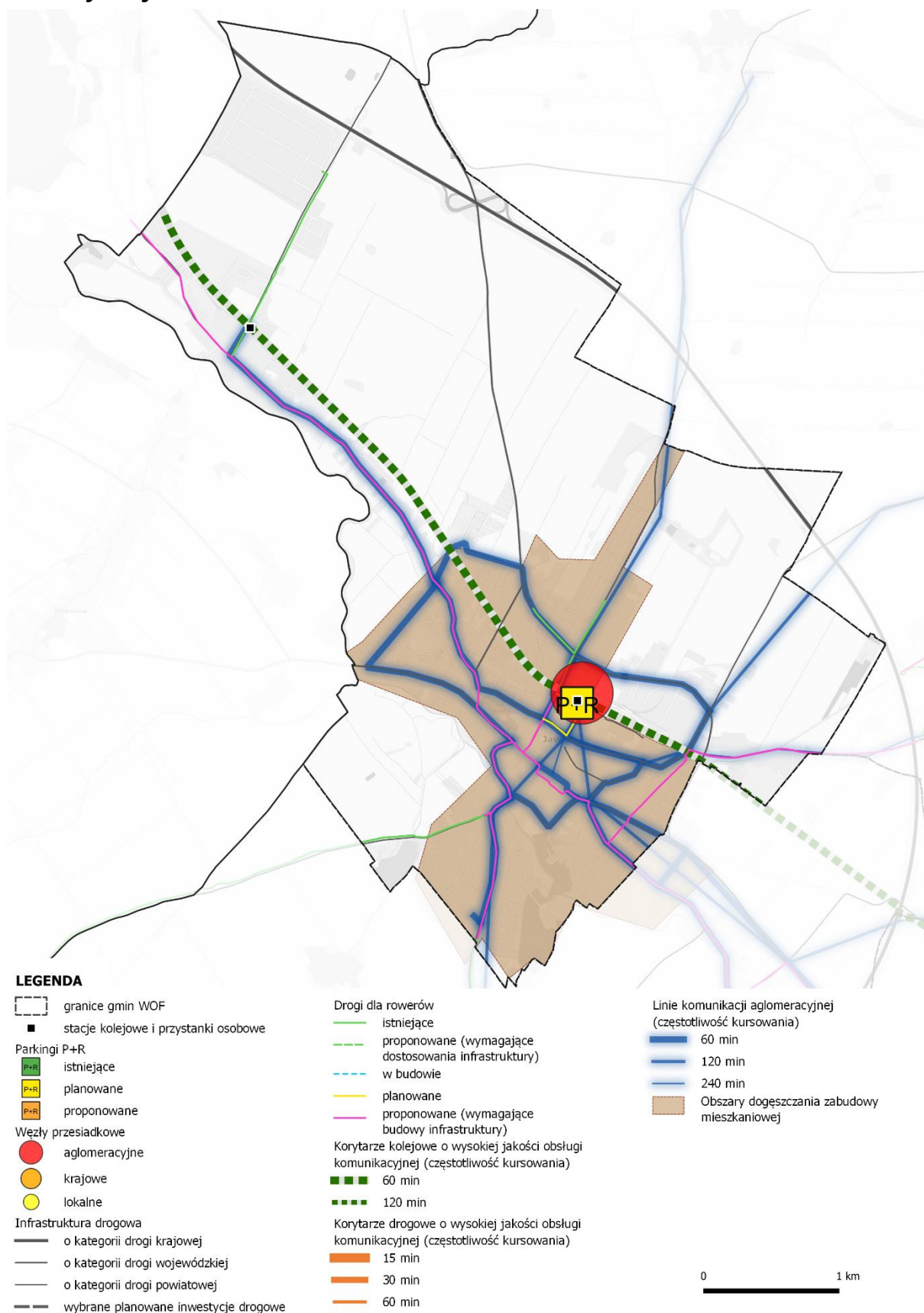
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Jawor	6,5 mln zł	13,5 mln zł	38-116 mln zł	3 mln zł

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

Jawor jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Kamienna Góra

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Plan zakłada utworzenie spójnego systemu transportu aglomeracyjnego, zatem wymaga pełnienia przez ośrodki ponadlokalne podjęcia współpracy z innymi strefami wchodzącymi w skład systemu. Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług. Założony jest 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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Kamiennej Góry 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego miast, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarach wiejskich (**2.2.1.**).

Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Podstawową funkcją sieci rowerowej pozostaje jednak stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Zapewnienie standardu infrastruktury rowerowej zgodnego z wytycznymi WR-D-42;
- Uwzględnienie przebiegu dróg dla rowerów zaproponowanego w SUMP w dokumentach planistycznych i inwestycyjnych;
- Zapewnienie oznakowania szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego;
- Uwzględnienie problematyki turystyki rowerowej w strategiach z obszaru polityki gospodarczej, promocji i turystyki.

3. 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.**). 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 i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności w Kamiennej Górze konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**)

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Uwzględnienie kluczowej roli atrakcyjnych systemów przestrzeni publicznych w rozwoju ruchu pieszego i rowerowego w Kamiennej Górze;
- Jako kierunek rozwoju w dokumentach planistycznych wskazać dogęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze strefy miasta, takich jak stare miasto wraz z murami obronnymi czy sztolnie ARADO.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie miasta planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane poza centrami miast, a także dla zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych w sąsiedztwie obszarów cennych przyrodniczo. W celu usprawnienia organizacji parkowania pojazdów na drogach publicznych (**6.1.3.**). Plan zakłada także zmianę ulic dla samochodów na deptaki lub strefy współdzielonego ruchu w reprezentacyjnych punktach miast, szczególnie ze wzmożonym ruchem turystycznym (**6.1.2.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju transportu kolejowego w strefach gospodarczych. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Wypracowanie i wdrożenie polityki parkingowej, zarządzanie liczbą dostępnych miejsc postojowych poprzez strefę płatnego parkowania, nie budowę nowych miejsc postojowych.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa parkingów P+R przy stacji kolejowej wraz z małą architekturą i stacjami ładowania rowerów elektrycznych;
- Budowa aglomeracyjnego węzła przesiadkowego Kamienna Góra poprzez przebudowę dworca PKS wraz z parkingami i niezbędną infrastrukturą towarzyszącą;
- Budowa inteligentnego systemu ITS, stworzenie niezbędnych rozwiązań informatycznych (aplikacja mobilna) z funkcjonalnościami niezbędnymi do korzystania z przewozów oraz obsługi podróżnych.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

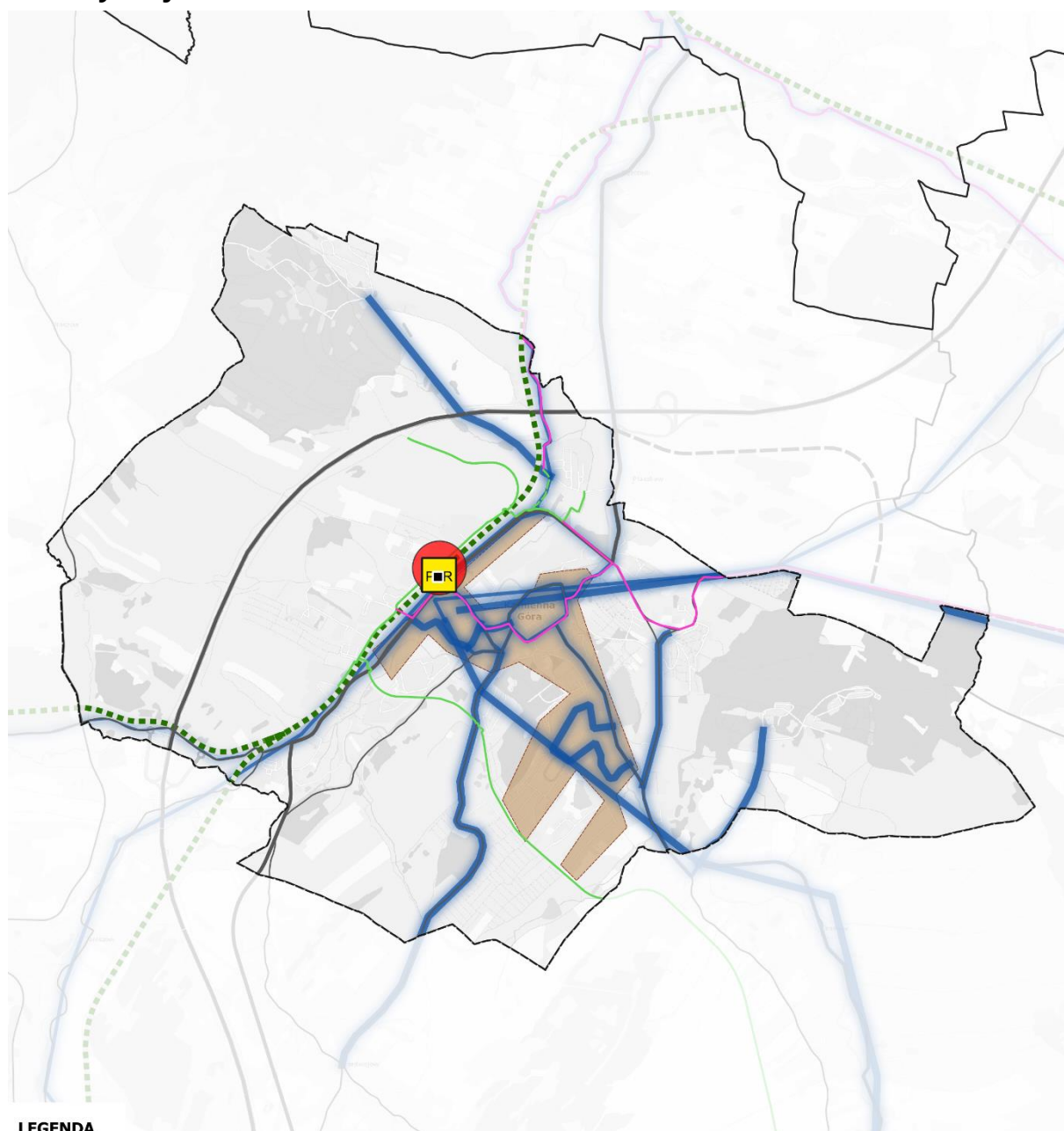
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 2. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Kamienna Góra	5,1 mln zł	10,5 mln zł	26-88 mln zł	2,5 mln zł

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

Kamienna Góra jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



LEGENDA

- granice gmin WOF
- stacje kolejowe i przystanki osobowe

Parkingi P+R

- P+R istniejące
- P+R planowane
- P+R proponowane

Węzły przesiadkowe

- P aglomeracyjne
- P krajowe
- P lokalne

Infrastruktura drogowa

- o kategorii drogi krajowej
- o kategorii drogi wojewódzkiej
- o kategorii drogi powiatowej
- wybrane planowane inwestycje drogowe

Drogi dla rowerów

- istniejące
- proponowane (wymagające dostosowania infrastruktury)
- w budowie
- planowane
- proponowane (wymagające budowy infrastruktury)

Korytarze kolejowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min

Korytarze drogowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)

- 15 min
- 30 min
- 60 min

Linie komunikacji aglomeracyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min
- 240 min
- Obszary dogęszczania zabudowy mieszkaniowej

0 1 km

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Plan zakłada utworzenie spójnego systemu transportu aglomeracyjnego, zatem wymaga pełnienia przez ośrodki ponadlokalne podjęcia współpracy z innymi strefami wchodzącymi w skład systemu. Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług. Założony jest 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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Nowej Rudy 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego miast, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarach wiejskich (**2.2.1.**).

Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Podstawową funkcją sieci rowerowej pozostaje jednak stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Zapewnienie standardu infrastruktury rowerowej zgodnego z wytycznymi WR-D-42;
- Implementacja zaproponowanego w ramach SUMP przebiegu dróg dla rowerów w dokumentach planistycznych miasta;
- Zapewnienie oznakowania szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego;
- Uwzględnienie problematyki turystyki rowerowej w strategiach z obszaru polityki gospodarczej, promocji i turystyki.

3. 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.**). 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 Nowej Rudzie (**3.2.2.**). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności w Nowej Rudzie, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**)

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Uwzględnienie kluczowej roli atrakcyjnych systemów przestrzeni publicznych w promowaniu aktywnej mobilności;
- Dogęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze strefy ośrodków ponadlokalnych, takich jak Rynek z ratuszem czy Muzeum górnictwa w Nowej Rudzie.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie Nowej Rudy planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane poza centrami miast, a także dla zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych w sąsiedztwie obszarów cennych przyrodniczo. W celu usprawnienia organizacji parkowania pojazdów na drogach publicznych (**6.1.3.**). Plan zakłada także zmianę ulic dla samochodów na deptaki lub strefy współdzielonego ruchu w reprezentacyjnych punktach miast, szczególnie ze wzmożonym ruchem turystycznym (**6.1.2.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju transportu kolejowego w strefach gospodarczych. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa parkingu P+R przy ul. Kolejowej oraz parkingów B&R;
- Wyposażenie elektrycznych autobusów w rozwiązania IT tak by były połączone z przystankami;
- Budowa stacji szybkiego ładowania autobusów tzw. pantografu, tym budowa instalacji fotowoltaicznej wraz z magazynem energii i dojazdem dla autobusów przy ul. Kłodzkiej w Węglowej Woli;
- Budowa zintegrowanych przystanków komunikacji autobusowej z elektronicznym systemem informacyjnym dla pasażerów na linii, po której będą jeździć dwa autobusy elektryczne zakupione z dotacji NFOŚiGW;
- Budowa aglomeracyjnego węzła przesiadkowego przy stacji PKP Centrum w Nowej Rudzie oraz modernizacja wiaduktu w celu dostosowania go do ruchu pieszego i rowerowego;
- Modernizacja infrastruktury pieszej i rowerowej do przystanku PKP Nowa Ruda Przedmieście poprzez modernizację chodnika i schodów wraz z wykonaniem pochylni do transportu rowerów;
- Instalacja czujników drogowych stanu nawierzchni jezdni, wyświetlaczy prędkości kamer CCTV włączonych do miejskiego systemu monitoringu;
- Remont szlaku pieszo-rowerowego na odcinku Kościelec – oś. Waryńskiego.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

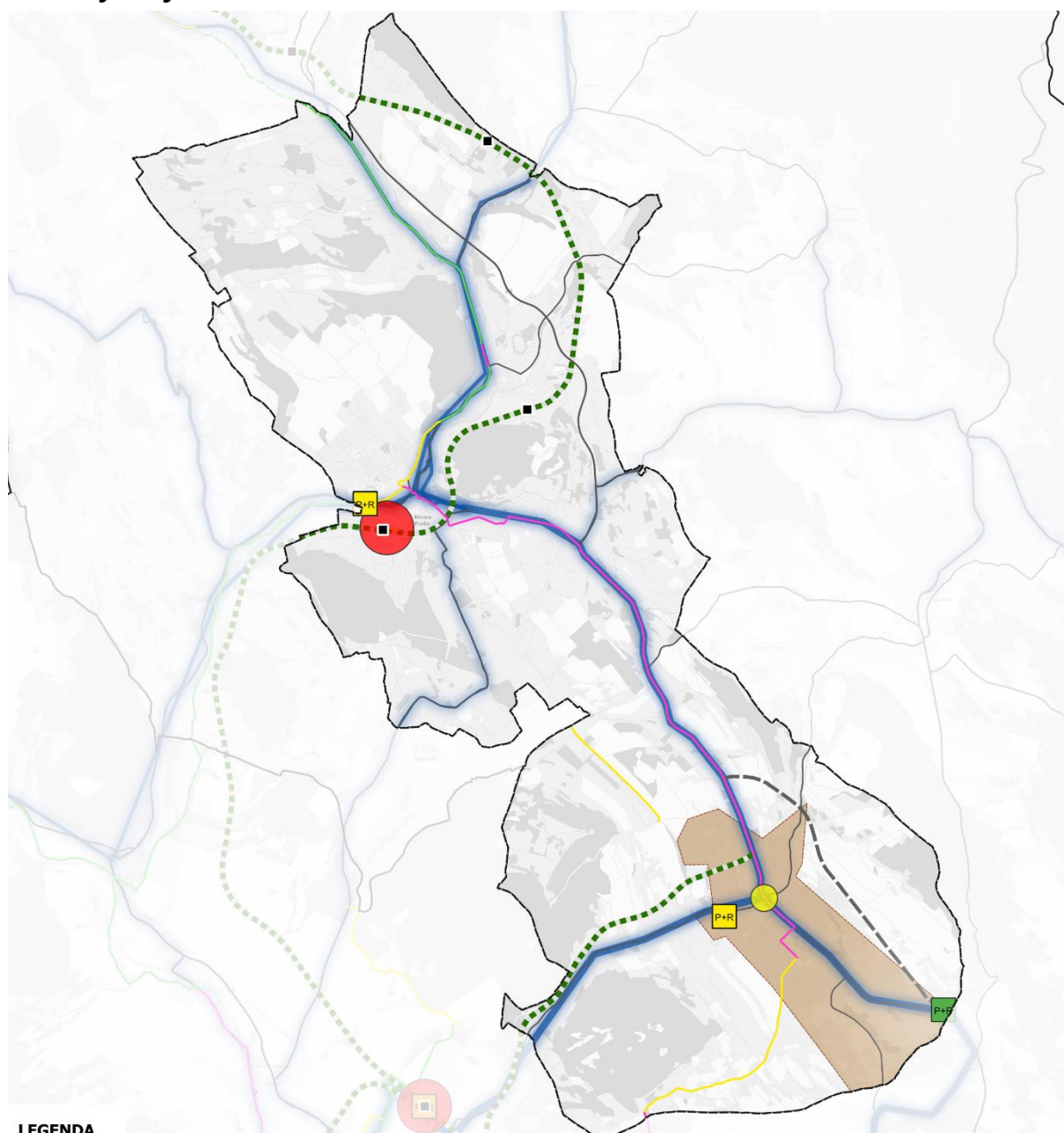
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 3. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Nowa Ruda	6,1 mln zł	12,5 mln zł	34 – 105 mln zł	2,9 mln zł

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

Nowa Ruda jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



LEGENDA

- granice gmin WOF
- stacje kolejowe i przystanki osobowe

- Parkingi P+R
- istniejące
 - planowane
 - proponowane

- Węzły przesiadkowe
- aglomeracyjne
 - krajowe
 - lokalne

- Infrastruktura drogowa
- o kategorii drogi krajowej
 - o kategorii drogi wojewódzkiej
 - o kategorii drogi powiatowej
 - wybrane planowane inwestycje drogowe

- Drogi dla rowerów
- istniejące
 - proponowane (wymagające dostosowania infrastruktury)
 - w budowie
 - planowane
 - proponowane (wymagające budowy infrastruktury)

- Korytarze kolejowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min

- Korytarze drogowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)

- 15 min
- 30 min
- 60 min

- Linie komunikacji aglomeracyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min
- 240 min
- Obszary dogęszczania zabudowy mieszkaniowej

0 1 2 km

Strzegom

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Plan zakłada utworzenie spójnego systemu transportu aglomeracyjnego, zatem wymaga pełnienia przez ośrodki ponadlokalne podjęcia współpracy z innymi strefami wchodzącymi w skład systemu. Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług. Założony jest 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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Strzegomia 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego miast, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarach wiejskich (**2.2.1.**).

Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Podstawową funkcją sieci rowerowej pozostaje jednak stworzenie infrastruktury 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;
- Implementacja zaproponowanego w ramach SUMP przebiegu dróg dla rowerów w dokumentach planistycznych miasta;
- Uwzględnienie problematyki turystyki rowerowej w strategiach z obszaru polityki gospodarczej, promocji i turystyki.

