



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego

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

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

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

Główne ustalenia

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

Choć Plan zakłada zachowanie autonomii Wałbrzycha w kształtowaniu swojej oferty komunikacyjnej, utworzenie spójnego systemu transportu aglomeracyjnego wymaga pełnienia przez ośrodek funkcji lidera systemu. 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.**) także w wymiarze transgranicznym (**4.2.3.**) oraz rozwoju kompetencji i zakupów oprogramowania niezbędnego do rozwoju systemu (analiz z zakresu inżynierii ruchu) (**4.1.2.**).

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

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

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Uwzględnienie funkcjonowania związku (Zarządu Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej) we wszystkich strategiach rozwoju, w tym w szczególności w Strategii Rozwoju Gminy;
- Uwzględnienie roli węzłów przesiadkowych w dokumentach planistycznych;
- Uwzględnienie w Strategii Rozwoju Miasta Wałbrzycha, szczególnie istotnej i dominującej roli Wałbrzycha jako rdzenia Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Główne ustalenia

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

Miejskie systemy dróg dla rowerów powinny stanowić część spójnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego (2.2.1.), a realizacja tych działań ma na celu poprawę atrakcyjności turystyki rowerowej (działanie 2.2.2.). Priorytetem dla Wałbrzycha pozostaje jednak uzupełnianie i dbanie o jakość infrastruktury rowerowej służącej do codziennych przemieszczeń.

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Zwiększenie nacisku na spójność sieci w wyznaczaniu w programach operacyjnych kolejności realizacji działań inwestycyjnych;
- Zapewnienie standardu infrastruktury rowerowej zgodnego z wytycznymi WR-D-42;
- Zapewnienie oznakowania szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego;
- Uwzględnienie roli i rangi miejskiej sieci rowerowej w miejskim systemie transportowym;
- Uwzględnienie problematyki turystyki rowerowej w strategiach z obszaru polityki gospodarczej, promocji i turystyki.

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 Wałbrzycha ma tu zasadniczy charakter. Zaplanowano także działania na rzecz szerszej współpracy międzysamorządowej w planowaniu generatorów ruchu (3.2.1.). SUMP zakłada szeroki udział urbanistów w planowaniu i integrowaniu mobilności oraz szkolenia oraz wyjazdy studyjne uzupełniające wiedzę w tym zakresie. Kwestie mobilności powinny być także istotną częścią procesów partycypacyjnych w planowaniu przestrzennym w miastach WOF (3.2.2.). Uwzględniono także istotę niewielkich projektów poprawiających dostępność: rolę małej architektury oraz likwidacji barier architektonicznych (3.3.1/3.3.2.). By zapewnić sukces polityki mobilności

w Wałbrzychu, konieczne jest tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu, w szczególności w osiach łączących najważniejsze przystanki/dworce kolejowe, zespoły przystanków autobusowych i generatory ruchu (3.3.3.).

Wytyczne do dokumentów planistycznych i koncepcji rozwoju przestrzennego

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

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 działanie 5.1.1. koncentruje się na budowie systemu obsługi kluczowych generatorów ruchu za pomocą transportu publicznego wraz z działaniami promocyjnymi. W jego ramach zaplanowano szczególną poprawę dostępności i popularyzację docierania transportem publicznym do kluczowych atrakcji turystycznych w rdzeniu obszaru, takich jak:

- Zamek Książ;
- Stara Kopalnia w Wałbrzychu;
- Palmiarnia w Wałbrzychu;
- Plac Magistracki i ratusz w Wałbrzychu;
- Rynek w Wałbrzychu.