3. 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.**). 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 Strzegomiu (**3.2.2.**). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**)

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Uwzględnienie kluczowej roli atrakcyjnych systemów przestrzeni publicznych;
- Dogłęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych w WOF.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie Strzegomia planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane poza centrami miast, a także dla zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych w sąsiedztwie obszarów cennych przyrodniczo. W celu usprawnienia organizacji parkowania pojazdów na drogach publicznych (**6.1.3.**). Plan zakłada także zmianę ulic dla samochodów na deptaki lub strefy współdzielonego ruchu w reprezentacyjnych punktach miast, szczególnie ze wzmożonym ruchem turystycznym (**6.1.2.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju transportu kolejowego w strefach gospodarczych. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa aglomeracyjnego węzła przesiadkowego Strzegom i parkingu B&R przy ulicy Olszowej w Strzegomiu – w rejonie cmentarza komunalnego wraz z miejscami postojowymi dla samochodów, zadaszoną wiatą rowerową;
- Budowa węzła komunikacyjnego i parkingu B&R z wiatą i peronem oraz miejscami postojowymi dla samochodów i zadaszoną wiatą rowerową;
- Dodatkowe wyposażenie dworca autobusowego i terenu ul. Dworcowej w miejsca postojowe dla samochodów, zadaszoną wiatę na rowery, podwyższenie peronów dla pasażerów i stację ładowania autobusów elektrycznych;
- Budowa przystanku z wiatą i peronem, miejsca postojowe dla samochodów, zadaszona wiatą rowerową w rejonie ulic Malinowa, Lipowa, Brzegowa w Mieście;
- Wymiana wiat na przystankach komunikacji publicznej;
- Budowa drogi rowerowej/ ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Dworcowej od dworca autobusowego do Alei Wojska Polskiego i ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Mickiewicza od Alei Wojska Polskiego do ul. Niecałej;
- Budowa drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego ul. Niecała (od Mickiewicza do Legnickiej) i na ul. Legnickiej do ul. Ofiar Katynia;
- Budowa drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż torów od Dworcowej do Wesołej i od Wesołej do Alei Wojska Polskiego.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

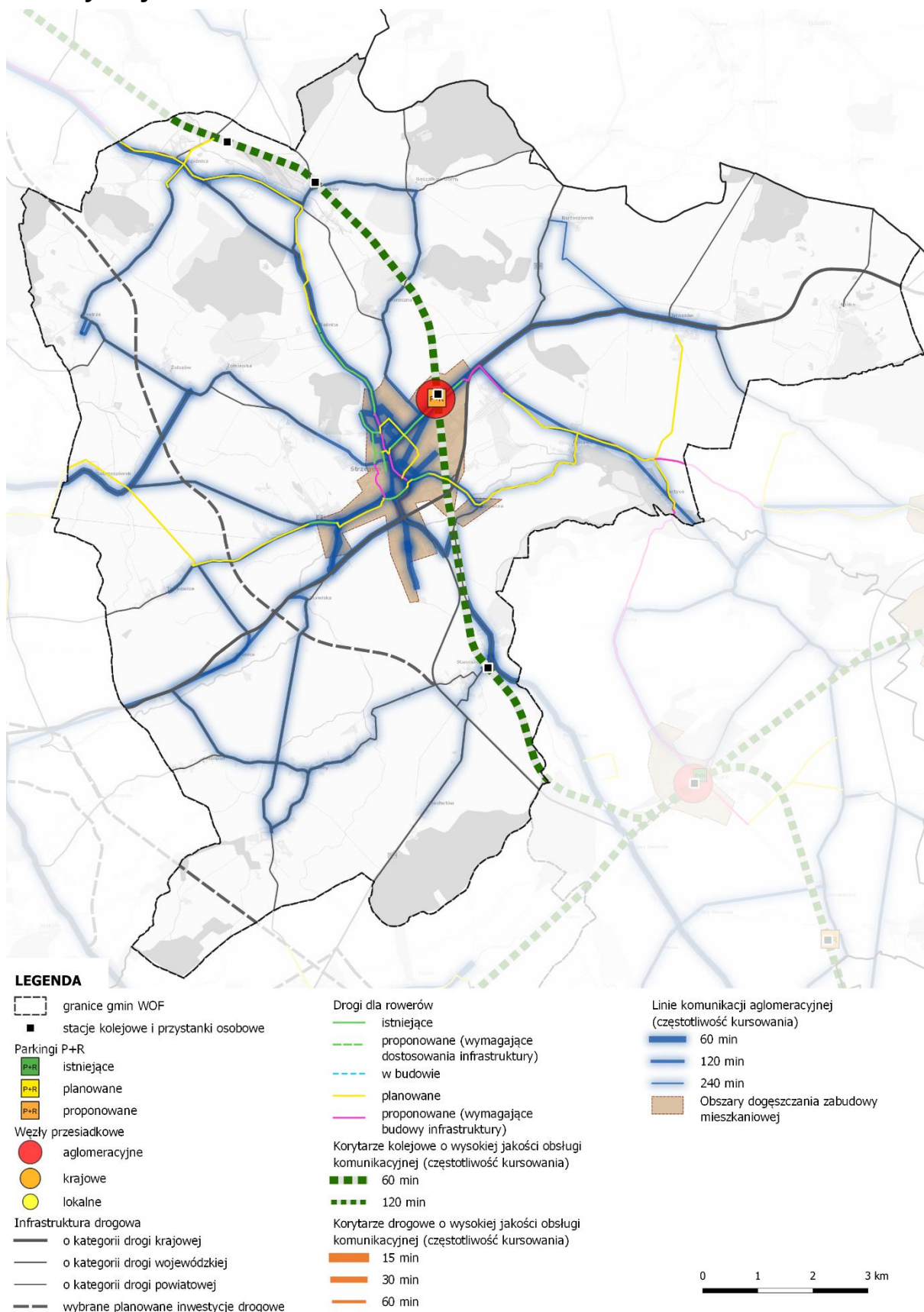
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 4. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Strzegom	7,1 mln zł	14,7 mln zł	40 – 123 mln zł	3,5 mln zł

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

Strzegom jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



The page features a decorative border composed of a grid of circles and squares with rounded corners. The shapes are colored in shades of green, blue, orange, and light grey. The top and bottom borders are more vibrant, while the middle section is composed of lighter, more muted tones.

Streszczenie ustaleń SUMP WOF oraz wytyczne do dokumentów

**problemowych, strategicznych i planistycznych w strefie
funkcjonalnej miejscowości okołordzeniowych**

0

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i przewozów o charakterze regionalnym. Założone są odrębne standardy projektu taborowego dla obsługi komunikacji aglomeracyjnej w ścisłej współpracy z miastami rdzenia WOF oraz obsługujący przewozy regionalne (**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 dla dokumentów

- Uwzględnienie funkcjonowania związku we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP 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 systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (**2.2.1.**) oraz realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Priorytetem pozostaje jednak infrastruktura do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych dla dokumentów

- 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.

3. 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 Świebodzic ma tu istotny charakter, nacisk kładziony jest na współpracę z ośrodkami rdzeniowymi. 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 (**3.2.2.**). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności w Świebodzicach, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych 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;
- Dogłęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych zeroemisyjnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem w tym obszarze 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu aglomeracyjnego), nie zaś celem samym w sobie. Istotnym zadaniem jest budowa obwodnic miast rdzeniowych (**6.2.1.**), które na poszczególnych odcinkach drogi wyprowadzają ruch również z ośrodków okołordzeniowych. Zmiany umożliwią usprawnienie tranzytu, a powiązanie budowy obwodnic z działaniami na rzecz zrównoważonej mobilności pozwolą ograniczyć ruch, dodatkowo strefy o ograniczonym wjeździe dla pojazdów ciężarowych ograniczą emisję spalin. Planowane jest podjęcie działań ograniczających ruch drogowy również w kwestii przewozu towarów. Realizację zadania umożliwi uwzględnienie dostępności kolei w projektowaniu terenów przemysłowych (**6.2.2.**). W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym projektem związanym z ulicami jest także poprawa jakości oświetlenia i spadek energochłonności ze szczególną uwagą poświęconą przejściom dla pieszych (**6.3.1.**)

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Dostosowanie układu drogowego do potrzeb transportu aglomeracyjnego;
- Współpraca z miastami rdzenia w powiązaniu planowanych obwodnic z układem drogowym.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa węzła aglomeracyjnego Świebodzice;
- Budowa obwodnicy Świebodzic;
- Budowa parkingu B&R przy ul. Kasztanowej (działka 758/1 obręb Śródmieście 3), inwestycja obejmuje budowę kanalizacji deszczowej, budowę instalacji przeciwpożarowej, budowę separatorów substancji ropopochodnych, budowę nawierzchni z kostki betonowej wraz z podbudową, budowę oświetlenia, budowę otwartych wiat na rowery i hulajnogi, budowę stacji ładowania dla rowerów z miejscem parkingowym i stojakami dla rowerów;
- Wykonanie 10 inteligentnych przystanków wraz z poprowadzeniem przyłącza elektrycznego do nowego systemu IT, wyposażonych w nowoczesne ekologiczne wiaty i podświetlenie rozkładów jazdy z zastosowaniem czujnika zmierzchu, na przystankach planuje się zainstalować panele fotowoltaiczne i monitoring;
- Zakup systemu IT dla Spółki ZGK kompatybilnego z przystankami inteligentnymi do połączenia z centrum obsługi bazy autobusowej IT.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

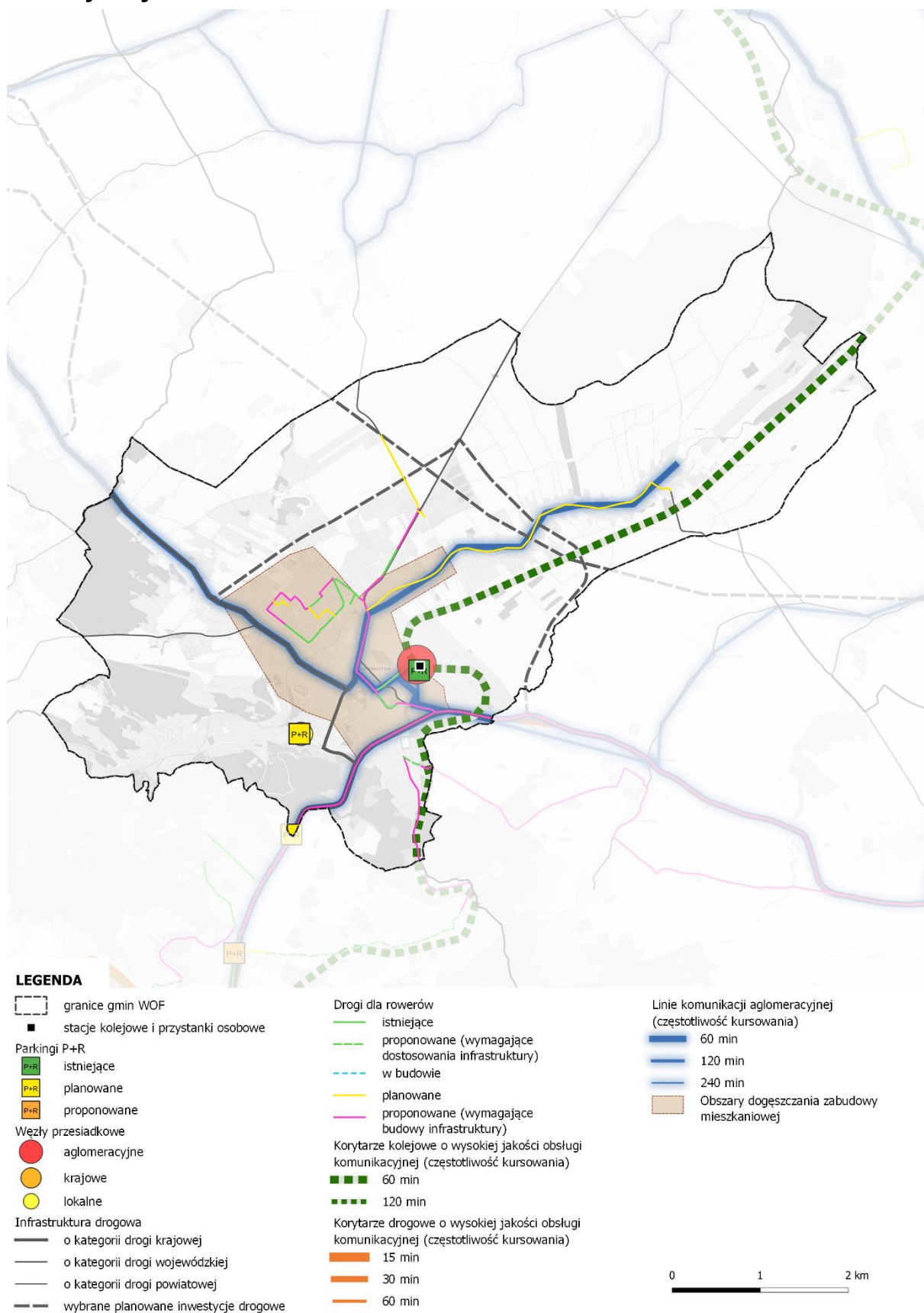
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 5. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Świebodzice	6,8 mln zł	13,9 mln zł	39-118 mln zł	3,2 mln zł

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

Świebodzice jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Świdnica (gmina wiejska)

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i przewozów o charakterze regionalnym. Założone są odrębne standardy projektu taborowego dla obsługi komunikacji aglomeracyjnej w ścisłej współpracy z miastami rdzenia WOF oraz obsługujący przewozy regionalne (**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 dla dokumentów

- Uwzględnienie funkcjonowania związku we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Świdnica 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 systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (**2.2.1.**) oraz realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Priorytetem pozostaje jednak infrastruktura do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych dla dokumentów

- 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.

3. 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.**). 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 i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności w gminie, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych 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;
- Dogęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę

dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych.

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: 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.) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (5.2.2.).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych zeroemisyjnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem dla gminy 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu aglomeracyjnego), nie zaś celem samym w sobie. Istotnym zadaniem jest budowa obwodnic miast rdzeniowych (6.2.1.), które na poszczególnych odcinkach drogi wyprowadzają ruch również z ośrodków okołordzeniowych. Zmiany umożliwią usprawnienie tranzytu, a powiązanie budowy obwodnic z działaniami na rzecz zrównoważonej mobilności pozwolą ograniczyć ruch, dodatkowo strefy o ograniczonym wjeździe dla pojazdów ciężarowych ograniczą emisję spalin. Planowane jest podjęcie działań ograniczających ruch drogowy również w kwestii przewozu towarów. Realizację zadania umożliwi rozbudowa bocznic kolejowych i centrów logistycznych z uwzględnieniem zasad zrównoważonej logistyki (6.2.2.). W ramach działania 6.2.3. przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym projektem związanym z ulicami jest także poprawa jakości oświetlenia i spadek energochłonności ze szczególną uwagą poświęconą przejściom dla pieszych (6.3.1.)

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Dostosowanie układu drogowego do potrzeb transportu aglomeracyjnego;
- Współpraca z miastem Świdnica w związku z projektem obwodnicy.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa węzłów przesiadkowych P&R i B&R przy stacjach kolejowych w miejscowościach: Wieś Burkatów, Wieś Bystrzyca Górna, Wieś Lubachów, Wieś Pszenno, obejmuje budowę nowych i przebudowę istniejących miejsc parkingowych oraz miejsc postojowych dla rowerów i wiat;
- Budowa mikro węzłów przesiadkowych przy istniejących przystankach autobusowych zlokalizowanych przy trasach komunikacyjnych na terenie Gminy, na każdym węźle będzie wiata przystankowo-rowerowa i miejsce postojowe dla rowerów, część węzłów przesiadkowych zostanie wyposażonych w system informacji pasażerskiej;
- Budowa uzupełniającej infrastruktury pieszo-rowerowej;
- Budowa rowerowych/ciągów pieszo-rowerowych stanowiących siatkę połączeń pomiędzy miejscowościami na terenie Gminy oraz Świdnicą.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

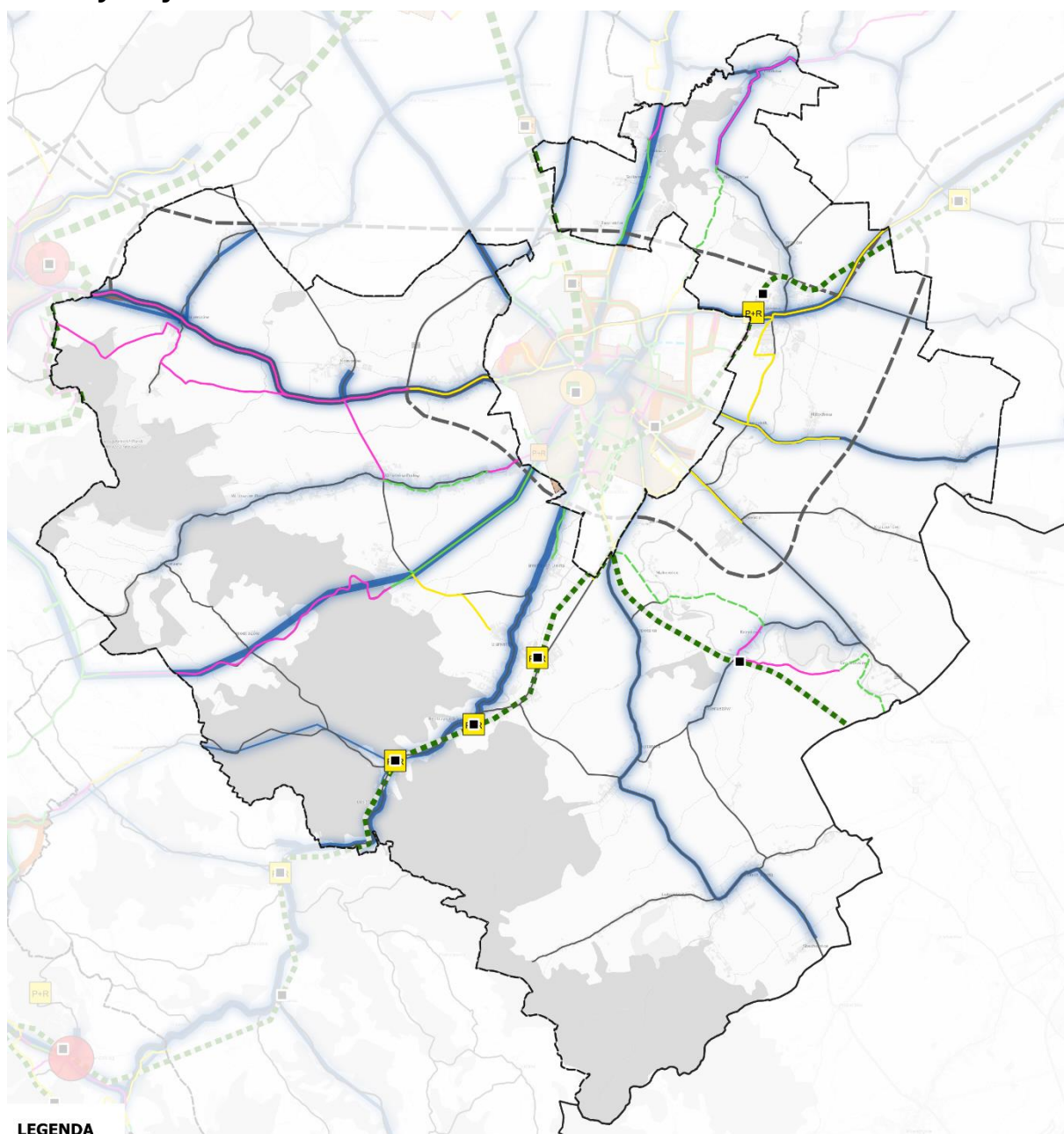
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 6. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Świdnica	5,5 mln zł	11,3 mln zł	32 – 96 mln zł	2,6 mln zł

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

Świdnica jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



LEGENDA

- granice gmin WOF
- stacje kolejowe i przystanki osobowe

Parkings P+R

- P+R istniejące
- P+R planowane
- P+R proponowane

Węzły przesiadkowe

- aglomeracyjne
- krajowe
- lokalne

Infrastruktura drogowa

- o kategorii drogi krajowej
- o kategorii drogi wojewódzkiej
- o kategorii drogi powiatowej
- wybrane planowane inwestycje drogowe

Drogi dla rowerów

- istniejące
- proponowane (wymagające dostosowania infrastruktury)
- w budowie
- planowane
- proponowane (wymagające budowy infrastruktury)

Korytarze kolejowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min

Korytarze drogowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)

- 15 min
- 30 min
- 60 min

Linie komunikacji aglomeracyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min
- 240 min
- Obszary dogęszczania zabudowy mieszkaniowej

0 1 2 3 km

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i przewozów o charakterze regionalnym. Założone są odrębne standardy projektu taborowego dla obsługi komunikacji aglomeracyjnej w ścisłej współpracy z miastami rdzenia WOF oraz obsługujący przewozy regionalne (**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 dla dokumentów

- Uwzględnienie funkcjonowania związku we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy WOF 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 systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (**2.2.1.**) oraz realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Priorytetem dla gminy pozostaje jednak infrastruktura do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych dla dokumentów

- 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.

3. 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 miast okołordzeniowych ma tu istotny charakter, nacisk kładziony jest na współpracę z ośrodkami rdzeniowymi. 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 i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności w gminie, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych 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;
- Dogłęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych obszaru, takich jak najwyżej położony zabytkowy rynek i ratusz w Boguszowie-Gorcach.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych zeroemisyjnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem dla gminy 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu aglomeracyjnego), nie zaś celem samym w sobie. Istotnym zadaniem jest budowa obwodnic miast rdzeniowych (**6.2.1.**), które na poszczególnych odcinkach drogi wyprowadzają ruch również z ośrodków okołordzeniowych. Zmiany umożliwią usprawnienie tranzytu, a powiązanie budowy obwodnic z działaniami na rzecz zrównoważonej mobilności pozwolą ograniczyć ruch, dodatkowo strefy o ograniczonym wjeździe dla pojazdów ciężarowych ograniczą emisję spalin. Planowane jest podjęcie działań ograniczających ruch drogowy również w kwestii przewozu towarów. Realizację zadania umożliwi rozbudowa bocznic kolejowych i centrów logistycznych na terenie okołordzeniowym dla zakładów produkcyjnych w miastach (**6.2.2.**). W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym projektem związanym

z ulicami jest także poprawa jakości oświetlenia i spadek energochłonności ze szczególną uwagą poświęconą przejściom dla pieszych (6.3.1.)

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Dostosowanie układu drogowego do potrzeb transportu aglomeracyjnego;
- Wykorzystanie budowy obwodnicy do uspokojenia ruchu w obszarach zabudowanych.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa parkingu P+R przy stacji kolejowej Boguszów-Gorce i Boguszów-Gorce Zachód.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

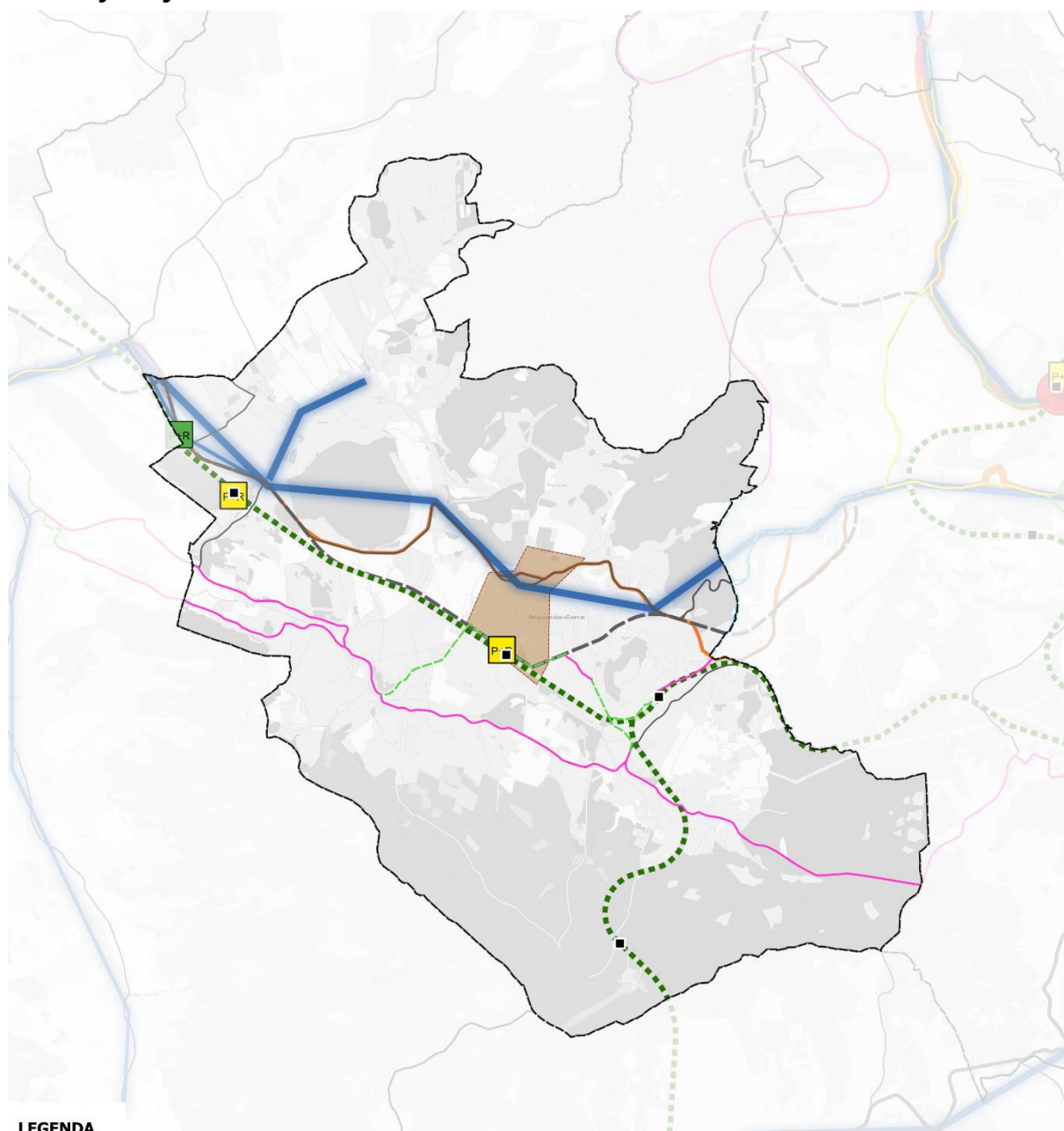
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 7. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Boguszów-Gorce	4,4 mln zł	9,1 mln zł	26 – 77 mln zł	2 mln zł

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

Boguszów-Gorce jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



LEGENDA

- granice gmin WOF
- stacje kolejowe i przystanki osobowe
- Parkingi P+R**
- istniejące
- planowane
- proponowane
- Węzły przesiadkowe**
- aglomeracyjne
- krajowe
- lokalne
- Infrastruktura drogowa**
- o kategorii drogi krajowej
- o kategorii drogi wojewódzkiej
- o kategorii drogi powiatowej
- wybrane planowane inwestycje drogowe

- Drogi dla rowerów**
- istniejące
- proponowane (wymagające dostosowania infrastruktury)
- w budowie
- planowane
- proponowane (wymagające budowy infrastruktury)
- Korytarze kolejowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)**
- 60 min
- 120 min
- Korytarze drogowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)**
- 15 min
- 30 min
- 60 min

- Linie komunikacji aglomeracyjnej (częstotliwość kursowania)**
- 60 min
- 120 min
- 240 min
- Obszary dogęszczania zabudowy mieszkaniowej

0 1 2 km

Jedlina-Zdrój

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i przewozów o charakterze regionalnym. Założone są odrębne standardy projektu taborowego dla obsługi komunikacji aglomeracyjnej w ścisłej współpracy z miastami rdzenia WOF oraz obsługujący przewozy regionalne (**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 dla dokumentów

- Uwzględnienie funkcjonowania związku we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Jedliny-Zdroju okołordzeniowych WOF 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 systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (**2.2.1.**) oraz realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Priorytetem gminy pozostaje jednak infrastruktura do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych dla dokumentów

- 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.

3. 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 miast okołordzeniowych ma tu istotny charakter, nacisk kładziony jest na współpracę z ośrodkami rdzeniowymi. 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 i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności w Jedlinie-Zdroju, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych 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;
- Dogłęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych obszaru, takich jak zespół pałacowo-parkowy w Jedlinie. 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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych zeroemisyjnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem dla gminy 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu aglomeracyjnego), nie zaś celem samym w sobie. Istotnym zadaniem jest budowa obwodnic miast rdzeniowych (**6.2.1.**), które na poszczególnych odcinkach drogi wyprowadzają ruch również z ośrodków okołordzeniowych. Zmiany umożliwią usprawnienie tranzytu, a powiązanie budowy obwodnic z działaniami na rzecz zrównoważonej mobilności pozwolą ograniczyć ruch, dodatkowo strefy o ograniczonym wjeździe dla pojazdów ciężarowych ograniczą emisję spalin. Planowane jest podjęcie działań ograniczających ruch drogowy również w kwestii przewozu towarów. Realizację zadania umożliwi rozbudowa bocznic kolejowych i centrów logistycznych na terenie okołordzeniowym dla zakładów produkcyjnych w miastach (**6.2.2.**). W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym projektem związanym z ulicami jest także poprawa jakości oświetlenia i spadek energochłonności ze szczególną uwagą poświęconą przejściom dla pieszych (**6.3.1.**)

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Podporządkowanie działań na rozwój transportu aglomeracyjnego.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Modernizacja infrastruktury węzła aglomeracyjnego Centrum Przesiadkowego Plac Zwycięstwa w Jedlinie-Zdrój, obejmującej montaż tablicy z rozkładem jazdy, utworzenie miejsc postojowych, budowę stacji ładowania dla rowerów elektrycznych i toalet publicznych;
- Wymiana wiat przystankowych wraz z budową inteligentnego systemu informacji pasażerskiej;
- Budowa P&R przy ul. Wałbrzyskiej.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

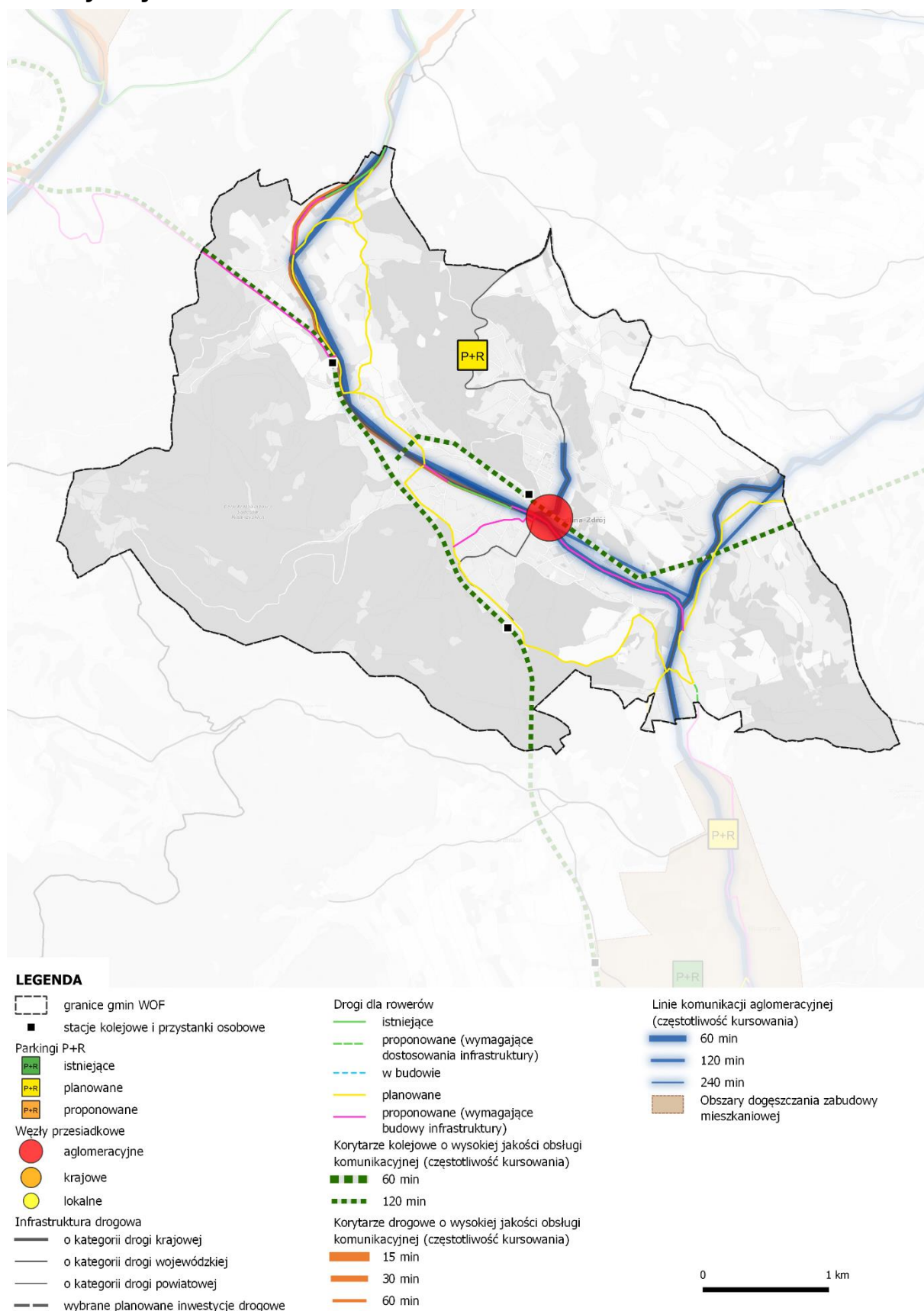
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 8. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Jedlina-Zdrój	1,4 mln zł	3 mln zł	8 – 25 mln zł	0,7 mln zł

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

Jedlina-Zdrój jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Szczawno-Zdrój

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**).

Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i przewozów o charakterze regionalnym. Założone są odrębne standardy projektu taborowego dla obsługi komunikacji aglomeracyjnej w ścisłej współpracy z miastami rdzenia WOF oraz obsługujący przewozy regionalne (**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 dla dokumentów

- Uwzględnienie funkcjonowania związku we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy 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 systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (**2.2.1.**) oraz realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Priorytetem dla gminy pozostaje jednak infrastruktura do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych dla dokumentów

- 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.

3. 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 miast okołordzeniowych ma tu istotny charakter, nacisk kładziony jest na współpracę z ośrodkami rdzeniowymi. 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 i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych 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;
- Dogłęszczanie zabudowy i uzupełnianie tkanki miejskiej w centralnych częściach miast w celu minimalizacji presji na tereny podmiejskie.

4. 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych takich jak Dom Zdrojowy w Szczawnie-Zdroju.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji miasta z promocją transportu publicznego np. poprzez wykorzystanie informacji o nowoczesnych zeroemisyjnych autobusach;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem dla gminy 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu aglomeracyjnego), nie zaś celem samym w sobie. Istotnym zadaniem jest budowa obwodnic miast rdzeniowych (**6.2.1.**), które na poszczególnych odcinkach drogi wyprowadzają ruch również z ośrodków okołordzeniowych. Zmiany umożliwią usprawnienie tranzytu, a powiązanie budowy obwodnic z działaniami na rzecz zrównoważonej mobilności pozwolą ograniczyć ruch, dodatkowo strefy o ograniczonym wjeździe dla pojazdów ciężarowych ograniczą emisję spalin. Planowane jest podjęcie działań ograniczających ruch drogowy również w kwestii przewozu towarów. Realizację zadania umożliwi rozbudowa bocznic kolejowych i centrów logistycznych na terenie okołordzeniowym dla zakładów produkcyjnych w miastach (**6.2.2.**). W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym projektem związanym z ulicami jest także poprawa jakości oświetlenia i spadek energochłonności ze szczególną uwagą poświęconą przejściom dla pieszych (**6.3.1.**)

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Dostosowanie układu drogowego do potrzeb transportu aglomeracyjnego.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Przebudowa/modernizacja przystanków autobusowych na terenie miasta polegająca na budowie/wymianie wiat przystankowych i dostosowanie ich do wymagań inteligentnego systemu informacji pasażerskiej (tablice informacyjne, e-rozkłady jazdy), przebudowa przystanków pod kątem dostosowania ich do obsługi osób z niepełnosprawnościami;
- Montaż biletomatu.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

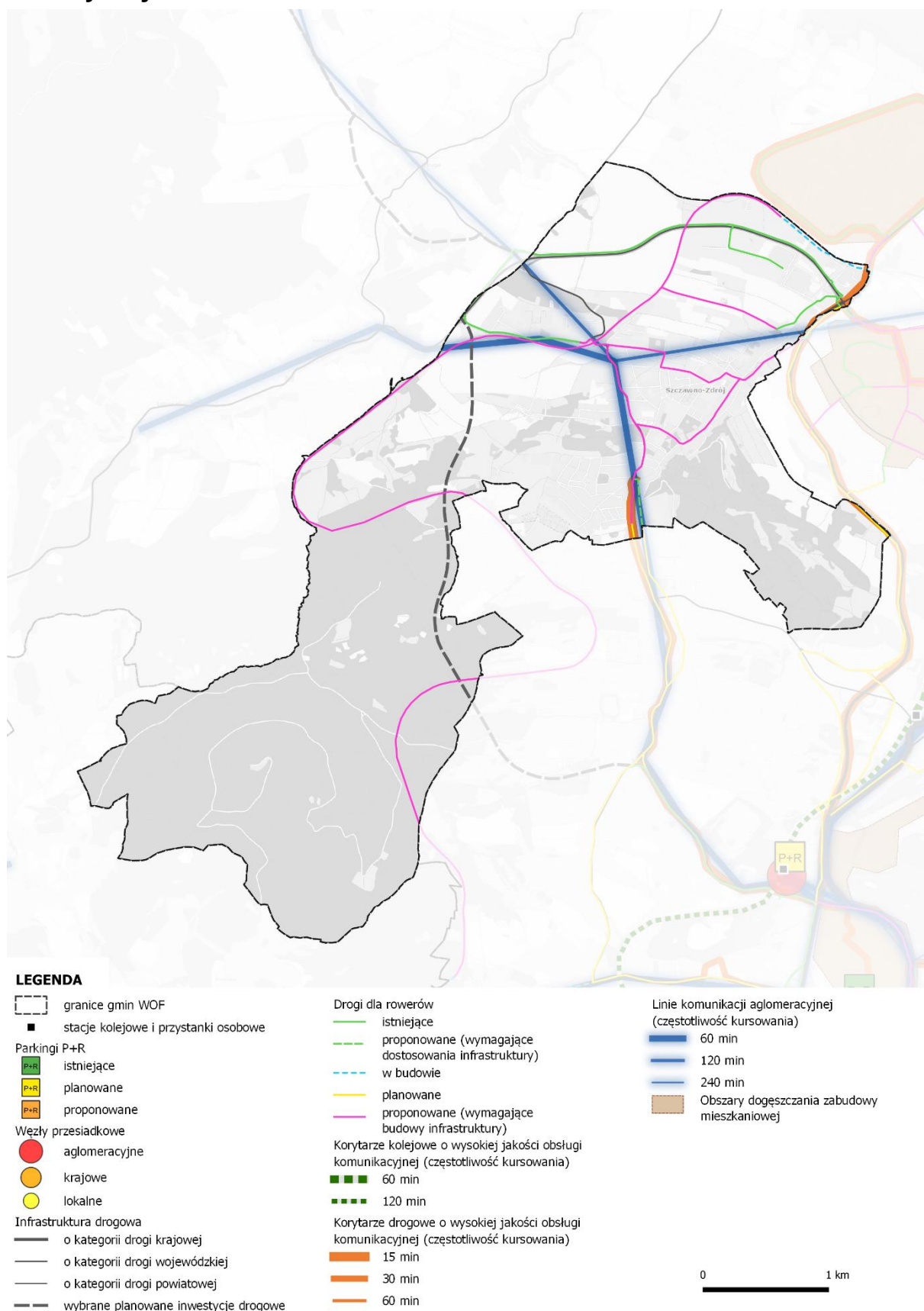
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 9. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Szczawno-Zdrój	1,6 mln zł	3,3 mln zł	9 – 28 mln zł	0,8 mln zł

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

Szczawno-Zdrój jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej





Streszczenie ustaleń SUMP WOF
oraz wytyczne do dokumentów
problemowych, strategicznych i planistycznych w strefie
funkcjonalnej ośrodków lokalnych



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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**). Istotnym zagadnieniem dla ośrodków lokalnych jest wzmocnienie współpracy transgranicznej z IDS IREDO w Czechach (**4.2.3.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla ośrodków lokalnych WOF 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.**) Powinny się koncentrować na zapewnieniu dogodnego połączenia z centrami usługowymi na terenie gmin i sąsiadującymi obszarami pozaradzeniowymi, które są głównymi kierunkami codziennych przemieszczeń.

Lokalne systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (2.2.1.). Niezbędną jest także realizacja skoordynowanych działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie 2.2.2.). Priorytetem pozostaje jednak infrastruktura 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.

3. 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 priorytetu urbanizacji obszarów położonych w odległości powyżej 417 m w linii prostej od przystanków autobusowych (lub zapewnienie, że nowe obszary urbanizacji będą obsługiwane transportem publicznym) 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.). 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 i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

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;
- Dogęszczanie zabudowy na obszarach, w których istnieje dostęp do transportu publicznego.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze strefy ośrodków ponadlokalnych, takich jak rynek w Lubawce.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem WOF 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. Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), 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 w obszarach zwartej zabudowy;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa lokalnego węzła przesiadkowego Lubawka wraz z otoczeniem;
- Modernizacja/wykonanie nowych drewnianych wiat przystankowych wraz z elementami małej architektury np.: kosze na śmieci, ławki, stojaki na rowery,

tablice informacyjne, mapy terenu, które będą stanowiły spójny system identyfikacji wizualnej Gminy Lubawka;

- Montaż interaktywnych tablic informacyjnych wraz z przyłączami elektrycznymi, które będą montowane przy wybranych wiatach przystankowych;
- Budowa inteligentnego systemu ITS, stworzenie niezbędnych rozwiązań informatycznych (aplikacja mobilna) z funkcjonalnościami niezbędnymi do korzystania z przewozów oraz obsługi podróżnych.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

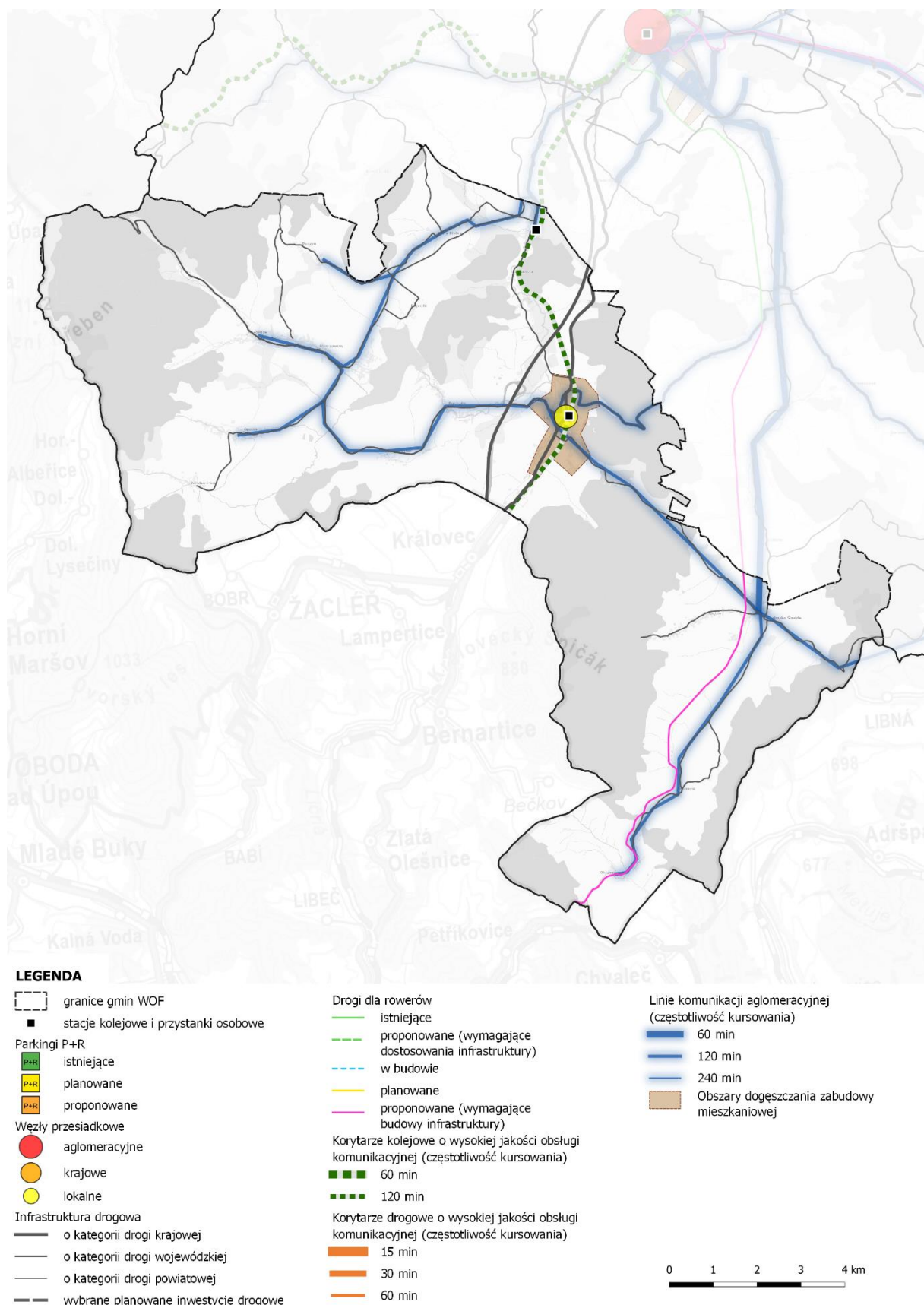
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 10. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Lubawka	2,9 mln zł	6 mln zł	16-50 mln zł	1,5 mln zł

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

Lubawka jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Jaworzyna Śląska

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**). Istotnym zagadnieniem jest także rozwój kompetencji i zakupy oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Jaworzyny Śląskiej WOF 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.**) Powinny się koncentrować na zapewnieniu dogodnego połączenia z centrami usługowymi na terenie gmin i sąsiadującymi obszarami pozarządowymi, które są głównymi kierunkami codziennych przemieszczeń.

Lokalne systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (2.2.1.). Niezbędną jest także realizacja skoordynowanych działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie 2.2.2.). Priorytetem pozostaje jednak infrastruktura 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.

3. 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 priorytetu urbanizacji obszarów położonych w odległości powyżej 417 m w linii prostej od przystanków autobusowych (lub zapewnienie, że nowe obszary urbanizacji będą obsługiwane transportem publicznym) 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.). 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 i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności w Jaworzynie Śląskiej, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

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;

- Dogęszczanie zabudowy na obszarach, w których istnieje dostęp do transportu publicznego.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze strefy ośrodków ponadlokalnych, takich jak Muzeum Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem WOF 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane poza centralnymi Plan zakłada także wyprowadzenie ruchu z większych ośrodków poprzez budowę obwodnic (**6.2.1.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**). 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 w obszarach zwartej zabudowy;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa 2 aglomeracyjnych centrów przesiadkowych i P&R, które zlokalizowane będą poza centrum. Inwestycje obejmują następujące elementy: na terenie parkingów powstaną wiaty rowerowe, każda wiatka rowerowa zostanie wyposażona w stację ładowania rowerów oraz powstaną miejsca postojowe dla rowerów elektrycznych;
- Budowa ciągów pieszo – rowerowych prowadzących do centrów przesiadkowych, które stanowią połączenie stref przemysłowo – gospodarczych ze strefami rekreacyjnymi znajdującymi się na terenie gminy, zagospodarowanie zielenią niską i wybudowanie niskoemisyjnego oświetlenia.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

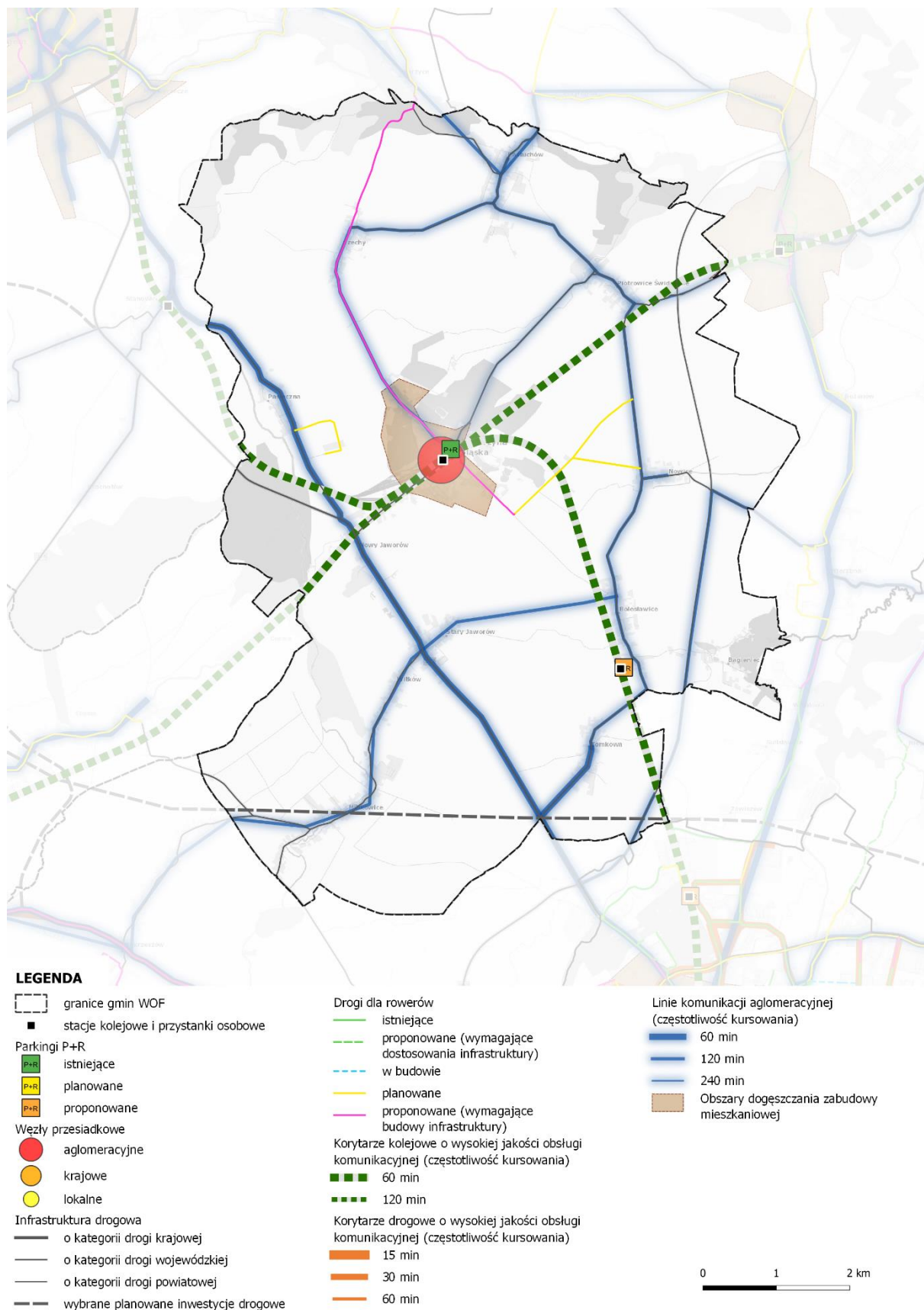
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 11. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Jaworzyna Śląska	2,9 mln zł	6 mln zł	16-50 mln zł	1,5 mln zł

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

Jaworzyna Śląska jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**). Istotnym zagadnieniem jest także rozwój kompetencji i zakupy oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Żarowa 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.**) Powinny się koncentrować na zapewnieniu dogodnego połączenia z centrami usługowymi na terenie gmin i sąsiadującymi obszarami pozarodzeniowymi, które są głównymi kierunkami codziennych przemieszczeń.

Lokalne systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (2.2.1.). Niezbędną jest także realizacja skoordynowanych działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie 2.2.2.). Priorytetem pozostaje jednak infrastruktura 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.

3. 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 priorytetu urbanizacji obszarów położonych w odległości powyżej 417 m w linii prostej od przystanków autobusowych (lub zapewnienie, że nowe obszary urbanizacji będą obsługiwane transportem publicznym) 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.). 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 i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności w Żarowie, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

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;

- Dogęszczanie zabudowy na obszarach, w których istnieje dostęp do transportu publicznego.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych w WOF.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem WOF 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane poza centralnymi Plan zakłada także wyprowadzenie ruchu z większych ośrodków poprzez budowę obwodnic (**6.2.1.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**). 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 w obszarach zwartej zabudowy;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa mikro węzłów przesiadkowych, parkingów B&R wraz z infrastrukturą w pieszo – rowerową we wsiach Łażany, Mikoszowa, Przyłęgów, zmodernizowane zostaną czynne punkty komunikacyjne, wiaty będą przystosowane do podłączenia zasilania energetycznego, posiadać będą gablotę rozkładową, teren przy wiacie będzie oświetlony, powstaną bezpieczne miejsca do zostawienia rowerów, wykonane zostaną nowe nasadzenia, które zacieniać będą teren pod wiatą;
- Montaż biletomatów stacjonarnych do dystrybucji biletów na głównych przystankach miejskich w Żarowie;
- Budowa uzupełniającej infrastruktury pieszo – rowerowej;
- Budowa parkingu P+R przy stacji kolejowej Imbramowice;
- Modernizacja lokalnego węzła przesiadkowego Żarów.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

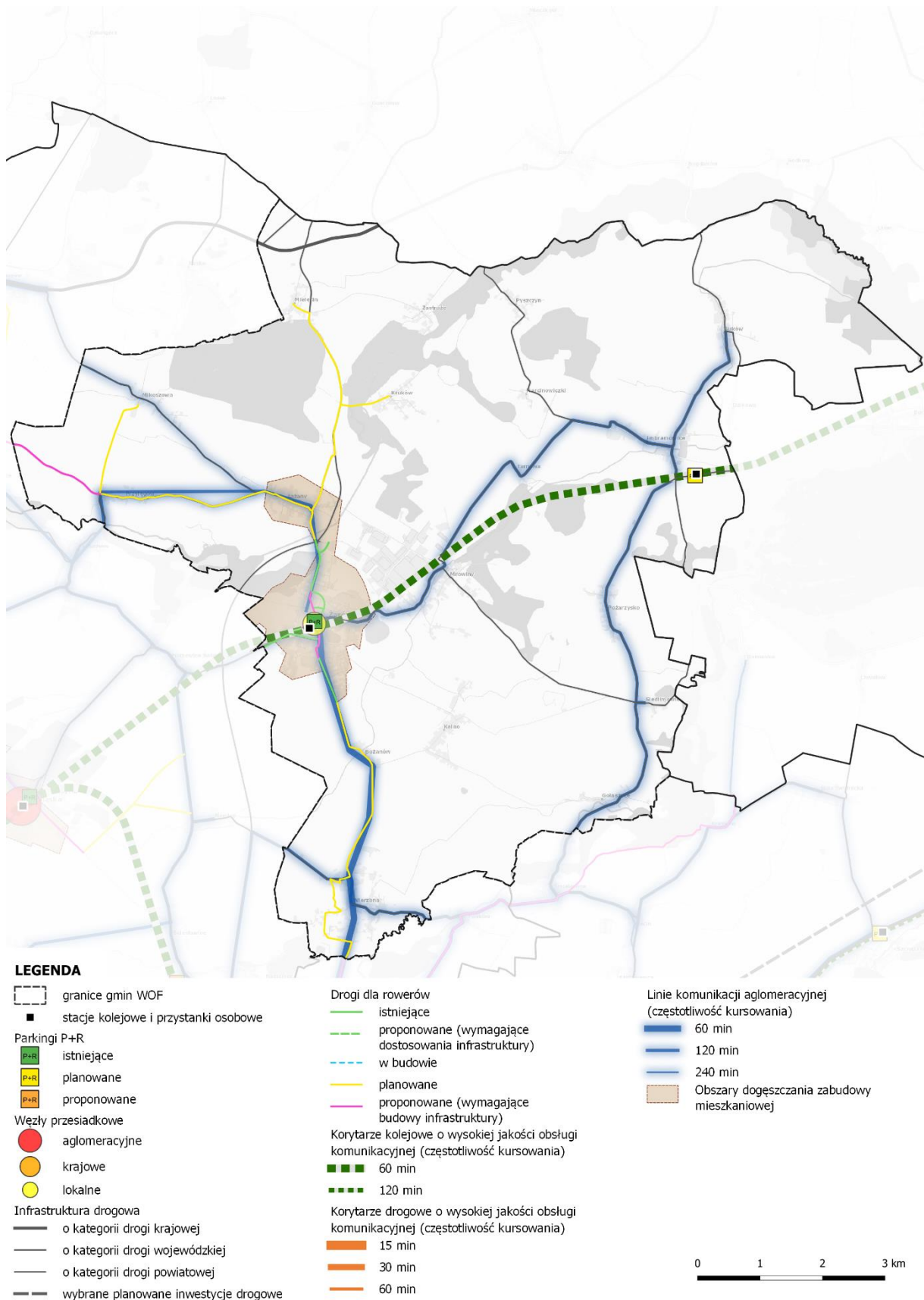
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 12. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Żarów	3,5 mln zł	7,2 mln zł	19-59 mln zł	1,8 mln zł

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

Żarów jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**). Istotnym zagadnieniem jest także rozwój kompetencji i zakupy oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla Głuszyczy 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.**) Powinny się koncentrować na zapewnieniu dogodnego połączenia z centrami usługowymi na terenie gmin i sąsiadującymi obszarami pozarządowymi, które są głównymi kierunkami codziennych przemieszczeń.

Lokalne systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (2.2.1.). Niezbędną jest także realizacja skoordynowanych działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie 2.2.2.). Priorytetem pozostaje jednak infrastruktura 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.

3. 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 priorytetu urbanizacji obszarów położonych w odległości powyżej 417 m w linii prostej od przystanków autobusowych (lub zapewnienie, że nowe obszary urbanizacji będą obsługiwane transportem publicznym) 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.). 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 i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności w Głuszycy, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

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;

- Dogęszczanie zabudowy na obszarach, w których istnieje dostęp do transportu publicznego.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze strefy ośrodków ponadlokalnych, takich jak Podziemne Miasto Osówka.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem WOF 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane poza centralnymi Plan zakłada także wyprowadzenie ruchu z większych ośrodków poprzez budowę obwodnic (**6.2.1.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**). 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 w obszarach zwartej zabudowy;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa parkingów P&R przy wjeździe do Głuszycy od strony Kłodzka – Głuszycą Górna – rondo, od strony Wałbrzycha Głuszycą – ul. Ogrodowa, w centrum miasta Głuszycą – ul. Grunwaldzka z elektroniczną tablicą parkingową;
- Budowa i wymiana wiat przystankowych, dostosowanie ich do wymagań inteligentnego systemu informacji pasażerskiej (lokalizacja i ilość zgodnie z dokumentacją projektową);
- Budowa infrastruktury pieszej i rowerowej w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (przejścia dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 381 - w okolicy Szkoły Podstawowej Nr 2 ul. Sienkiewicza 53, Żłobek i Przedszkole Gminne ul. Grunwaldzka 39, na drodze powiatowej – w okolicy Szkoły Podstawowej nr 3 ul. Kolejowa 8);
- Budowa ciągu pieszo-rowerowego wraz z oświetleniem wzdłuż dróg gminnych ul. Pionierów i Łukasiewicza prowadzących do węzła lokalnego - Centrum Przesiadkowego w Głuszycy.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

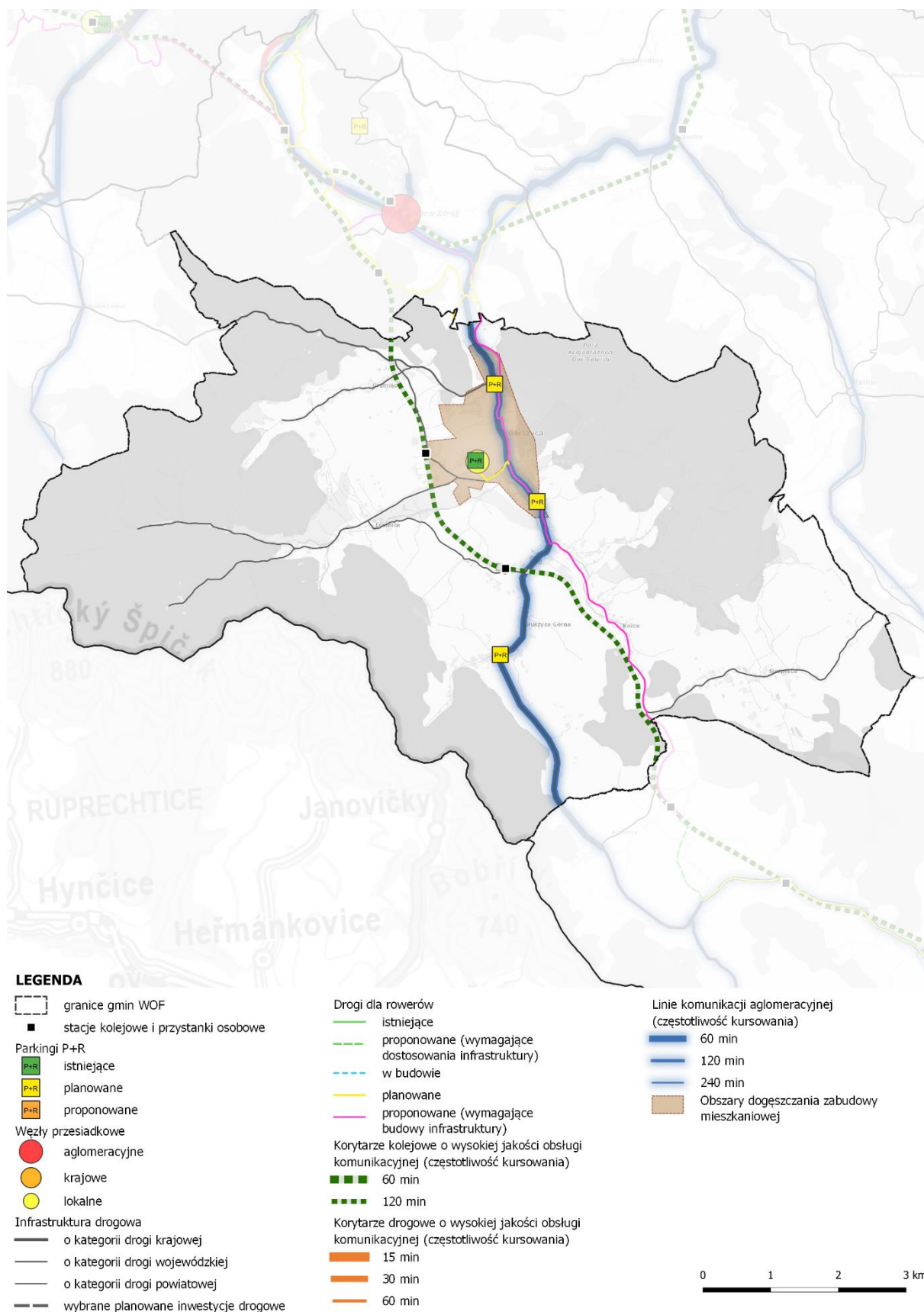
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 13. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Głuszycą	2,3 mln zł	4,8 mln zł	13-40 mln zł	1,2 mln zł

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

Głuszyca jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w obrębie takiego związku – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**). Istotnym zagadnieniem dla Mieroszowa jest wzmocnienie współpracy transgranicznej z IDS IREDO w Czechach (**4.2.3.**), ale także rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy 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.**) Powinny się koncentrować na zapewnieniu dogodnego połączenia z centrami usługowymi na terenie gmin i sąsiadującymi obszarami pozaradzeniowymi, które są głównymi kierunkami codziennych przemieszczeń.

Lokalne systemu dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (2.2.1.). Niezbędną jest także realizacja skoordynowanych działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie 2.2.2.). Priorytetem pozostaje jednak infrastruktura 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.

3. 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 priorytetu urbanizacji obszarów położonych w odległości powyżej 417 m w linii prostej od przystanków autobusowych (lub zapewnienie, że nowe obszary urbanizacji będą obsługiwane transportem publicznym) 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.). 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 i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności w Mieroszowie, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

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;

- Dogęszczanie zabudowy na obszarach, w których istnieje dostęp do transportu publicznego.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych w WOF.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem WOF 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawę atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane poza centralnymi Plan zakłada także wyprowadzenie ruchu z większych ośrodków poprzez budowę obwodnic (**6.2.1.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**). 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 w obszarach zwartej zabudowy;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- przebudowa przystanków autobusowych w lokalizacji: Unisław Śląski, Kowalowa (ul. Malinowa i ul. Wałbrzyska) oraz Mieroszów (ul. Sportowa, ul. Wałbrzyska), obejmująca następujące działania: postawienie nowych wiat przystankowych z płaskim dachem o stalowej konstrukcji nośnej, zadaszenie z płyty warstwowej, boczna i tylna ściana ze szkła hartowanego, podświetlona witryna reklamowa w jednej ścianie bocznej, ławka, śmietnik, 5 elektronicznych tablic informacji przystankowej, połączonych z siecią AW, stojaki rowerowe, zagospodarowanie zieleni, monitoring;
- budowa parkingu P&R przy przystanku autobusowym w Sokołowsku wraz z przebudową przystanku (stojaki dla rowerów, wiaty dla rowerów, stacje ładowania i naprawy rowerów, ławki śmietnik, monitoring, oświetlenie).

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

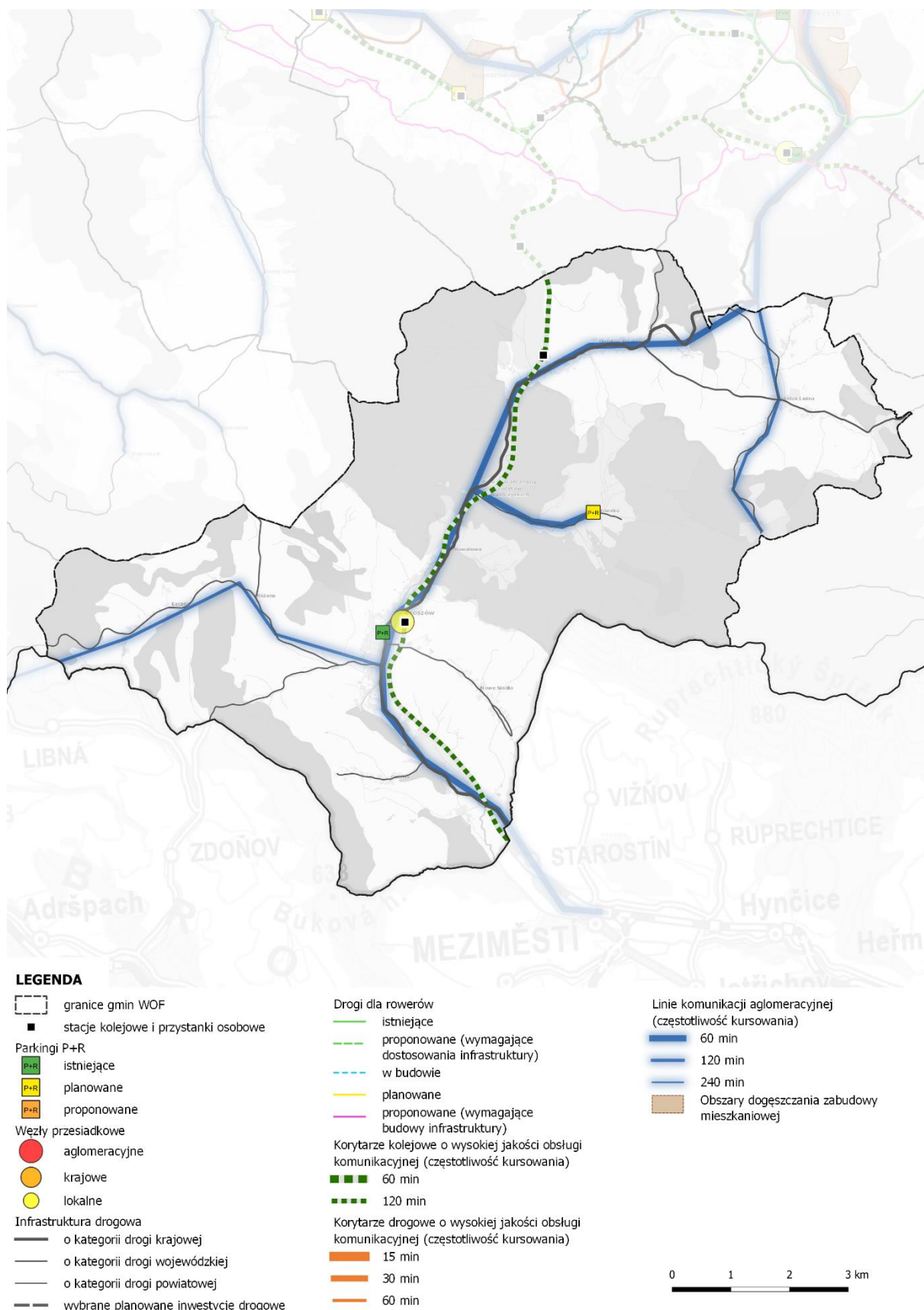
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji,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

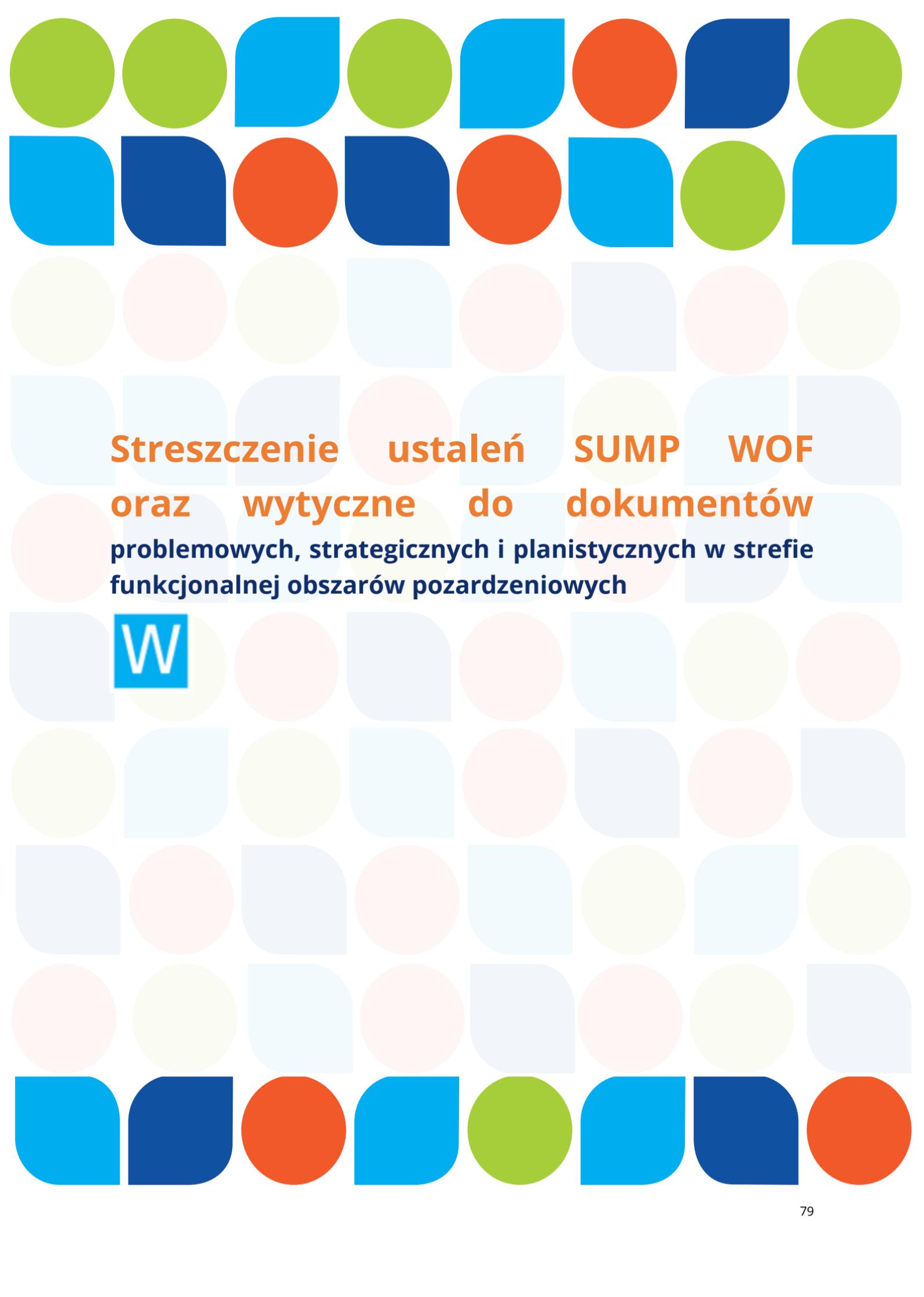
Tabela 14. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Mieroszów	1,8 mln zł	3,7 mln zł	10-30 mln zł	0,9 mln zł

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

Mieroszów jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej





Streszczenie ustaleń SUMP WOF
oraz wytyczne do dokumentów
problemowych, strategicznych i planistycznych w strefie
funkcjonalnej obszarów pozardzeniowych



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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Mściwojów jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, a co za tym idzie opłacanie składek w obrębie jego funkcjonowania (**4.1.1.** oraz **1.1.1.**). Wypracowanie algorytmu finansowania związku oraz modelu prawnego współpracy stanowi odrębne zadanie **4.2.2.**

Większość działań 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.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

Na terenie gminy Mściwojów realizowane będą zadania inwestycyjne o niewielkiej skali, związane z poprawą dostępności infrastruktury transportu publicznego (**1.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Uwzględnienie funkcjonowania związku we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej;
- Zapisanie w dokumentach strategicznych, że co do zasady polityka transportowa (w tym projekty inwestycyjne czy zakupy taboru) realizowana jest w ramach partnerstw z innymi samorządami aglomeracji.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

Podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP, w powyżej wskazanym obszarze strategicznym, 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.**).

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego gminy Mściwojów, ale stanowić część spójnego dla WOF systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych i przyrodniczych

(2.2.1.). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (2.2.2.). Jednak niezmiennie istotną funkcją tego rodzaju sieci w gminie Mściwojów pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

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 przebiegu dróg dla rowerów zaproponowanego w ramach SUMP w dokumentach strategicznych, planistycznych i inwestycyjnych;
- Uwzględnienie problematyki turystyki rowerowej w strategiach z obszaru polityki gospodarczej, promocji i turystyki.

3. Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

Główne ustalenia

Plan mobilności jest dokumentem określającym wytyczne w zakresie planowania przestrzennego. Działanie 3.1.1. wskazuje na konieczność racjonalizacji przeznaczania terenów pod zabudowę poprzez rzetelne wyliczenia faktycznego na nią zapotrzebowania 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.). Zakłada również, iż gmina Mściwojów współpracować będzie z pozostałymi jednostkami WOF w wypracowaniu docelowych standardów dostępności transportu publicznego w gminnych standardach urbanistycznych (3.1.3.). W ramach SUMP zaplanowano także działania na rzecz szerszej współpracy międzysamorządowej w planowaniu generatorów ruchu (3.2.1.). Dokument zakłada kompleksowy udział urbanistów w planowaniu i integrowaniu mobilności oraz szkolenia i wyjazdy studyjne uzupełniające wiedzę w tym zakresie. W gminie Mściwojów kwestie mobilności powinny być także istotną częścią procesów partycypacyjnych w planowaniu przestrzennym (3.2.2.). Plan mobilności uwzględnia także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności w Mściwojowie, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich (np. w pobliżu urzędu gminy w Mściwojowie).

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy z dala od miast i dotychczasowych głównych ciągów komunikacyjnych;

- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w obszarze WOF jest w nadmiernym stopniu zorientowany na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach działania **5.1.1.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych. 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: 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.**) Zakłada się, że gmina Mściwojów wraz z pozostałymi jednostkami WOF współpracować będą poprzez wymianę dobrych praktyk (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie ośrodków pozarzeniowych WOF, w tym w gminie Mściwojów, planowane jest wprowadzenie hierarchizacji sieci drogowej oraz stosowanie inteligentnych systemów transportowych (**6.1.2.**). Zmiany mają na celu poprawę bezpieczeństwa i atrakcyjności dla ruchu pieszego i rowerowego ulic w gminie Mściwojów, które nie stanowią głównego szkieletu sieci komunikacyjnej. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane polityce zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie. Plan zakłada także transformację ulic w przestrzenie przyjazne dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym projektem związanym z przestrzeniami publicznymi 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;

- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa przystanków autobusowych;
- Budowa ścieżki rowerowej.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

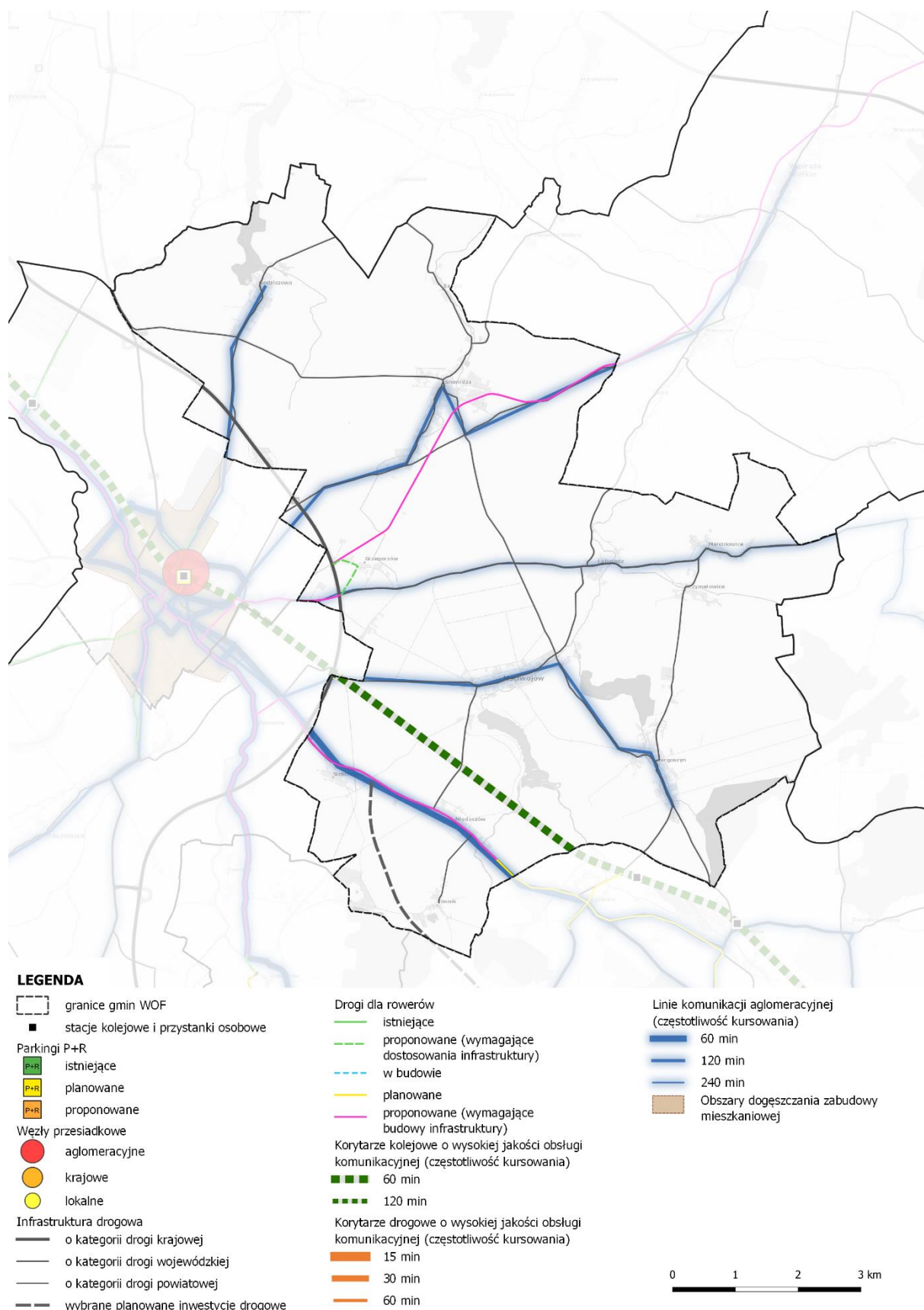
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, podanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 15. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Mściwojów	1,2 mln zł	2,4 mln zł	6,5-20 mln zł	0,5 mln zł

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

Mściwojów jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Paszowice

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Paszowice jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz opłacanie 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona będzie 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.**), cyfryzacji (**4.2.1.**) i koordynacji rozkładów jazdy (**1.2.3.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej;
- Zapisanie w dokumentach strategicznych, że co do zasady polityka transportowa (w tym projekty inwestycyjne czy zakupy taboru) realizowana jest w ramach partnerstw z innymi samorządami aglomeracji.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego gminy Paszowice, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i

turystycznego w całym WOF, zatem m. in. prowadzić do atrakcji turystycznych **(2.2.1.)**. Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla ośrodków pozarządowych, w tym gminy Paszowice, pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji podstawowych potrzeb.

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.

3. Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

Główne ustalenia

Plan mobilności jest dokumentem określającym wytyczne w zakresie planowania przestrzennego. Działanie **3.1.1.** wskazuje na konieczność racjonalizacji przeznaczania terenów pod zabudowę poprzez rzetelne wyliczenia faktycznego zapotrzebowania na tę funkcję 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.)**. Gmina Paszowice, wraz z pozostałymi w ramach WOF, współpracować będą w wypracowaniu docelowych standardów dostępności transportu publicznego w gminnych standardach urbanistycznych **(3.1.3.)**. Zaplanowano także działania na rzecz szerszej współpracy międzysamorządowej w planowaniu generatorów ruchu **(3.2.1.)**. SUMP zakłada głęboki 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 gminie Paszowice **(3.2.2.)**. Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych **(3.3.1/3.3.2.)**.

By zapewnić sukces polityki mobilności w gminie, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu **(3.3.3.)**, także uspokojenie ruchu i tworzenie przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Opracowanie standardów dostępności do transportu publicznego w ramach gminnych standardów urbanistycznych;

- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w obszarze WOF jest w nadmiernym stopniu zorientowany na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach działania **5.1.1.** SUMP wskazuje na szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych w WOF.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie ośrodków pozarządowych WOF, w tym w gminie Paszowice, planowane jest wprowadzenie hierarchizacji sieci drogowej 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane polityce zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie. Plan zakłada także transformację ulic w gminie Paszowice w przestrzenie przyjazne dla każdego uczestnika ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym projektem związanym z przestrzeniami publicznymi 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa przystanków autobusowych.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

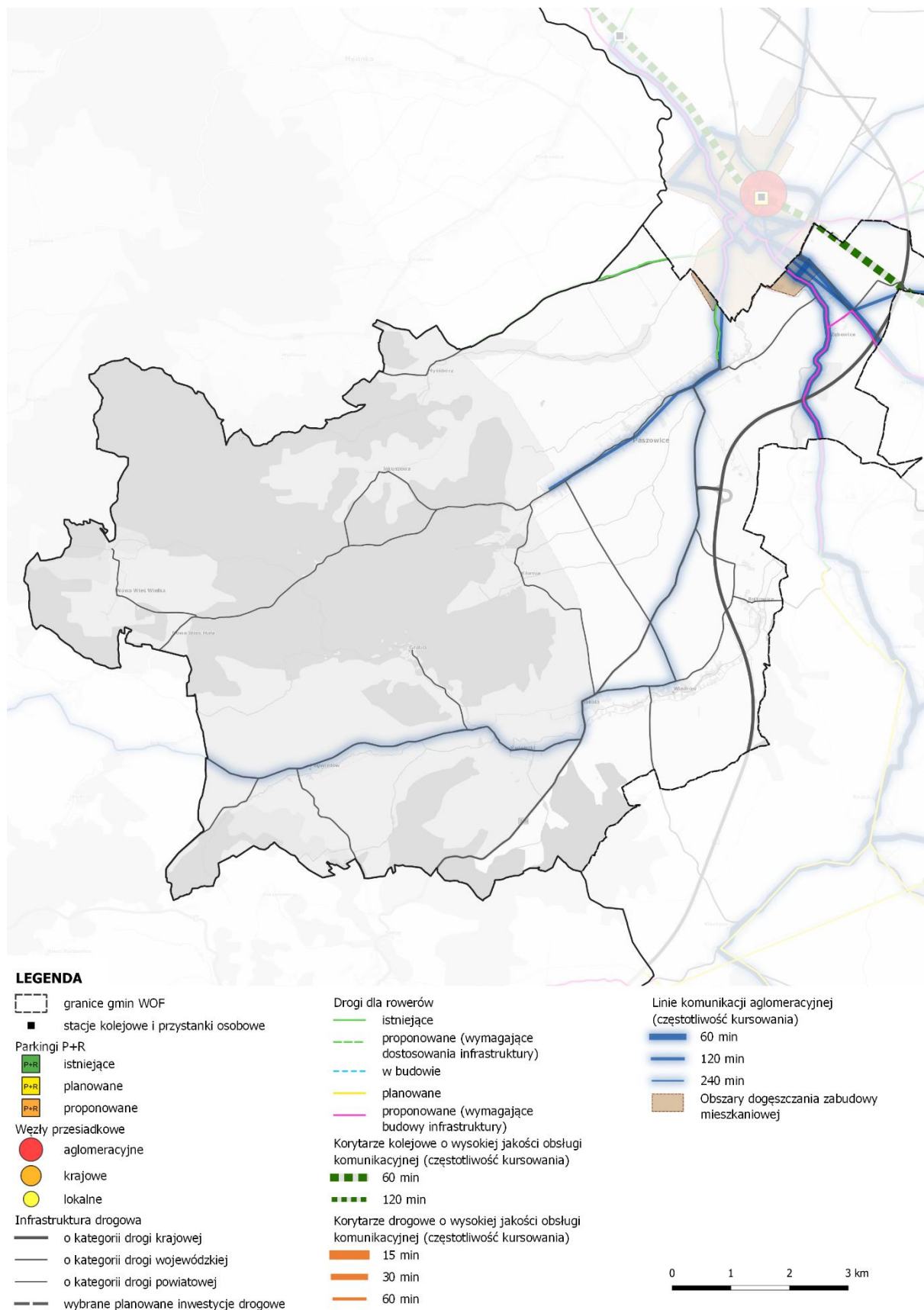
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, obliczenie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 16. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Paszowice (w)	1,2 mln zł	2,5 mln zł	6,9-21 mln zł	0,6 mln zł

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

Paszowice jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Wądroże Wielkie

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Wądroże Wielkie jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz co za tym idzie, opłacanie składek w obrębie jego funkcjonowania (**4.1.1.** oraz **1.1.1.**). Wypracowanie algorytmu finansowania związku oraz modelu prawnego współpracy stanowi odrębne zadanie **4.2.2.**

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.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Wądroże Wielkie jest konieczność utworzenia spójnej w skali WOF 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego w całym WOF systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych (**2.2.1.**). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie kompleksowej oferty dla turystyki rowerowej (**2.2.2.**). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla gminy

Wądroże Wielkie pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji podstawowych potrzeb.