Działania skupiają się również na roli edukacyjnej na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej i kultury bezpieczeństwa (5.2.1.), poprzez 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.). SUMP zakłada, że Wałbrzych wraz

z pozostałymi gminami WOF wymieniać się będą dobrymi praktykami z zakresu zrównoważonej mobilności (5.2.2.).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

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

Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Główne ustalenia

Podstawowym zadaniem dla Wałbrzycha 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 zadaniom związanym z polityką zrównoważonej mobilności (przede wszystkim poprawą atrakcyjności transportu publicznego), nie zaś dążeniem samym w sobie. W ramach tworzenia warunków dla podróży multimodalnych zaplanowano budowę parkingów P&R (6.1.1.), które powinny być zlokalizowane przy nowo planowanych węzłach przesiadkowych. Zaplanowano także działania z obszaru zrównoważonej logistyki (6.2.2.), które zakładają uwzględnienie rozwoju transportu kolejowego w strefach gospodarczych, wykorzystanie lekkich pojazdów i rowerów cargo ze wspomaganiem elektrycznym do obsługi historycznych centrów miast. W ramach działania 6.2.3. przewidziano wsparcie rozwoju elektromobilności przede wszystkim poprzez zapewnienie koordynację procesu lokalizowania stacji ładowania pojazdów o napędzie elektrycznym. Istotnym projektem związanym z ulicami jest także poprawa jakości oświetlenia ze szczególną uwagą poświęconą przejściom dla pieszych (6.3.1.).

Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

- Powiązanie projektów budowy nowych odcinków dróg z uspokojeniem ruchu na osiedlach;
- Uwzględnienie problematyki uspokojenia ruchu;

- Powiązanie proponowanych lokalizacji dla działalności produkcyjnej z dostępem do kolei;
- Opracowanie polityki parkingowej, przeprowadzenie szczegółowych badań dotyczących obecnych i przyszłych potrzeb parkingowych w mieście.

Wytyczne inwestycyjne dla gminy ujęte w ramach projektu SUMP

- Budowa/modernizacja następujących węzłów przesiadkowych przy dworcach kolejowych (1.2.4.):
 - Węzeł aglomeracyjny – Wałbrzych Centrum (Budowa węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą drogową oraz częścią usługowo-handlową);
 - Węzeł lokalny – Wałbrzych Główny;
 - Węzeł o znaczeniu krajowym – Wałbrzych Szczawienko (w ramach projektu KDP);
- Budowa nowych stacjonarnych automatów biletowych umożliwiających zakup biletów czy też doładowanie karty biletowej;
- Pozyskanie niskoemisyjnego taboru dla systemu komunikacji miejskiej;
- Budowa parkingu P+R w pobliżu Ronda Unii Europejskiej i przy stacji Wałbrzych Centrum;
- Budowa parkingu P+R i pętli autobusowej przy ul. Wilczej za Palmiarnią, na który składać się będą peron autobusowy, wiaty przystankowe, a także tablice informacji pasażerskiej;
- Budowa przystanków autobusowych wyposażonych w elektroniczne tablice informacji pasażerskiej;
- Rozbudowa stref płatnego parkowania i istniejącego w Wałbrzychu systemu informacji o zajętości miejsc postojowych w śródmieściu;
- Utrzymanie systemu ITS obejmującego:
 - system,
 - sygnalizacje świetlne,
 - tablice zmiennej treści VMS,
 - instalację kamer CCTV na obwodnicy Europejka,
 - elektroniczne tablice informacji pasażerskiej na przystankach autobusowych,
 - zakup aplikacji mobilnej obsługującej kartę aglomeracyjną i zintegrowany bilet elektroniczny,
 - modernizację przejść dla pieszych na aktywne,
 - instalację elektronicznych tablic e-papier (elektroniczny rozkład jazdy linii autobusowych, zakup aplikacji do obsługi tablic e-papier, monitoring CCTV przystanków autobusowych);
- Budowa pętli autobusowych Mieroszowska, Wałbrzyska, Lubiechów i przy ul. Barbusse`a, na których składają się wiaty, zatoka, DIP.

Orientacyjne koszty realizacji Planu

Ze względu na wiele możliwych sposobów realizacji zaplanowanych działań, wskazanie dokładnych kosztów, które poniesienie Wałbrzych w konsekwencji realizacji Planu w perspektywie do 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

MIASTO	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.)
Wałbrzych	37,2 mln zł	79,7 mln zł	248 – 715 mln zł	14,7 mln zł

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

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

Wałbrzych jako część zintegrowanego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej