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;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

Główne ustalenia

Plan mobilności jest dokumentem określającym wytyczne w zakresie planowania przestrzennego. Działanie **3.1.1.** wskazuje na konieczność racjonalizacji przeznaczania terenów pod zabudowę poprzez rzetelne wyliczenia faktycznego na nią zapotrzebowania 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.**). Zaplanowano także działania na rzecz szerszej współpracy międzysamorządowej w planowaniu generatorów ruchu (**3.2.1.**). SUMP zakłada kompleksowy 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 gminie Wądroże Wielkie (**3.2.2.**). W ramach SUMP uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**).

By zapewnić sukces polityki mobilności w miastach WOF, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w obszarze WOF jest w nadmiernym stopniu zorientowany na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach działania **5.1.1.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych w WOF.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie ośrodków pozarządowych WOF, w tym w gminie Wądroże Wielkie, planowane jest wprowadzenie hierarchizacji sieci drogowej 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane polityce zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie. Plan zakłada także transformację ulic w przestrzeń przyjazną dla wszystkich użytkowników ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**).

Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;

- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa przystanków autobusowych;
- Budowa ścieżki rowerowej.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

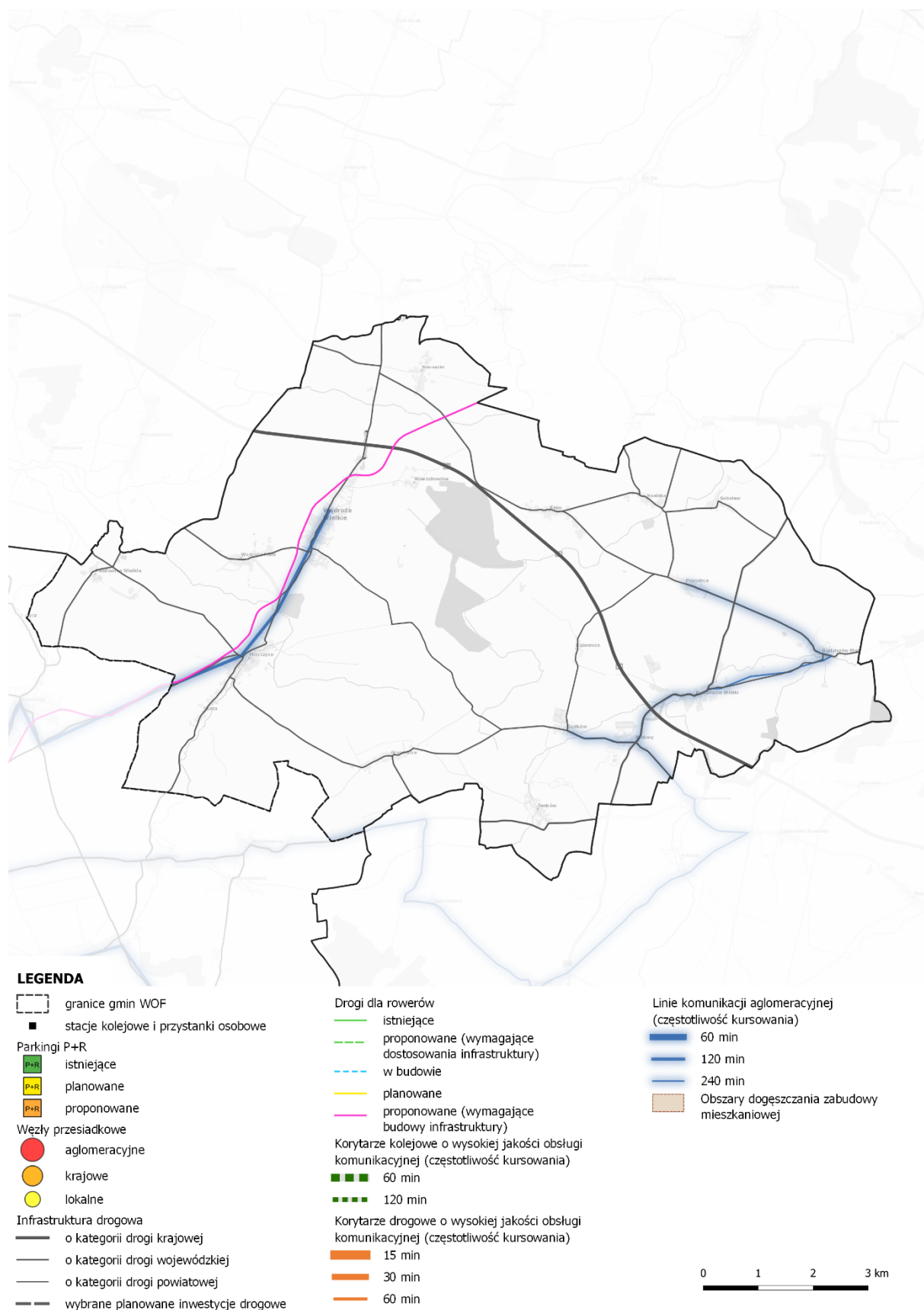
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 17. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Wądroże Wielkie	1,1 mln zł	2,2 mln zł	6,2 -19 mln zł	0,5 mln zł

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

Wądroże Wielkie jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Kamienna Góra (gmina wiejska)

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Kamienna Góra konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, a co za tym idzie opłacanie składki w obrębie jego funkcjonowania (**4.1.1.** oraz **1.1.1.**). Wypracowanie algorytmu finansowania związku oraz modelu prawnego współpracy stanowi odrębne zadanie **4.2.2.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona będzie 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.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Kamienna Góra 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.)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarach wiejskich (2.2.1.). Zasadnym jest prowadzenie działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (2.2.2.). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla gminy wiejskiej Kamienna Góra pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

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;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

Główne ustalenia

Plan mobilności jest dokumentem określającym wytyczne w zakresie planowania przestrzennego. Działanie 3.1.1. wskazuje na konieczność racjonalizacji w wytyczaniu terenów pod zabudowę poprzez rzetelne wyliczenia faktycznego na nią zapotrzebowania 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.). Zaplanowano także działania na rzecz szerszej współpracy międzysamorządowej w planowaniu generatorów ruchu (3.2.1.). SUMP zakłada kompleksowy 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 na terenie gminy Kamienna Góra (3.2.2.). W ramach SUMP uwzględniono także istotę niewielkich

projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**).

By zapewnić sukces polityki mobilności, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach publicznych.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze pozardzeniowym WOF.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie ośrodków pozardzeniowych WOF, w tym gminy wiejskiej Kamienna Góra, planowane jest wprowadzenie hierarchizacji sieci drogowej 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być

podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie. Plan zakłada także transformację ulic w przestrzeń przyjazną dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (6.1.2.). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (6.2.2.), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. 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 proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa nowych i modernizacja istniejących wiat przystankowych wraz z małą architekturą i infrastrukturą techniczną;
- Budowa parkingów B&R i pętli końcowych - Raszków, Kochanów dla zawracania i postoju autobusów co najmniej na końcowych przystankach zbiorowych linii wraz z małą infrastrukturą (w tym służącą turystyce rowerowej);
- Budowa inteligentnego systemu ITS, stworzenie niezbędnych rozwiązań informatycznych (aplikacja mobilna).

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

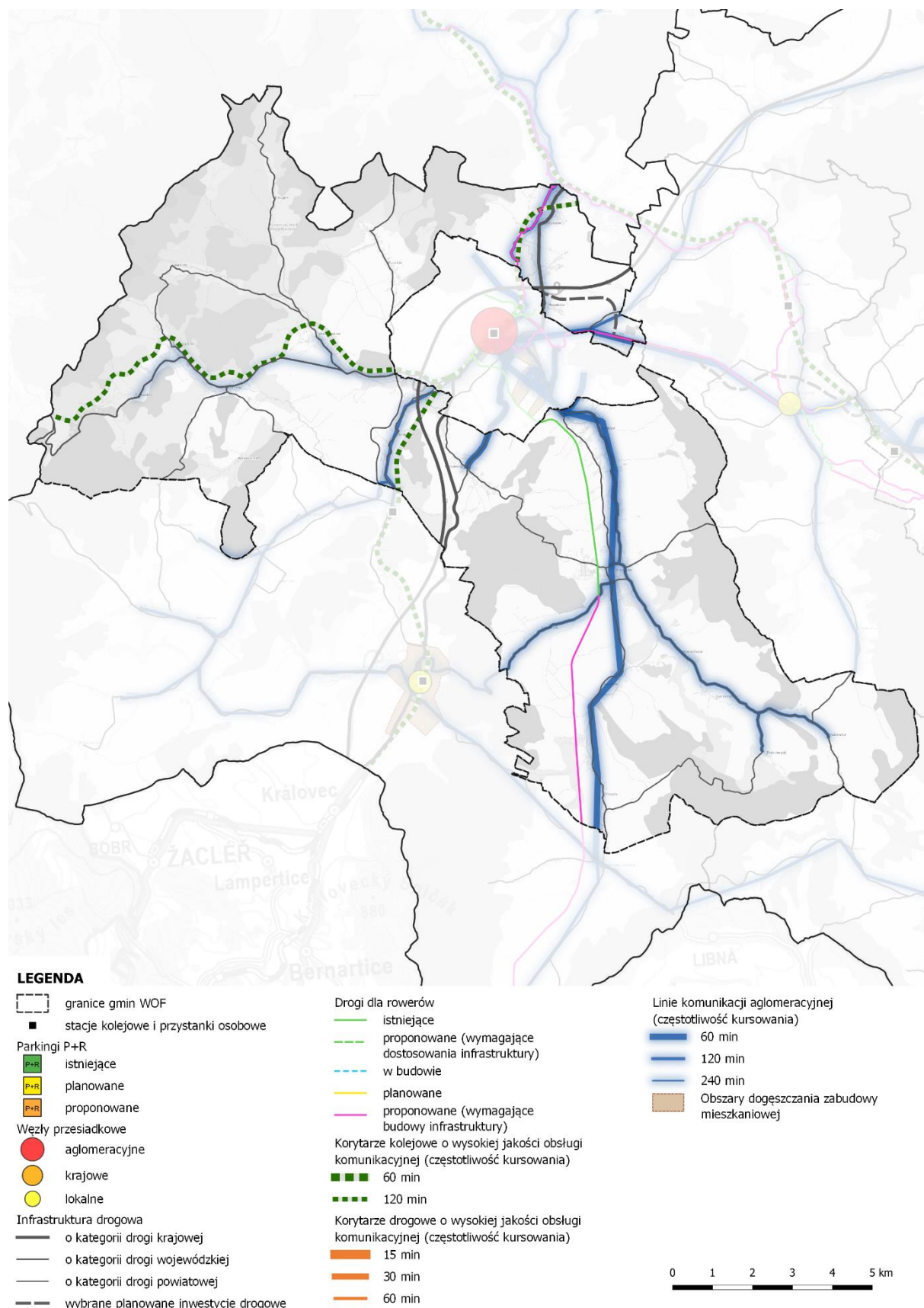
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 18. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Kamienna Góra (w)	2,6 mln zł	5,3 mln zł	14,6-45 mln zł	1,3 mln zł

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

Kamienna Góra jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Nowa Ruda (gmina wiejska)

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Nowa Ruda jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, a co za tym idzie opłacania składki w obrębie jego funkcjonowania – 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona zostanie na poziom związkowy w ramach Zarządu Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej. To tam będzie mieć miejsce realizacja założeń SUMP w zakresie informacji pasażerskiej, taryf (**1.2.1.**) i cyfryzacji (**4.2.1.**), koordynacji rozkładów jazdy (**1.2.3.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich dokumentach strategicznych, w tym w szczególności Strategii Rozwoju Gminy Nowa Ruda;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla ośrodków pozarządowych WOF, w tym gminy wiejskiej Nowa Ruda, 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarze gminy (**2.2.1.**). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (**2.2.2.**). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci

rowerowej dla ośrodków pozarządowych, w tym gminy Nowa Ruda, pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

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;
- Implementacja siatki dróg rowerowych do dokumentów strategicznych i planistycznych gminy;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. 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.**). 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 na terenach wiejskich WOF (**3.2.2.**). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**).

By zapewnić sukces polityki mobilności, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Racjonalizacja w wytyczaniu obszarów uzupełnienia zabudowy w planie ogólnym;

- Opracowanie standardów dostępności do transportu publicznego w ramach gminnych standardów urbanistycznych;
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych.

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: 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.**) Gmina wiejska Nowa Ruda w ramach współpracy WOF podejmować będzie działania z zakresu wymiany dobrych praktyk (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie gminy Nowa Ruda planowane jest wprowadzenie hierarchizacji sieci drogowej 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane polityce zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie. Plan zakłada także transformację ulic w przestrzeń przyjazną dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**).

Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności, poprzez m. in. budowę stacji szybkiego ładowania. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uwzględnienie założeń rozwoju elektromobilności w gminie w ramach dokumentach strategicznych;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa parkingów (parking przy przychodni zdrowia w Bożkowie, parking Świerki przy Sali Wiejskiej);
- Budowa stacji szybkiego ładowania z instalacją OZE oraz magazynem energii;
- Modernizacja istniejących wiat przystankowych na terenie Gminy Nowa Ruda z elektronicznym systemem informacyjnym;
- Instalacja radarowych wyświetlaczy prędkości;
- Modernizacja przejść dla pieszych na aktywne w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych - doposażenie przejść dla pieszych w sygnalizację świetlną, doświetlenie przejścia oraz dynamiczne pionowe i poziome oznakowanie;
- Budowa ścieżki rowerowej łączącej Gminę Miejską (Dwór Górny) z Gminą Wiejską Nowa Ruda – ścieżka prowadząca do Dworu Dolnego we Włodowicach.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

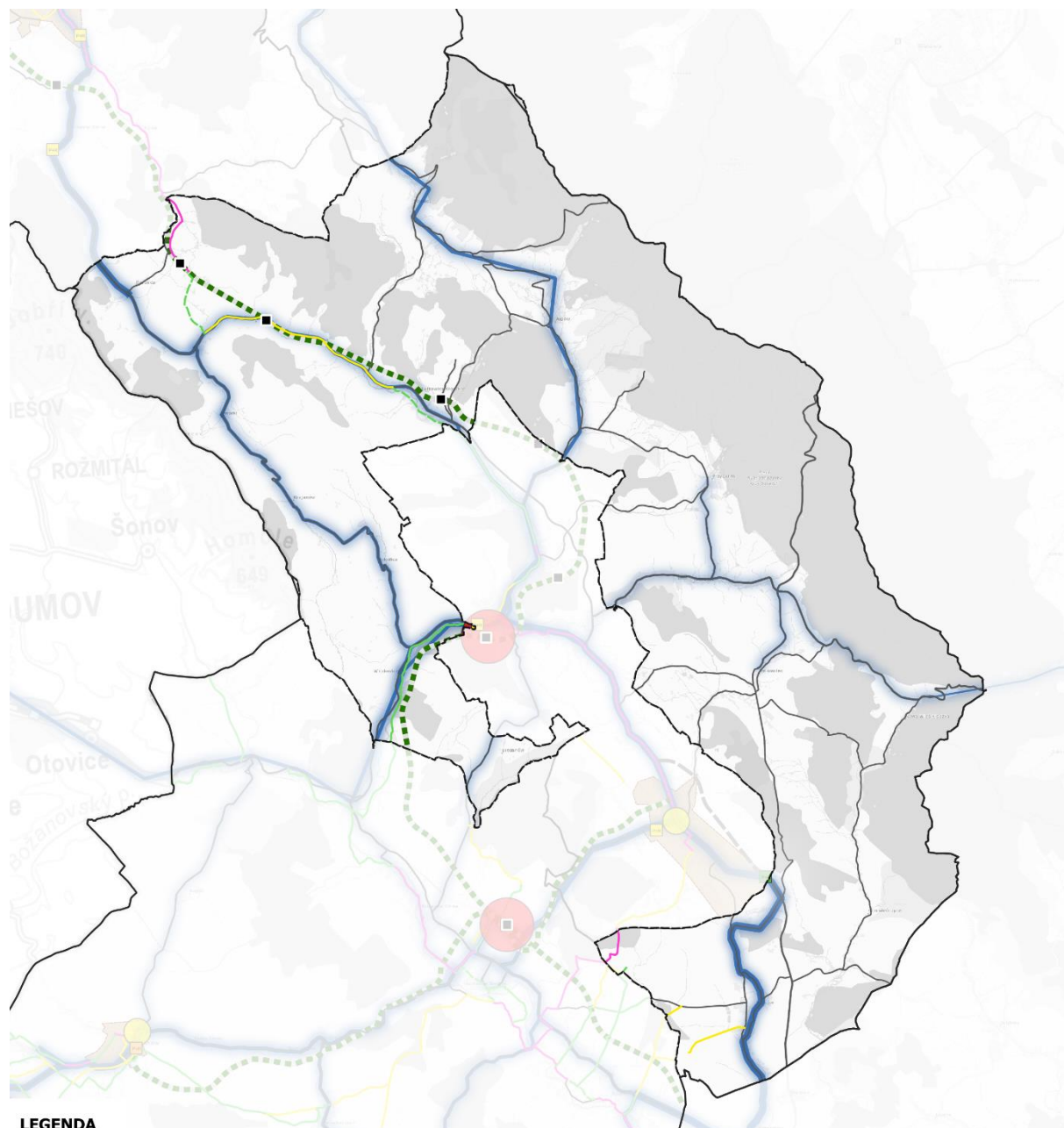
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 19. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Nowa Ruda (w)	3,1 mln zł	6,4 mln zł	17,7-54 mln zł	1,5 mln zł

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

Nowa Ruda jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



LEGENDA

- granice gmin WOF
- stacje kolejowe i przystanki osobowe

- Parkingi P+R**
- istniejące
 - planowane
 - proponowane

- Węzły przesiadkowe**
- aglomeracyjne
 - krajowe
 - lokalne

- Infrastruktura drogowa**
- o kategorii drogi krajowej
 - o kategorii drogi wojewódzkiej
 - o kategorii drogi powiatowej
 - wybrane planowane inwestycje drogowe

- Drogi dla rowerów**
- istniejące
 - proponowane (wymagające dostosowania infrastruktury)
 - w budowie
 - planowane
 - proponowane (wymagające budowy infrastruktury)

- Korytarze kolejowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)**
- 60 min
 - 120 min

- Korytarze drogowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)**
- 15 min
 - 30 min
 - 60 min

- Linie komunikacji aglomeracyjnej (częstotliwość kursowania)**

- 60 min
- 120 min
- 240 min
- Obszary dogęszczania zabudowy mieszkaniowej

0 1 2 3 km

Dobromierz

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Dobromierz jest konieczność przystąpienia do związku (Zarządu Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej), który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, a co za tym idzie opłacanie składki w obrębie jego funkcjonowania (**4.1.1.** oraz **1.1.1.**). Wypracowanie algorytmu finansowania związku oraz modelu prawnego współpracy stanowi odrębne zadanie **4.2.2.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona będzie 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.**). Istotnym zagadnieniem jest także rozwój kompetencji i zakupy oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gminy WOF realizują wspólne zakupy taboru.

Zadania inwestycyjne o niewielkiej skali związane z poprawą dostępności infrastruktury transportu publicznego ujęto w działaniu **1.2.2.**

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Uwzględnienie funkcjonowania związku we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Dobromierz 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarach wiejskich (**2.2.1.**). Konieczna jest realizacja działań mających na celu

wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla ośrodków pozarządowych pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Zapewnienie standardu infrastruktury rowerowej zgodnego z wytycznymi WR-D-42;
- Zawarcie w dokumentach gminnych, wskazanego w ramach SUMP, przebiegu dróg dla rowerów;
- Zapewnienie oznakowania szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego;
- Uwzględnienie problematyki turystyki rowerowej w strategiach z obszaru polityki gospodarczej, promocji i turystyki;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. 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.**). Zaplanowano także działania na rzecz szerszej współpracy międzysamorządowej w planowaniu generatorów ruchu (**3.2.1.**). SUMP zakłada 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 na terenach wiejskich WOF (**3.2.2.**). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**). By zapewnić sukces polityki mobilności, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Opracowanie standardów dostępności do transportu zbiorowego w ramach planu ogólnego;

- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w obszarze WOF jest w nadmiernym stopniu zorientowany na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach działania **5.1.1.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze pozarządzeniowym WOF.

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: 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.**) Założono również, iż gmina Dobromierz będzie cyklicznie wymieniać się dobrymi praktykami z pozostałymi jednostkami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie ośrodków pozarządzeniowych WOF planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingu P&R (**6.1.1.**). Plan zakłada także transformację ulic w przestrzenie przyjazne dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**).

Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Utworzenie linii autobusowej na trasie Wałbrzych – Stare Bogaczowice – Dobromierz – Świebodzice, a także wyposażenie jej poprzez budowę wiat przystankowych - zielone przystanki w miejscowościach na planowanej trasie z najazdami dla osób z niepełnosprawnościami.
- Budowa odcinka chodnika, oświetlenie, przejścia dla pieszych (lokalizacja i ilość zgodnie z opracowywaną dokumentacją projektową);
- Budowa węzła przesiadkowego, parkingu P&R, B&R przebudowa odcinka drogi, budowa odcinka chodnika, najazdów dla niepełnosprawnych, wiaty przystankowej (zielonego przystanku), parkingu, oświetlenia, monitoringu;
- Budowa infrastruktury na trasie dojazdowej (z Jawora do Dobromierza), stanowiącej element sieci obsługującej węzeł przesiadkowy w Dobromierzu, postawienie wiat przystankowych (zielone przystanki) na planowanej trasie, z najazdami dla osób z niepełnosprawnościami, budowa odcinka chodnika, oświetlenia, przejścia dla pieszych (lokalizacja i ilość zgodnie z dokumentacją projektową).

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

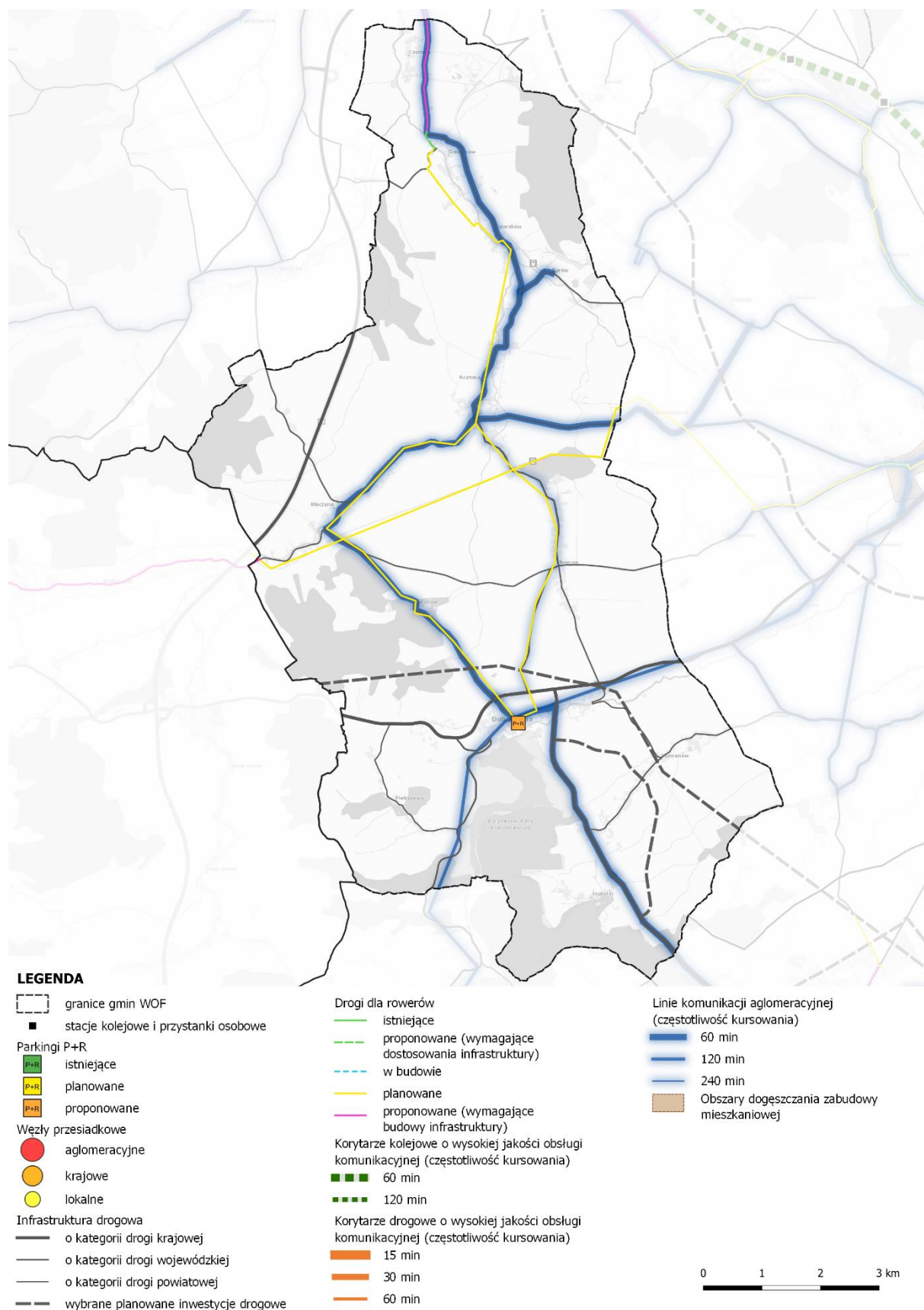
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 20. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Dobromierz	1,4 mln zł	3 mln zł	8,1-25 mln zł	0,7 mln zł

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

Dobromierz jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Marcinowice

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Marcinowice w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, a co za tym idzie konieczność 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.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona będzie 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.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gmina Marcinowice wraz z pozostałymi WOF realizują wspólne zakupy taboru.

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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Marcinowice 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.**)

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarach wiejskich (**2.2.1.**). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla gminy pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

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;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. 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.**). 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 na terenach wiejskich WOF (**3.2.2.**). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**).

By zapewnić sukces polityki mobilności, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Opracowanie standardów dostępności do transportu publicznego w planie ogólnym;
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy z dala od miast i dotychczasowych głównych ciągów komunikacyjnych;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w obszarze WOF jest w nadmiernym stopniu zorientowany na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach działania **5.1.1.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze pozarządzeniowym WOF.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie ośrodków pozarządzeniowych WOF planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane celom związanym z polityką zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), mieszczących się w sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych. Plan zakłada także transformację ulic w przestrzeń przyjazną dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uwzględnienie roli parkingów P&R w dokumentach planistycznych;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa węzłów przesiadkowych P&R i B&R wraz z ciągami pieszo-rowerowymi we Wsi Marcinowice, Wsi Szczepanów oraz Wsi Strzelce. W ramach projektu odbudowany i ulepszony zostanie plac przed wejściem na peron stacji, utworzone zostaną miejsca postojowe dla samochodów osobowych, systemowe wiaty dla rowerów, zapewniony będzie monitoring wraz z oświetleniem całego terenu. Przestrzeń terenu zostanie uzupełniona o elementy małej architektury jak również nastąpi wymiana ogrodzenia terenu, budowa dojazdów i dojazdów, organizacja terenów zielonych, ławki, itp.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

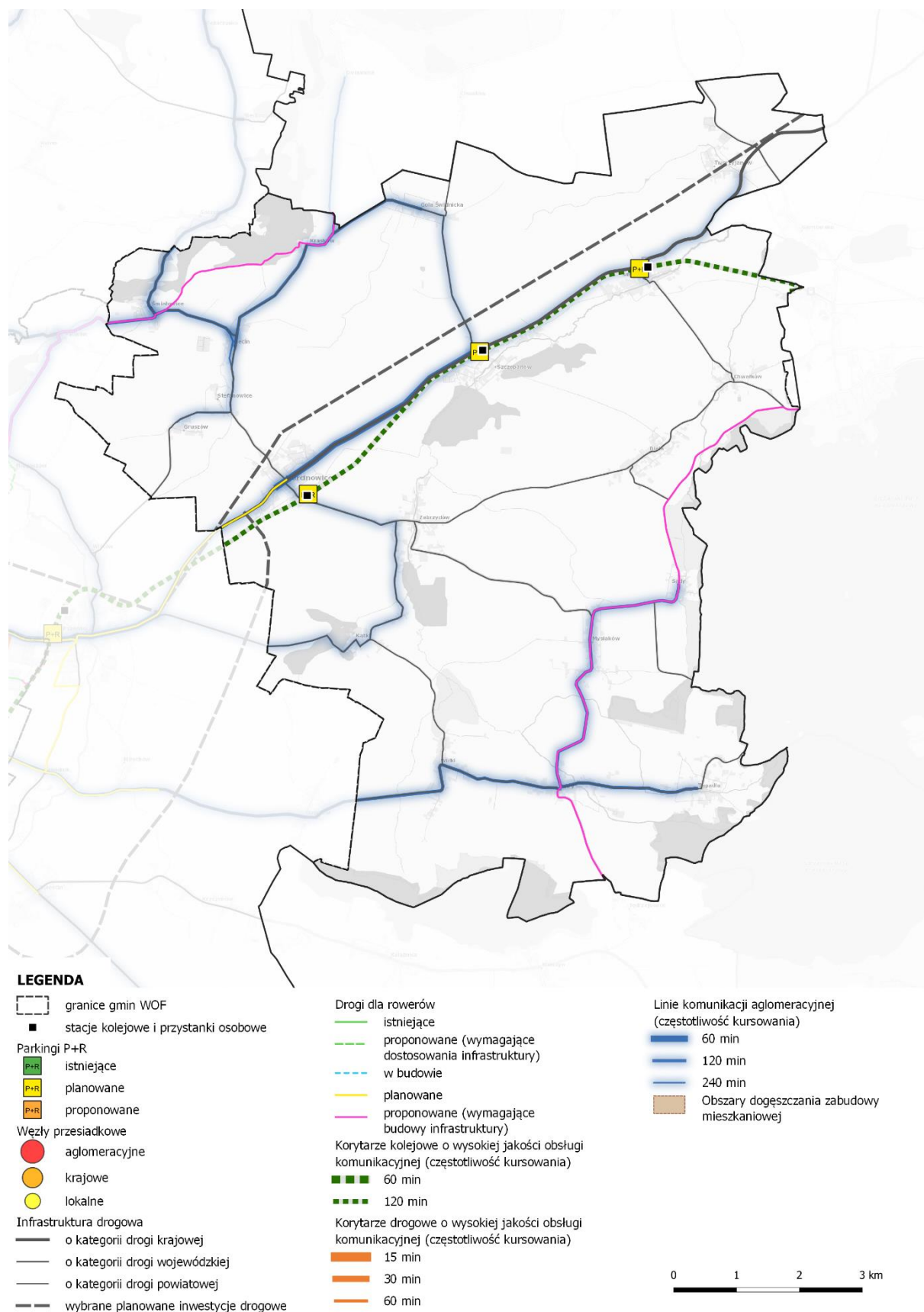
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, podanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 21. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Marcinowice	1,9 mln zł	3,8 mln zł	10,4-32 mln zł	0,9 mln zł

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

Marcinowice jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



Czarny Bór

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Czarny Bór jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, a co za tym idzie opłacania składki w jego obrębie (**4.1.1.** oraz **1.1.1.**). Wypracowanie algorytmu finansowania związku oraz modelu prawnego współpracy stanowi odrębne zadanie **4.2.2.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona będzie 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.**), a także koordynacji rozkładów jazdy (**1.2.3.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gmina Czarny Bór wraz z pozostałymi z WOF realizują wspólnie zakupy taboru.

Założenia SUMP wskazują również, iż na terenie Czarnego Boru realizowane będą zadania inwestycyjne związane z poprawą dostępności infrastruktury transportu publicznego o niewielkiej skali (**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 we wszystkich dokumentach strategicznych;
- Uwzględnienie roli węzła przesiadkowego w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Czarny Bór 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.**). W ramach dokumentu wskazano przebieg dróg dla rowerów na terenie gminy.

System dróg dla rowerów nie powinien ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na obszarach wiejskich (2.2.1.). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie 2.2.2.). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla ośrodków pozarządowych pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

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;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. 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.) w ramach planów ogólnych. 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 na gminy Czarny Bór (3.2.2.). W jednostce podkreślana będzie istota niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.).

By zapewnić sukces polityki mobilności, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;

- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy i dotychczasowych głównych ciągów komunikacyjnych;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w gminie Czarny Bór i na terenie całego WOF jest w nadmiernym stopniu zorientowany na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach działania **5.1.1.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych na obszarze pozarządowym WOF.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk pomiędzy gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie ośrodków pozarządowych WOF, w tym w gminie Czarny Bór, planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. Wykorzystanie narzędzi ITS powinno być podporządkowane polityce zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie. Plan zakłada także transformację ulic w przestrzenie przyjazne dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**).

Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc

aktywności gospodarczej. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa przystanków autobusowych;
- Budowa ścieżek pieszo-rowerowych;
- Utworzenie stanowisk postojowych dla autobusów;
- Budowa parkingu P&R, w tym wiat, stojaków rowerowych, jezdni manewrowych, instalacji elektrycznych, instalacji PV, oświetlenia, magazynu energii, tablic informacyjnych;
- Modernizacja/ budowa wiat przystankowych wraz z drogą rowerową prowadzącą do lokalnego węzła przesiadkowego;
- Budowa inteligentnego systemu ITS, stworzenie niezbędnych rozwiązań informatycznych (aplikacja mobilna) z funkcjonalnościami niezbędnymi do korzystania z przewozów oraz obsługi podróży.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

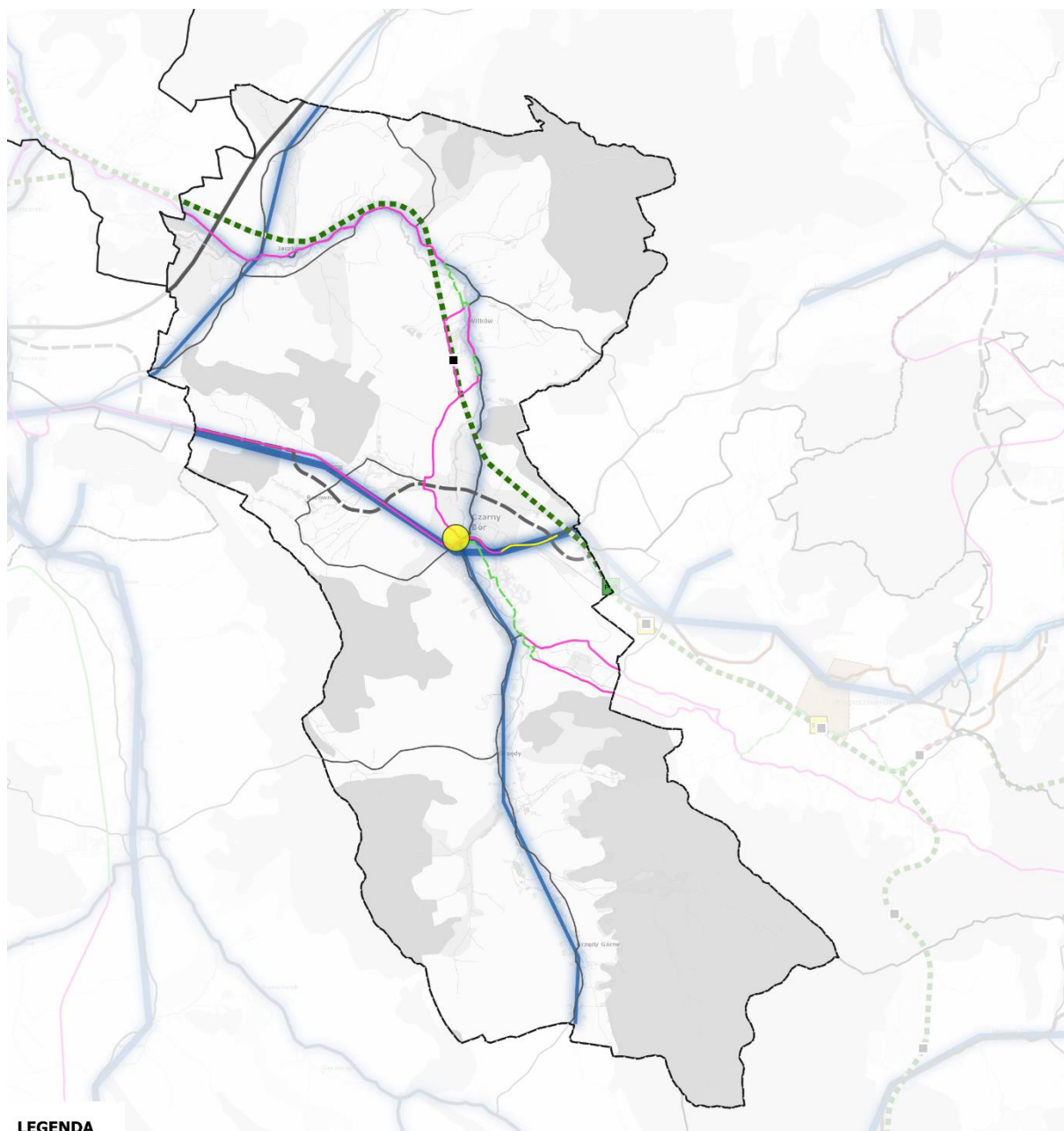
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 22. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Czarny Bór	1,4 mln zł	2,9 mln zł	7,9-24 mln zł	0,7 mln zł

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

Czarny Bór jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



LEGENDA

- granice gmin WOF
- stacje kolejowe i przystanki osobowe

Parkingi P+R

- P+R istniejące
- P+R planowane
- P+R proponowane

Węzły przesiadkowe

- aglomeracyjne
- krajowe
- lokalne

Infrastruktura drogowa

- o kategorii drogi krajowej
- o kategorii drogi wojewódzkiej
- o kategorii drogi powiatowej
- wybrane planowane inwestycje drogowe

Drogi dla rowerów

- istniejące
- proponowane (wymagające dostosowania infrastruktury)
- w budowie
- planowane
- proponowane (wymagające budowy infrastruktury)

Korytarze kolejowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min

Korytarze drogowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)

- 15 min
- 30 min
- 60 min

Linie komunikacji aglomeracyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min
- 240 min
- Obszary dogęszczania zabudowy mieszkaniowej

0 1 2 3 km

Stare Bogaczowice

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Stare Bogaczowice jest konieczność przystąpienia do związku, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego oraz konieczność opłacania składki w jego obrębie (**4.1.1.** oraz **1.1.1.**). Wypracowanie algorytmu finansowania związku oraz modelu prawnego współpracy stanowi odrębne zadanie **4.2.2.**

Większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona będzie 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.**). Istotnym zagadnieniem jest także rozwój kompetencji i zakupy oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest odrębny od komunikacji aglomeracyjnej projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gmina Stare Bogaczowice wraz z pozostałymi WOF zrealizują wspólne zakupy taboru.

Zadania inwestycyjne o niewielkiej skali związane z poprawą dostępności infrastruktury transportu publicznego ujęto w działaniu **1.2.2.**

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Uwzględnienie funkcjonowania związku we wszystkich strategiach rozwoju;
- Opracowanie i uchwalenie Strategii Rozwoju Gminy Stare Bogaczowice, stanowiąca kompleksowy fundament rozwoju, uwzględniającej założenia i ideę SUMP;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Stare Bogaczowice jest konieczność tworzenia 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.**).

Systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych położonych na

obszarach wiejskich (**2.2.1.**). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (działanie **2.2.2.**). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla ośrodka pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Opracowanie koncepcji przebiegu dróg dla rowerów przez gminę Stare Bogaczowice, zgodnej z założeniami zrównoważonej mobilności;
- 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;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. 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.**) w planach ogólnych. 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 gminie (**3.2.2.**). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (**3.3.1/3.3.2.**).

By zapewnić sukces polityki mobilności w jednostce, konieczne jest również tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (**3.3.3.**), także za pomocą uspokojenia ruchu i tworzenia przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;

- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy z dala od miejscowości Stare Bogaczowice i dotychczasowych głównych ciągów komunikacyjnych;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności 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.** zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych w Starych Bogaczowicach.

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: 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.**) W tej części uwzględniono także wymianę dobrych praktyk gminy Stare Bogaczowice z pozostałymi gminami WOF (**5.2.2.**).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie ośrodków pozarządowych WOF, w tym w gminie Stare Bogaczowice, planowane jest wprowadzenie hierarchizacji sieci drogowej (**6.1.2.**). Zmiany mają na celu poprawę bezpieczeństwa i atrakcyjności dla ruchu pieszego i rowerowego ulic, które nie stanowią głównego szkieletu sieci komunikacyjnej. Plan zakłada także transformację ulic w przestrzeń przyjazną dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**). Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa przystanków autobusowych.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

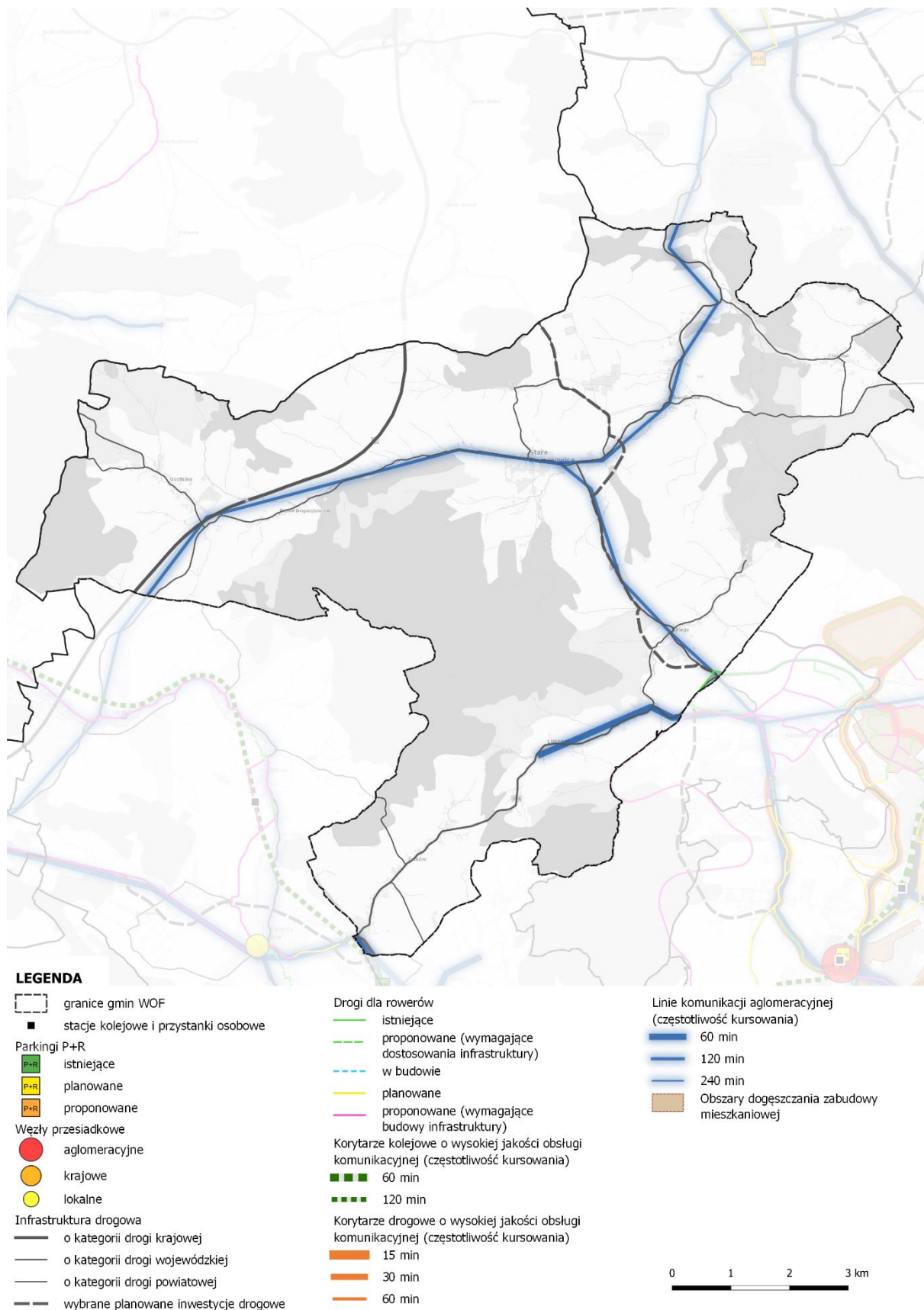
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, podanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 23. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Stare Bogaczowice	1,3 mln zł	2,6 mln zł	7,1-21 mln zł	0,6 mln zł

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

Stare Bogaczowice jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP w tym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku, Zarządu Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej, który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, co za tym idzie konieczność opłacania składki w jego obrębie (**4.1.1.** oraz **1.1.1.**). Wypracowanie algorytmu finansowania związku oraz modelu prawnego współpracy stanowi odrębne zadanie **4.2.2.**

Co istotne dla gminy Radków większość zadań związanych z zarządzaniem polityką transportową przeniesiona jest 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.**). Istotnym zagadnieniem dla jednostki jest wzmocnienie współpracy transgranicznej z IDS IREDO w Czechach (**4.2.3.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Założony jest projekt taborowy (**1.3.1.**), który oznacza, że by uzyskać oszczędności, gmina Radków wraz z pozostałymi współtworzącymi WOF zrealizują wspólne zakupy taboru.

W jednostce podejmowane będą również zadania inwestycyjne o niewielkiej skali, związane z poprawą dostępności infrastruktury transportu publicznego (**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 we wszystkich dokumentach strategicznych (m. in. Strategii Rozwoju Gminy, Strategii Zrównoważonego Rozwoju Gminy);
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Radków jest konieczność utworzenia spójnej w skali WOF sieci dróg dla rowerów oraz ulic o uspokojonym ruchu i ciągów niezwiązanych z siecią dróg dla samochodów (**2.1.1.**). Działania te realizowane będą z założeniem ich ponadlokalności. Podejmowane powinny być również zadania uzupełniające, mające na celu obsługę ruchu rowerowego i jego integrację z pozostałymi środkami transportu (**2.1.2./2.1.3.**)

Jak wskazano powyżej systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych (**2.2.1.**). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (**2.2.2.**). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla ośrodków pozarządowych, w tym gminy Radków, pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

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;
- Kształtowanie sieci rowerowej na terenie gminy Radków w dokumentach strategicznych i inwestycyjnych, z głównym założeniem jej spójności i ponadlokalności;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

Główne ustalenia

Plan mobilności stanowi również dokument określający wytyczne w zakresie planowania przestrzennego. Działanie **3.1.1.** planu działania SUMP wskazuje na konieczność racjonalizacji przeznaczania w dokumentach planistycznych gminy Radków 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 w ramach planów ogólnych (**3.1.3.**). 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 gminie Radków (3.2.2.). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności zrównoważonej w gminie Radków konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także uspokajanie ruchu i tworzenie przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Konieczność opracowania standardów dostępności transportu publicznego w gminnych standardach urbanistycznych w ramach planów ogólnych;
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy z dala od miasta Radków i dotychczasowych głównych ciągów komunikacyjnych;
- Opracowywanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w szczególności dla terenów cechujących się presją urbanizacyjną;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne;
- Implikacja założeń z zakresu zrównoważonej mobilności w dokumentach o tematyce środowiskowej np. Programu Ochrony Środowiska czy Planu Gospodarki Niskoemisyjnej.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w gminie Radków zorientowany jest na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach SUMP, działania 5.1.1., zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych, w tym w szczególności tych cechujących się szczególnymi walorami przyrodniczymi. Dla gminy Radków szczególnie istotnym jest działanie 5.1.2. wskazujące na Ochronę Parku Narodowego Gór Stołowych przed presją parkingową dzięki ograniczeniom wjazdu i budowie systemu Park&Ride.

W gminie realizowane będą 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.) Gmina Radków współpracować będzie z pozostałymi jednostkami WOF w ramach wymiany dobrych praktyk (5.2.2.).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego oraz rowerowego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie gminy Radków planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. Stosowanie narzędzi ITS powinno być związane z polityką zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (**6.1.1.**), które muszą być zlokalizowane w sąsiedztwie obszarów cennych przyrodniczo, aby chronić je przed presją parkingową. Plan zakłada także transformację ulic w przestrzenie przyjazne dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (**6.1.2.**).

W ramach SUMP zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (**6.2.2.**), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. W ramach działania **6.2.3.** przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym, z punktu widzenia gminy, projektem związanym z ciągami drogowymi jest 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Ustanowienie strefy ograniczonego dostępu dla samochodów na obszarze Parku Narodowego Gór Stołowych poprzez ustanowienie Strefy Czystego Transportu na lub innej formy ograniczenia wjazdu dla jednodniowego ruchu turystycznego na drogach gminnych;
- Budowy systemu P&R dla turystów zintegrowanego z ofertą autobusów łączących Radków, Karłów i Kudowę-Zdrój oraz najbliższe węzły sieci kolejowej;
 - Budowa węzła Ścinawka Średnia;
 - Wznowienie ruchu kolejowego linii kolejowej nr 327 na odcinku Ścinawka Średnia – Radków do 2035 r.;

- Poprawa jakości egzekucji przepisów w zakresie walki z nielegalnym parkowaniem na obszarze Parku Narodowego;
- Uruchomienie połączeń transgranicznych łączących węzeł przesiadkowy w Ścinawce Średniej z Broumovem;
- Budowa parkingu P&R przy ul. Handlowej.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

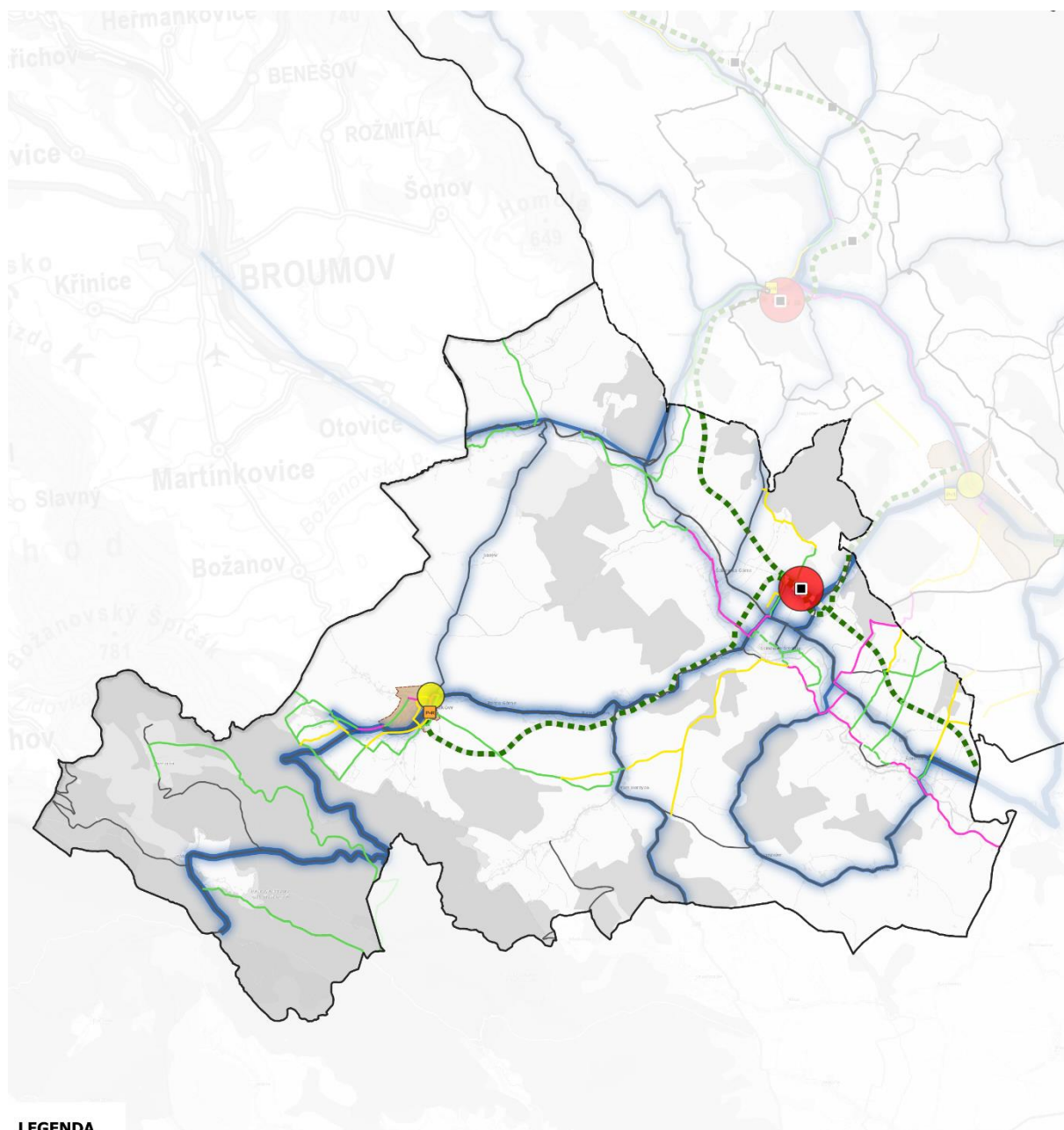
Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. nie jest możliwe. Oszacowano jednak rząd wielkości wydatków związanych z realizacją SUMP we wszystkich obszarach strategicznych – tj. realizacji zarówno inwestycji, 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 24. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Radków	2,6 mln zł	5,5 mln zł	15,7-47,2 mln zł	2 mln zł

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

Radków jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej



LEGENDA

- granice gmin WOF
- stacje kolejowe i przystanki osobowe

- Parkingi P+R
- istniejące
 - planowane
 - proponowane

- Węzły przesiadkowe
- aglomeracyjne
 - krajowe
 - lokalne

- Infrastruktura drogowa
- o kategorii drogi krajowej
 - o kategorii drogi wojewódzkiej
 - o kategorii drogi powiatowej
 - wybrane planowane inwestycje drogowe

- Drogi dla rowerów
- istniejące
 - proponowane (wymagające dostosowania infrastruktury)
 - w budowie
 - planowane
 - proponowane (wymagające budowy infrastruktury)

- Korytarze kolejowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)
- 60 min
 - 120 min

- Korytarze drogowe o wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (częstotliwość kursowania)
- 15 min
 - 30 min
 - 60 min

- Linie komunikacji aglomeracyjnej (częstotliwość kursowania)

- 60 min
- 120 min
- 240 min
- Obszary dogęszczania zabudowy mieszkaniowej

0 1 2 3 km

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

Główne ustalenia

Najważniejszą konsekwencją ustaleń SUMP dla gminy Walim w powyższym obszarze jest konieczność przystąpienia do związku (Zarządu Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej), który będzie odpowiadał za spójność systemu transportu aglomeracyjnego, co za tym idzie opłacania składek w obrębie jego funkcjonowania – 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.**

Co istotne dla gminy 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.**), a także koordynacji rozkładów jazdy (**1.2.3.**). Istotnym zagadnieniem jest także rozwój kompetencji i zakup oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (**4.1.2.**). Plan zakłada powiązanie systemu komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej, ale nie przesądza o formule kontraktowania usług.

Plan działania w ramach SUMP zakłada, że gmina Walim wraz z pozostałymi współtworzącymi WOF, celem uzyskania oszczędności, realizować będzie projekt mający na celu wspólne zakupy taboru dla systemu komunikacji aglomeracyjnej (**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 we wszystkich strategiach rozwoju;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Konieczność uwzględnienia kwestii zrównoważonej mobilności jako obszaru działań strategicznych w dokumentach gminnych;
- Uwzględnienie współfinansowania systemu transportu aglomeracyjnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

W tym obszarze strategicznym podstawową konsekwencją przyjęcia SUMP dla gminy Walim jest konieczność utworzenia spójnej w skali WOF sieci dróg dla rowerów oraz ulic o uspokojonym ruchu i ciągów niezwiązanych z siecią dróg dla samochodów (2.1.1.). Działania te realizowane będą z założeniem ich ponadlokalności. Podejmowane powinny być również zadania uzupełniające, mające na celu obsługę ruchu rowerowego i jego integrację z pozostałymi środkami transportu (2.1.2./2.1.3.)

Jak wskazano powyżej systemy dróg dla rowerów nie powinny ograniczać się do zasięgu terytorialnego poszczególnych gmin, ale stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego, zatem prowadzić do atrakcji turystycznych (2.2.1.). Konieczna jest realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej (2.2.2.). Jednak niezmiennie istotną funkcją sieci rowerowej dla ośrodków pozarządowych, w tym gminy Walim, pozostaje stworzenie infrastruktury do codziennych przemieszczeń, szczególnie umożliwiającej sprawny dojazd do miejsc realizacji codziennych potrzeb.

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;
- Zapewnienie rozwiniętej sieci rowerowej na terenach niedostępnych dla ruchu samochodowego ze względu na ochronę przyrody.

3. Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

Główne ustalenia

Plan mobilności stanowi również dokument określający wytyczne w zakresie planowania przestrzennego. Działanie 3.1.1. planu działania SUMP wskazuje na konieczność racjonalizacji przeznaczania w dokumentach planistycznych gminy Walim 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 w ramach planów ogólnych (3.1.3.). 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 gminie Walim (3.2.2.). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej

architektury i likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności zrównoważonej w gminie Walim konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu (3.3.3.), także uspokajanie ruchu i tworzenie przestrzeni współdzielonych w kluczowych przestrzeniach ośrodków wiejskich.

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

- Konieczność opracowania bilansu terenów pod zabudowę;
- Konieczność uwzględnienia standardów dostępności transportu publicznego w gminnych standardach urbanistycznych w ramach planów ogólnych;
- Stosowanie standardów projektowania uniwersalnego we wszystkich projektach inwestycyjnych;
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla planowanej nowej zabudowy z dala od Walimia i dotychczasowych głównych ciągów komunikacyjnych;
- Konieczność dogęszczania dotąd rozproszonej zabudowy, przy zachowaniu obecnego układu wzdłuż głównej osi drogowej wyznaczonej przez istniejące ciągi komunikacyjne.

4. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności oraz zrównoważona turystyka

Główne ustalenia

Ruch turystyczny w gminie Walim zorientowany jest na indywidualną motoryzację. Z tego względu w ramach SUMP, działania 5.1.1. zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych, takich jak Sztolnie Walimskie czy Zamek Grodno.

W gminie realizowane będą 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.). Gmina Walim współpracować będzie z pozostałymi jednostkami WOF w ramach wymiany dobrych praktyk (5.2.2.).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Prowadzenie działań z obszaru turystyki z uwzględnieniem kwestii zrównoważonej mobilności;
- Łączenie promocji gminy z promocją transportu publicznego oraz rowerowego;
- Uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w działaniach edukacyjnych.

5. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Na terenie gminy Walim planowane jest wprowadzenie hierarchizacji 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. Stosowanie narzędzi ITS powinno być związane z polityką zrównoważonej mobilności, nie zaś celem samym w sobie.

Plan zakłada także transformację ulic w przestrzeń przyjazną dla ruchu pieszego i rowerowego w reprezentacyjnych punktach miejscowości (6.1.2.). W ramach SUMP zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (6.2.2.), które zakładają uwzględnienie rozwoju towarowego transportu kolejowego w planowaniu miejsc aktywności gospodarczej. W ramach działania 6.2.3. przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności. Istotnym, z punktu widzenia gminy, projektem związanym z ciągami drogowymi jest 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;
- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Uprzywilejowanie ruchu pieszego w kluczowych punktach poprzez uspokojenie ruchu drogowego i zmianę nawierzchni.

6. Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa parkingu P&R w Zagórzcu Śląskim przy stacji kolejowej relacji Jedlina Zdrój –Świdnica oraz przy przystankach autobusowych przy ul. Głównej w Zagórzcu Śląskim, (dz. nr 375 obręb Zagórzcie Śląskie). Inwestycja obejmuje budowę miejsc postojowych, stojaków rowerowych, ławek, śmietników, monitoringu i oświetlenia. Zaplanowano remont/ przebudowę drogi zlokalizowanej przy parkingu, będzie ona mogła stanowić dojazd/wyjazd z parkingu (dz. Nr 161/6 obręb Zagórzcie Śląskie na odcinku ok. 90 m);
- Modernizacja przystanków autobusowych poprzez budowę/ wymianę wiat, dostosowanie ich do wymagań inteligentnego systemu informacji pasażerskiej i dostosowanie do obsługi osób z niepełnosprawnościami oraz montaż e-rozkładów jazdy.

7. Orientacyjne koszty realizacji Planu

Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów realizacji Planu w perspektywie 2035 r. 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 25. Szacunkowe koszty realizacji planu w latach 2024-2035

GMINA	Minimalne koszty roczne	Maksymalne Koszty roczne	Łączne koszty realizacji planu do 2035 r.	Szacunkowe roczne koszty współtworzenia aglomeracyjnego systemu transportu w 2030 r. (Zadanie 1.1.1.)
Walim	1,6 mln zł	3,3 mln zł	8,8-27 mln zł	0,8 mln zł

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

Walim jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej

