



**AGLOMERACJA
WAŁBRZYSKA**

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego

**Załącznik nr 1
Plan Działania na lata 2024-2035
(z perspektywą do 2045)**



Plan Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej
Wałbrzyskiego Obszaru
Funkcjonalnego

Dokument przygotowany przez:

C•point

C.point Sp. z o.o.

ul. Pelplińska 8B, 01-683 Warszawa
e-mail: contact@cdotpoint.com
www.cdotpoint.com

Dokument przygotowany na zlecenie:


AGLOMERACJA WAŁBRZYSKA

Instytucja Pośrednicząca
Agglomeracji Wałbrzyskiej

ul. Słowackiego 23 A, 58-300 Wałbrzych
adres e-mail: ipaw@ipaw.walbrzych.eu
<https://ipaw.walbrzych.eu/>

Spis treści

1	Jak czytać plan działania?	4
2	Wybór scenariusza do realizacji	8
2.1.	Przypisanie działań do scenariuszy i obszarów oraz proces wyboru scenariusza do realizacji	9
3	Szczegółowy opis działań	15
3.1.	Integracja i rozbudowa systemu transportu zbiorowego	16
3.2.	Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa	25
3.3.	Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności	31
3.4.	Wzmocnienie współpracy oraz jakości zarządzania mobilnością miejską	40
3.5.	Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zrównoważona turystyka	46
3.6.	Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy	52
4	Wskaźniki produktu i rezultatu	60
5	Krótkoterminowy plan działań inwestycyjnych w podziale na powiaty i gminy	68

1. Jak czytać plan działania?

Czym jest plan działania?

Plan działania jest załącznikiem do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP WOF). Zawiera syntezę szczegółowych informacji na temat wszystkich działań proponowanych w głównym dokumencie – SUMP. Plan skierowany jest w głównej mierze do osób, które będą zaangażowane we wdrażanie ustaleń tego dokumentu, tj. wydziałów urzędów gmin

i powiatów nadzorujących system mobilności WOF oraz innych instytucji zaangażowanych w tworzenie systemu mobilności. Dokument ten stanowi wytyczne dla projektów inwestycyjnych czy dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych. Wszystkie działania zostały opisane w ustrukturyzowany sposób w jednolitej formie tabel według poniższego wzoru:

Tab. 1. Wzór tabeli z opisem działania

Numer działania, nazwa działania	
Opis sposobu realizacji	Zakres niezbędnych reform, decyzji, zmian czy inwestycji niezbędnych do realizacji danego działania.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Wskazania podmiotu odpowiedzialnego za realizację lub inicjację zadania.
Horyzont czasowy	Przewidywana data ukończenia realizacji działania lub kilka dat opisujących etapowanie danego przedsięwzięcia.
Źródło finansowania	<p>Informacje o źródłach finansowania zostały podzielone na następujące kategorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Środki własne, czyli środki pochodzące; z budżetów jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład WOF; • Środki europejskie, tj. środki pochodzące z funduszy europejskich (np. FENiKS, Interreg, FE i EOG), dostępne w ramach KPO czy ZIT; • Środki krajowe i wojewódzkie, fundusze pochodzące z budżetu państwa, FRPA, RFRD, Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, NFOŚiGW, Programu Budowy Dróg Krajowych; • Inne środki zewnętrzne, publiczne, prywatne, publiczno-prywatne pozyskane niezależnie od zastosowanej podstawy formalno-prawnej; • Środki prywatne.
Potencjalni partnerzy	<p>W pełni skuteczna realizacja działań wynikających ze strategii będzie wymagać także podjęcia współpracy z instytucjami wyższego szczebla administracji w szczególności: Urzędem Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego, Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p>W tym miejscu wskazano głównych partnerów w realizacji danego działania.</p>
Kategoria kosztów	<p>Działania podzielone zostały na trzy klasy kosztowe, które uwzględniają uwarunkowania społeczno-gospodarcze i technologiczne.</p> <p>W przypadku działań o niskim koszcie oszacowano finansowanie do 500 tys. zł., działania o umiarkowanym koszcie od 500 tys. zł do 5 mln zł, działania o wysokim koszcie od 5 mln zł do 20 mln zł, a działania o najwyższym koszcie powyżej 20 mln zł.</p>
Obszar wdrażania	Przypisanie działania do strefy funkcjonalnej lub informacji o zróżnicowaniu sposobu realizacji w zależności od obszaru.

W celu oszacowania rzędu wielkości kosztów dla poszczególnych zadań przypisano je do poniższych klas kosztów:

Tab. 2. Przedziały kosztów dla zadań

Kategoria kosztów	Klasa	Rząd wielkości kwot [zł]
Najwyższy koszt	1	> 20 mln zł
Wysoki koszt	2	5 mln – 20 mln zł
Umiarkowany koszt	3	500 tys. – 5 mln zł
Niski koszt	4	< 500 tys. zł

Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej przedstawiono wykaz skrótów wykorzystywanych do oznaczenia wykonawców i partnerów w realizacji zadań:

CPK - Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.;
DSDiK - Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu;
GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
Gminy WOF;
IDS Vychod – zintegrowany system transportowy w Słowacji;
IDOL - zintegrowany system transportowy w kraju libereckim w Czechach;
IPAW – Instytucja Pośrednicząca Aglomeracji Wałbrzyskiej;
IREDO - Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje, zintegrowany system transportowy w Czechach sąsiadujący z Aglomeracją Wałbrzyską;
JST WOF – gminy, powiaty i województwo dolnośląskie;
KD – Koleje Dolnośląskie;
MI – Ministerstwo Infrastruktury;

Zasięg wdrażania działań został opisany za pomocą poniższych ikon:

- R** Rdzeń aglomeracji
- O** Miejscowości okołordzeniowe
- P** Ośrodki ponadlokalne
- L** Ośrodki lokalne
- W** Obszary pozardzeniowe

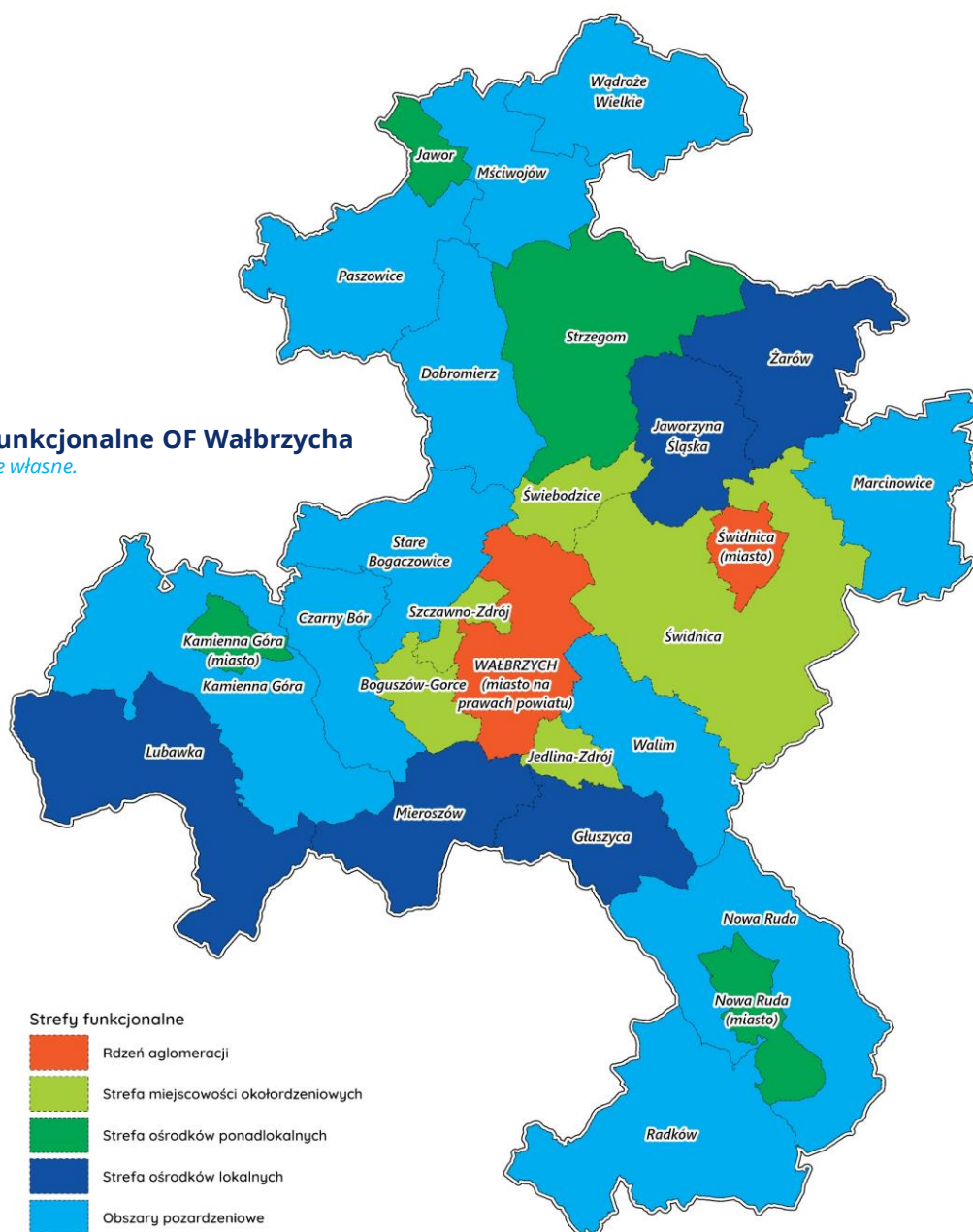
MPK Świdnica - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Świdnicy;
NGO – organizacje pozarządowe;
Powiaty WOF;
PKP IC – PKP Intercity SA;
PKP PLK – PKP Polskie Linie Kolejowe SA;
PKS Kamienna Góra – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Kamienna Góra;
PKS Kłodzko – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Kłodzko;
UMWD – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego;
UM Świdnica – Urząd Miasta Świdnica;
ZDKiUM Wałbrzych - Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu;
ZTPAW – Zarząd Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej (proponowana jednostka wykonawcza zarządzająca transportem w AW);
ZVON - Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien, Celowy Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych Górnych Łużyc i Dolnego Śląska.

Strefy funkcjonalne

Występowanie zróżnicowania zapisów w planach dla gmin obszaru w zależności od stref funkcjonalnych, w których się znajdują. W konsekwencji strefy wyznaczono na podstawie roli, jaką gminy pełnią w systemie transportowym.

RDZEŃ AGLOMERACJI (R)	STREFA MIEJSCOWOŚCI OKOŁORDZENIOWYCH (O)	STREFA OŚRODKÓW PONADLOKALNYCH (P)	STREFA OŚRODKÓW LOKALNYCH (L)	OBSZARY POZARDZENIOWE (W)
Wałbrzych	Boguszów-Gorce	Kamienna Góra (miasto)	Jaworzyna Śląska	Pozostałe gminy

Świdnica	Jedlina-Zdrój	Nowa Ruda (miasto)	Głuszycza
	Szczawno-Zdrój	Jawor	Mioszów
	Świdnica (wiejska)	Strzegom	Lubawka
	Świebodzice		Żarów



Rys. 1. Strefy funkcjonalne OF Wałbrzycha

Źródło: Opracowanie własne.



2. Wybór scenariusza do realizacji



2.1. Przypisanie działań do scenariuszy i obszarów oraz proces wyboru scenariusza do realizacji

Metodyka wyboru scenariusza

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego przewiduje w perspektywie do 2035 r. trzy scenariusze zmian w polityce mobilności oraz scenariusz bazowy „BAU”: braku zmian tzw. scenariusz „bez projektu”.

Scenariusze i zawarte w nich działania są wynikiem różnych wizji przyszłości obszaru, różnią się przede wszystkim założeniami związanymi z instytucjonalnymi uwarunkowaniami wdrażania Planu i tempem wdrażania polityk klimatycznych UE w Polsce.

Tab.3 Rozważane scenariusze SUMP WOF

SCENARIUSZ	OPIS
OGRANICZONEJ WSPÓŁPRACY (A)	<ul style="list-style-type: none"> • Samorządy WOF podejmą działania na rzecz rozwoju oferty transportu publicznego, jednak działania te nie będą miały skoordynowanego charakteru. • Zrealizowane zostaną nowe inwestycje w transport publiczny. Jednak nie doprowadzą one do utworzenia spójnego systemu. • Do 2035 r. wprowadzony zostanie zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych, jednak do tego czasu ruch samochodów na drogach będzie rosnąć. Tempo rozwoju elektromobilności będzie wolniejsze niż w sąsiednich krajach UE. • Jakość polityki przestrzennej nie ulegnie istotnej poprawie. • Zwiększy się skala inwestycji w rozwój ruchu pieszego i rowerowego. • Stopniowo pogarszać się będzie struktura zabudowy, negatywne trendy demograficzne zostaną utrzymane.
INTEGRACJI I INWESTYCJI (B)	<ul style="list-style-type: none"> • Transport publiczny stanie się realną alternatywą wobec samochodu dla mieszkańców miast i większości obszarów wiejskich WOF. Spójny system transportu publicznego oparty o częstotliwość bazową połączeń aglomeracyjnych na poziomie 60 minut. • Gminy będą prowadzić aktywną współpracę, a proces zarządzania transportem zostanie skonsolidowany, co pozwoli na bardziej efektywne wydawanie środków publicznych. • Rząd i samorządy będą działać tak, by Polska zrealizowała cele Europejskiego Zielonego Ładu. • Do 2035 r. nastąpi wznowienie ruchu na linii kolejowej nr 327 Nowa Ruda Słupiec - Ścinawka Średnia – Radków.
OPTIMALIZACJI (C)	<ul style="list-style-type: none"> • Jakość współpracy pomiędzy samorządami wzrośnie, jednak budżet wciąż zostanie ograniczony. System transportu publicznego zostanie odbudowany w oparciu o system skomunikowań w węzłach przesiadkowych i minimalizację kosztów – podróżowanie transportem publicznym będzie mniej atrakcyjne od transportu samochodowego, jednak wciąż akceptowalne dla istotnej części mieszkańców. Takt bazowy na liniach aglomeracyjnych wyniesie 2 h. • Rząd i samorządy będą działać tak, by Polska zrealizowała cele Europejskiego Zielonego Ładu, jednak nie uda się utrzymać zakładanego tempa transformacji. • Do 2035 r. uda się wypracować polityczne porozumienie w zakresie organizacji transportu w obszarze. Dzięki aktywnej współpracy gmin i silnej pozycji wspólnego organizatora uda się zwiększyć dostępność transportu na poziomie porównywalnym ze scenariuszem B przy istotnie niższych nakładach. • Do 2035 r. nastąpi wznowienie ruchu na linii kolejowej nr 327 Nowa Ruda Słupiec - Ścinawka Średnia – Radków. • Trendy demograficzne w obszarze zostaną utrzymane, a skuteczność interwencji w zakresie koncentracji zabudowy będzie ograniczona.

Punktem wyjścia dla konstrukcji rekomendowanego scenariusza było porównanie efektywności scenariusza A i scenariusza B. Drugi ze wspomnianych scenariuszy oferował lepsze efekty, jednak po konsultacjach z interesariuszami określono, że

jego założenia należy urealnić. Scenariusz C powstał w wyniku modyfikacji scenariusza B w procesie konsultacji społecznych oraz analiz wielokryterialnych przy założeniu optymalizacji kosztów operacyjnych systemu transportu publicznego.

Tab. 4a Zakres zadań w scenariuszach A i B – wyjściowe założenia

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	SCENARIUSZ A	SCENARIUSZ B
Budowa systemu transportu publicznego konkurencyjnego wobec samochodów			
1.1.1.	Odbudowa systemu transportu powiatowo-gminnego		X
1.1.2.	Zapewnienie wysokiej dostępności transportu publicznego w miastach WOF	X	X
1.1.3.	Ograniczenie skali wykluczenia komunikacyjnego	X	X
1.1.4.	Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy		X
Integracja infrastrukturalna, przestrzenna i czasowa systemu transportu			
1.2.1.	Zapewnienie wysokiej jakości informacji pasażerskiej		X
1.2.2.	Poprawa dostępności infrastruktury transportu publicznego	X	X
1.2.3.	Koordinacja rozkładów jazdy		X
1.2.4.	Budowa węzłów przesiadkowych	X	X
Modernizacja parku taborowego dla przewozów autobusowych			
1.3.1.	Odbudowa parku taborowego dla przewozów powiatowo-gminnych		X
1.3.2.	Zakup zeroemisyjnego taboru dla transportu miejskiego	X	X
Rower jako środek codziennych podróży w miastach WOF			
2.1.1.	Budowa spójnej sieci infrastruktury rowerowej dla codziennych przemieszczeń	X	X
2.1.2.	Wdrożenie i egzekucja standardów rowerowych		X
2.1.3.	Budowa infrastruktury wspierającej rozwój ruchu rowerowego	X	X
Rozwój oferty turystycznej			
2.2.1.	Budowa kompletnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego	X	X
2.2.2.	Poprawa warunków dla turystyki rowerowej	X	X
Koncentracja zabudowy			
3.1.1.	Ograniczenie procesu suburbanizacji		X
3.1.2.	Rozwój przestrzenny zorientowany na transport publiczny		X
3.1.3.	Wypracowanie standardów dostępności transportu publicznego		X
3.1.4.	Integracja stref rozwoju gospodarczego z transportem publicznym	X	X
Zintegrowane planowanie przestrzenne			
3.2.1.	Współpraca międzysamorządowa w planowaniu generatorów ruchu		X
3.2.2.	Budowa kompetencji w zakresie planowania i integrowania mobilności w jednostkach odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne	X	X
3.2.3.	Uwzględnienie zrównoważonej mobilności we wskaźnikach planów ogólnych i wysokiej jakości bilansowanie nowych terenów pod zabudowę		X
Przestrzeń dla aktywnej mobilności			
3.3.1.	Poprawa jakości ciągów pieszych na obszarze WOF	X	X
3.3.2.	Poprawa dostępności przestrzeni dla osób z niepełnosprawnościami	X	X
3.3.3.	Tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu	X	X

Tab. 4b Zakres zadań w scenariuszach A i B – wyjściowe założenia

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	SCENARIUSZ A	SCENARIUSZ B
Instytucjonalizacja współpracy w obszarze mobilności na obszarze WOF			
4.1.1.	Utworzenie związku będącego organizatorem ruchu na obszarze WOF		X
4.1.2.	Rozwój oferty kolei w aglomeracji wałbrzyskiej we współpracy z UMWD		X
4.1.3.	Budowa kompetencji w obszarze zarządzania transportem	X	X
4.1.4.	Utworzenie analiz finansowych mających na celu wypracowanie modelu integracji transportu publicznego	X	X
Integracja usług mobilności			
4.2.1.	Budowa zintegrowanej platformy usług transportu publicznego	X	X
4.2.2.	Utworzenie zintegrowanej bazy danych o połączeniach		X
4.2.3.	Integracja taryfowa na obszarze WOF		X
Zrównoważona turystyka na obszarze WOF			
5.1.1.	Rozwój zrównoważonej oferty turystycznej	X	X
Budowa pozytywnego wizerunku transportu publicznego i aktywnej mobilności			
5.2.1.	Działania edukacyjne na rzecz zrównoważonej mobilności i kultury bezpieczeństwa	X	X
5.2.2.	Uwzględnienie zrównoważonej mobilności w planowaniu wydarzeń	X	X
5.2.3.	Budowa świadomości negatywnych oddziaływań transportu	X	X
Racjonalne wykorzystanie samochodu w podróżach na obszarze WOF			
6.1.1.	Budowa parkingów P+R	X	X
6.1.2.	Hierarchizacja sieci drogowej, wyznaczenie stref uspokojonego ruchu i ograniczonego dostępu	X	X
6.1.3.	Rozbudowa stref płatnego parkowania na obszarze WOF	X	X
6.1.4.	Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i organizatorami transportu		X
Ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu samochodowego			
6.2.1.	Budowa kluczowych obwodnic dla tranzytu w WOF	X	X
6.2.2.	Zrównoważona logistyka na obszarze WOF		X
6.2.3.	Wsparcie rozwoju elektromobilności	X	X
6.2.4.	Aktywna współpraca samorządów z podmiotami prywatnymi w obsłudze miejsc pracy		X
Bezpieczne drogi na obszarze WOF			
6.3.1.	Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z modernizacją miejsc niebezpiecznych	X	X
6.3.2.	Poprawa egzekucji przepisów ruchu drogowego	X	X
6.3.3.	Poprawa jakości oświetlenia ulic i przejść dla pieszych	X	X

Wszystkie scenariusze zostały poddane analizie w modelu ruchu w oprogramowaniu PTV Visum. Na podstawie wniosków z konsultacji, modelu ruchu i analiz wielokryterialnych dokonano decyzji o wyborze scenariusza optymalizacji (scenariusza C).

Scenariusz A nie zapewniał oczekiwanego poziomu efektów, zaś scenariusz B zakładał zbyt szeroki zakres wydatków i zmian polityk. Z tego względu za optymalny uznano scenariusz C, w którym działania organizacyjne są istotniejsze od działań inwestycyjnych.

Tab. 5. Zakres zadań w scenariuszu C

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
Budowa systemu transportu publicznego konkurencyjnego wobec samochodów	
1.1.1.	Budowa systemu transportu aglomeracyjnego
1.1.2.	Zapewnienie wysokiej dostępności transportu publicznego w miastach WOF
Integracja infrastrukturalna, przestrzenna i czasowa systemu transportu	
1.2.1.	Cyfryzacja i zapewnienie wysokiej jakości zintegrowanej informacji pasażerskiej
1.2.2.	Poprawa dostępności infrastruktury transportu publicznego
1.2.3.	Koordinacja rozkładów jazdy
1.2.4.	Budowa lokalnych, aglomeracyjnych i krajowych węzłów przesiadkowych
Modernizacja parku taborowego dla przewozów autobusowych	
1.3.1.	Pozyskanie taboru dla systemu komunikacji aglomeracyjnej
1.3.2.	Zakup niskoemisyjnego taboru dla systemu komunikacji miejskiej w rdzeniu Aglomeracji Wałbrzyskiej
Rower jako środek codziennych podróży w miastach WOF	
2.1.1.	Zaplanowanie i budowa spójnej ponadlokalnej sieci infrastruktury rowerowej do codziennych przemieszczeń
2.1.2.	Integracja transportu rowerowego z innymi środkami transportu poprzez tworzenie infrastruktury wspierającej i wspólnej oferty
2.1.3.	Budowa infrastruktury wspierającej rozwój ruchu rowerowego
Rozwój oferty turystycznej	
2.2.1.	Budowa kompletnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego
2.2.2.	Poprawa warunków dla turystyki rowerowej
Koncentracja zabudowy	
3.1.1.	Ukierunkowanie procesu przeciwdziałania suburbanizacji oraz racjonalizacja wykorzystania terenów pod zabudowę
3.1.2.	Integracja planowania przestrzennego z planowaniem mobilności
3.1.3.	Wypracowanie dobrych praktyk dostępności transportu publicznego w gminnych standardach urbanistycznych w ramach planów ogólnych
Zintegrowane planowanie przestrzenne	
3.2.1.	Współpraca międzysamorządowa w planowaniu generatorów ruchu, likwidacja konfliktów z nastawieniem na dialog
3.2.2.	Budowa kompetencji w zakresie planowania i integrowania mobilności osób odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne oraz zwiększenie poziomu partycypacji społecznej
Przestrzeń dla aktywnej mobilności	
3.3.1.	Utrzymywanie i usprawnianie (tj. dostosowywanie do potrzeb) istniejącej infrastruktury i elementów małej architektury
3.3.2.	Poprawa dostępności przestrzeni dla osób z niepełnosprawnościami
3.3.3.	Tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu
Instytucjonalizacja współpracy w obszarze mobilności na obszarze WOF	
4.1.1.	Utworzenie związku będącego organizatorem ruchu na obszarze WOF
4.1.2.	Budowa kompetencji w obszarze zarządzania transportem
Integracja usług mobilności	
4.2.1.	Utworzenie zintegrowanej bazy danych o połączeniach i nowoczesnych usług cyfrowych w obszarze planowania podróży i informacji pasażerskiej
4.2.2.	Wsparcie prawne i utworzenie analiz mających na celu wypracowanie ostatecznego modelu integracji transportu zbiorowego
4.2.3.	Współpraca transgraniczna na rzecz integracji systemów mobilności
Zrównoważona turystyka na obszarze WOF	
5.1.1.	Budowa systemu obsługi kluczowych generatorów ruchu za pomocą transportu publicznego wraz z działaniami promocyjnymi
5.1.2.	Ochrona Parku Narodowego Gór Stołowych przed presją parkingową dzięki ograniczeniom wjazdu i budowie systemu Park&Ride
Budowa pozytywnego wizerunku transportu publicznego i aktywnej mobilności	
5.2.1.	Działania edukacyjne na rzecz zrównoważonej mobilności i kultury bezpieczeństwa
5.2.2.	Budowa międzygminnej bazy dobrych praktyk
5.2.3.	Budowa świadomości negatywnych oddziaływań transportu
Racjonalne wykorzystanie samochodu w podróżach na obszarze WOF	
6.1.1.	Budowa parkingów P+R
6.1.2.	Hierarchizacja sieci drogowej, wyznaczenie stref uspokojonego ruchu i ograniczonego dostępu
6.1.3.	Prowadzenie polityki parkingowej opartej o dane: rozbudowa stref płatnego parkowania na obszarze WOF wraz z wprowadzeniem cyfrowych systemów zarządzania
Ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu samochodowego	
6.2.1.	Budowa kluczowych obwodnic dla tranzytu w WOF
6.2.2.	Zrównoważona logistyka na obszarze WOF
6.2.3.	Wsparcie rozwoju elektromobilności
Bezpieczne drogi na obszarze WOF	
6.3.1.	Poprawa jakości oświetlenia ulic i przejść dla pieszych

Tab. 6 Wyniki modelowania ruchu: porównanie wartości wskaźników SUMI

WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	2022			2035			2045		
		W0	W0	WA	WB	WC	W0	WA	WB	WC
Emisje CO₂ z systemu transportowego	tony CO ₂ eq emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców	107 439	111 122	111 213	110 280	110 379	93 449	93 726	93 074	95 041
Jakość powietrza – emisje PM_{2,5} z sektora transportu	w ciągu roku	10 732	12 867	12 865	12 790	12 800	14 377	14 371	14 303	14 185
Udział podróży transportem zbiorowym w ogóle podróży	Udział podróży transportem zbiorowym wyrażony w % względem podróży ogółem na podstawie modelu ruchu, gdzie Podróże indywidualne + podróże transportem zbiorowym = 100%	22,0%	20,3%	20,5%	22,9%	22,2%	19,7%	20,0%	22,3%	21,6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie modelu ruchu.

W0 – scenariusz BAU, WA – scenariusz A, WB – scenariusz B, WC – scenariusz C.



3. Szczegółowy opis działań



3.1. Integracja i rozbudowa systemu transportu zbiorowego

Działanie 1.1.1. Budowa systemu transportu aglomeracyjnego

Opis sposobu realizacji

Efektom prac powinna być integracja istniejących systemów transportu publicznego (gminnych, powiatowych, wojewódzkiego, krajowego oraz prywatnych) w wymiarze przestrzennym, czasowym oraz taryfowym.

Fundamentem systemu powinna być koncepcja taktowego rozkładu jazdy wiążąca transport autobusowy z kolejowym. Za jego przygotowanie powinien odpowiadać organizator transportu dla aglomeracji.

W Planie założono obsługę komunikacyjną na poziomie taktu 60 minut na głównych trasach aglomeracyjnych łączących ośrodki WOF, 120 minut i 240 minut na połączeniach uzupełniających i obsługujących obszary wiejskie.

W skali obszaru dla założonego poziomu obsługi i siatki połączeń aglomeracyjnych przedstawionej na mapie w Planie oznacza to realizację ok. 5,5 mln wozokilometrów w dni robocze w 2035 r. oraz ok. 7,5 mln wozokilometrów rocznie. Do połączeń aglomeracyjnych zaliczono większość połączeń wykraczających poza granice administracyjne Świdnicy i Wałbrzycha, w tym komunikację miejską wewnątrz gmin i miast WOF położonych poza rdzeniem.

Na budowę systemu transportu aglomeracyjnego składa się szereg działań, wśród których należy wymienić:

- Utworzenie spójnej siatki połączeń autobusowych w relacjach aglomeracyjnych na obszarze Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego;
- Ogłoszenie przetargów na obsługę pakietów linii aglomeracyjnych w podziale na subregiony WOF;
- Włączenie rozproszonych podsystemów komunikacji gminnych do wspólnego systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej;
- Zapewnienie dojazdu do najbliższego węzła przesiadkowego ze wszystkich większych miejscowości w obszarze;
- Uruchamianie skomunikowanych autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych;
- Objęcie połączeń wspólnym systemem taryfowym;
- Dostosowanie tras funkcjonujących linii, by zapewnić możliwość przesiadki na połączenia kolejowe i inne linie autobusowe;
- Uzupełnienie sieci przystanków wraz z małą architekturą;
- Budowa pętli autobusowych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą na potrzeby rozwoju systemu.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZTPAW, do czasu jego utworzenia Gminy i powiaty WOF

Horyzont czasowy

2035

Źródło finansowania

Środki własne, fundusze krajowe i wojewódzkie, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

Potencjalni partnerzy

UMWD, przewoźnicy komercyjni, Koleje Dolnośląskie


Kategoria kosztów

1
Szacowany roczny koszt obsługi siatki według wartości na 2022: 50-60 mln zł rocznie

Obszar wdrażania



Działanie 1.1.2. Zapewnienie wysokiej dostępności transportu publicznego w miastach WOF

<p>Opis sposobu realizacji</p>	<p>Podstawowym czynnikiem wpływającym na skłonność do korzystania z transportu publicznego jest jakość oferty transportu publicznego. Z tego względu konieczne jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania autobusów komunikacji miejskiej na obszarze Świdnicy i Wałbrzycha (takt minimum 15 minut na kluczowych korytarzach w godzinach szczytu w dni robocze); • Zapewnianie funkcjonowania linii dowozowych łączących peryferyjne osiedla z głównymi ciągami komunikacyjnymi; • Poprawa dostępności infrastruktury przystankowej; • Minimalizacja odległości do pokonania w ramach przesiadek; • Utrzymywanie wysokich standardów dostępności taboru. <p>Na kluczowych korytarzach dla transportu publicznego należy zapewnić uprzywilejowanie autobusów adekwatne do natężenia ruchu poprzez stosowanie buspasów, ograniczeń ruchu dla wybranych grup pojazdów lub punktowych ograniczeń przejazdu dla ruchu indywidualnego (ang. modal filter).</p>
<p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p>	<p>ZDKiUM Wałbrzych, UM i MPK Świdnica</p>
<p>Horyzont czasowy</p>	<p>2030+</p>
<p>Źródło finansowania</p>	<p>Środki własne, fundusze krajowe i wojewódzkie</p>
<p>Potencjalni partnerzy</p>	<p>KD</p>
<p>Kategoria kosztów</p>	<p>1</p>
<p>Obszar wdrażania</p>	<p></p>

Działanie 1.2.1. Cyfryzacja i zapewnienie wysokiej jakości zintegrowanej informacji pasażerskiej

<p>Opis sposobu realizacji</p>	<p>W celu możliwości zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego, należy uprościć ścieżkę doświadczeń pasażera i zapewnić możliwość wyszukania połączenia i zakupu biletu w ramach jednej usługi. Wymaga to utworzenia jednolitej bazy danych na temat taryf i rozkładów oraz ujednolicenia informacji na przystankach i w narzędziach cyfrowych.</p> <p>Dla wszystkich przewozów realizowanych w obrębie Aglomeracji Wałbrzyskiej należy zapewnić dostępność rozkładów jazdy w formule otwartych danych. Efektem cyfryzacji danych rozkładowych powinno być:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uwzględnianie wszystkich operatorów i przewoźników na tablicach dynamicznej informacji pasażerskiej (w tym wspólna informacja o przewozach autobusowych i kolejowych); • Zapewnianie dostępności rozkładów wszystkich organizatorów w jednej wyszukiwarce i aplikacji mobilnej (udostępnianie w formacie GTFS/Netex). <p>Z perspektywy pasażera, wymiernym skutkiem działania powinno być utworzenie platformy planowania podróży multimodalnych opartej o otwarte dane i wymianę informacji pomiędzy organizatorami. Plan nie przesądza jednak, czy dostęp do platformy ma zostać zapewniony poprzez budowę nowej platformy czy też poprzez włączenie AW do istniejących na rynku rozwiązań.</p> <p>We wszystkich węzłach przesiadkowych wskazanych w Planie konieczne jest zapewnienie funkcjonowania dynamicznego systemu informacji pasażerskiej. Tam gdzie w węzle możliwe są przesiadki na kolej, należy zapewnić dostępność dynamicznej oferty o przewozach kolejowych.</p> <p>Rozwój systemów informacji pasażerskiej powinien obejmować montaż tablic informacyjnych na przystankach o największym potencjalnym ruchu, także w obszarach wiejskich.</p> <p>Systemy informacji pasażerskiej w autobusach powinny zapewniać informacje o przesiadkach na inne linie autobusowe (zarówno komunikacji aglomeracyjnej jak i miejskiej) oraz połączenia kolejowe.</p> <p>Cyfrowe narzędzia powinny zostać także wprowadzone w celu prowadzenia badań i analiz ruchu oraz zarządzania operacyjnego systemem transportowym.</p>
<p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p>	<p>Organizatorzy ruchu, gminy WOF</p>
<p>Horyzont czasowy</p>	<p>2030+</p>
<p>Źródło finansowania</p>	<p>Środki własne, fundusze krajowe i wojewódzkie</p>
<p>Potencjalni partnerzy</p>	<p>UMWD (możliwe jest oparcie systemu informacji o system wojewódzki, lub jeśli taki powstanie, krajowy)</p>
<p>Kategoria kosztów</p>	<p>3</p>
<p>Obszar wdrażania</p>	

Działanie 1.2.2. Poprawa dostępności infrastruktury transportu publicznego

Opis sposobu realizacji

Zapewnienie dostępności wysokiej jakości ciągów pieszych i rowerowych prowadzących w kierunku węzłów przesiadkowych, przystanków i dworców kolejowych, także na mostach i wiaduktach. Uwzględnienie zasad projektowania uniwersalnego w projektowaniu otoczenia wspomnianych obiektów.

Modernizacja infrastruktury przystanków, montaż wiat przystanków, budowa antyzatok autobusowych (lub zatok tam, gdzie jest to uzasadnione) i uspokojenie ruchu w pobliżu przystanków. Ponadto punktowo w celu uprzywilejowania transportu autobusowego należy stosować tzw. śluzy autobusowe, krótkie odcinki buspasów na najbardziej obciążonych skrzyżowaniach oraz stosować programy sygnalizacji świetlnej, które zapewniają priorytet autobusom.

W celu zapewnienia dostępności kanałów sprzedaży w ramach działań związanych z poprawą jakości infrastruktury przystanków i węzłów należy przewidzieć także zakupy biletomatów oraz informacje o cyfrowych kanałach sprzedaży biletów.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Samorządy gminne na terenie WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki gminne

Potencjalni partnerzy

Zarządcy dróg powiatowych i wojewódzkich

Kategoria kosztów

2

Obszar wdrażania



Działanie 1.2.3. Koordynacja rozkładów jazdy

Opis sposobu realizacji

Zapewnienie spójności oferty kolei i transportu autobusowego poprzez koordynację rozkładów jazdy. Cykliczne spotkania koordynacyjne w gronie organizatorów transportu i Kolei Dolnośląskich.

Analiza czynników wpływających na brak skomunikowania połączeń oraz podjęcie działań mających na celu ich eliminację, także poprzez dialog z partnerami zewnętrznymi.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZTPAW, organizatorzy transportu

Horyzont czasowy

Zadanie ciągłe

Źródło finansowania

Wydatki bieżące

Potencjalni partnerzy

KD, UMWD

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 1.2.4. Budowa lokalnych, aglomeracyjnych i krajowych węzłów przesiadkowych

Opis sposobu realizacji

Budowa węzłów przesiadkowych mających na celu minimalizację uciążliwości przesiadki pomiędzy środkami transportu, maksymalizację komfortu podróżnych i zapewnienie dostępu do informacji pasażerskiej o przesiadkach. Działanie zakłada także budowę infrastruktury towarzyszącej dla węzłów przesiadkowych w postaci modernizacji układu drogowego w celach bezpośrednio związanych z obsługą transportu publicznego i dających efekt w postaci uprzywilejowania transportu publicznego, budowy parkingów P&R (poza obszarami śródmiejskimi), punktów ładowania samochodów elektrycznych, budowy parkingów Kiss&Ride w pobliżu węzłów przesiadkowych oraz racjonalnej liczby miejsc postojowych dla rowerów. W ramach infrastruktury węzłów przesiadkowych mogą zostać zaplanowane systemy rowerów publicznych, także elektrycznych. Należy uwzględnić obsługę pojazdów o napędzie elektrycznym wraz z niezbędną infrastrukturą energetyczną, w szczególności instalacjami OZE oraz magazynami energii.

Plan zakłada budowę lub modernizację następujących węzłów przesiadkowych:

- 2 węzły o znaczeniu krajowym wynikające ze strategii rządowych: Wałbrzych Szczawienko, Świdnica.
- 9 węzłów aglomeracyjnych: Kamienna Góra, Wałbrzych Centrum, Świebodzice, Jawor, Strzegom, Jaworzyna Śląska, Jedlina-Zdrój, Nowa Ruda, Ścinawka Średnia.
- 9 węzłów lokalnych: Czarny Bór, Nowa Ruda Słupiec, Radków, Głuszycy, Mieroszów, Wałbrzych Główny, Lubawka, Żarów, Świebodzice Kasztanowa.
- Węzłów sublokalnych istotnych dla przemieszczeń w obrębie pojedynczej gminy, mieszczących się m.in. w gminach Marcinowice (3), Czarny Bór i Radków.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

JST WOF, PKP PLK, CPK

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie, PPP

Potencjalni partnerzy

UMWD, CPK, podmioty prywatne

Kategoria kosztów

1

Obszar wdrażania



Działanie 1.3.1. Pozyskanie taboru dla systemu komunikacji aglomeracyjnej

Opis sposobu realizacji

Zakup taboru dostosowanego do potrzeb przewozów o charakterze aglomeracyjnym i regionalnym o odmiennych parametrach od autobusów komunikacji miejskiej. Dla regionów o najmniejszym popycie na transport konieczne jest wykorzystanie taboru o mniejszej pojemności.

Tabor dla przewozów aglomeracyjnych powinien spełniać normę co najmniej Euro 6, posiadać niską podłogę przynajmniej na wysokości wejścia oraz posiadać pewną pulę miejsc dostępnych z poziomu niskiej podłogi.

W pierwszym etapie realizacji działania, w wypadku braku dostępu do funduszy na nowy tabor, możliwe jest pozyskanie taboru używanego.

Jeśli pozyskany tabor dla komunikacji aglomeracyjnej jest zeroemisyjny, w projektach należy przewidzieć infrastrukturę ładowania.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZTPAW, do czasu powołania gminy i powiaty WOF

Horyzont czasowy

2035

Źródło finansowania

Środki własne, fundusze europejskie, konkursy CUPT i NFOŚiGW

Kategoria kosztów

1
(ok. 1,5 mln zł za autobus)

Obszar wdrażania



Działanie 1.3.2. Pozyskanie niskoemisyjnego taboru dla systemu komunikacji miejskiej w rdzeniu Aglomeracji Wałbrzyskiej

Opis sposobu realizacji

Zakup nisko i zeroemisyjnego taboru na potrzeby obsługi linii o charakterze miejskim w rdzeniu Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Zakupom taboru powinny towarzyszyć inwestycje w obszarze infrastruktury ładowania dla autobusów elektrycznych lub infrastruktury tankowania autobusów wodorowych.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZDKiUM Wałbrzych, UM Świdnica

Horyzont czasowy

2035

Źródło finansowania

Środki własne, fundusze europejskie, konkursy CUPT i NFOŚiGW

Potencjalni partnerzy

Możliwość pozyskania taboru w formie leasingu lub innej niezwiązanej z bezpośrednim zakupem

Kategoria kosztów

1

Obszar wdrażania





3.2. Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

Działanie 2.1.1. Zaplanowanie i budowa spójnej, ponadlokalnej sieci infrastruktury rowerowej do codziennych przemieszczeń

Opis sposobu realizacji

Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów oraz ulic o uspokojonym ruchu i ciągów niezwiązanych z siecią dróg dla samochodów, które pozwolą w bezpieczny sposób realizować podróże w relacji dom-szkoła, dom-praca, dom-miejsca świadczenia usług. W szczególności:

- Wyznaczenie przejazdów dla rowerów wokół skrzyżowań w celu zachowania ciągłości dróg rowerowych;
- Planowanie gęstej sieci przebiegającej w okolicach miejsc pracy, szkół i głównych punktów usługowych;
- Likwidacja miejsc niebezpiecznych, w tym separacja ruchu rowerowego od pieszego tam, gdzie wymaga tego natężenie ruchu;
- Zapewnienie standardu infrastruktury rowerowej zgodnego z wytycznymi WR-D-42;
- Likwidacja barier komunikacji rowerowej, za pomocą budowy i modernizacji przejść pieszych i przejazdów rowerowych.
- Projektowanie infrastruktury rowerowej zgodnie z zasadami adaptacji do zmian klimatu tam gdzie to możliwe, w szczególności poprzez wykorzystywanie powierzchni przepuszczalnych oraz odpowiednie zacienienie.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Zarządcy dróg gminnych, zarządcy dróg powiatowych, zarządcy dróg wojewódzkich

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

NGO

Kategoria kosztów

2

Obszar wdrażania



Działanie 2.1.2. Integracja transportu rowerowego z innymi środkami transportu poprzez tworzenie infrastruktury wspierającej i wspólnej oferty

Opis sposobu realizacji

Zapewnienie atrakcyjności podróży multimodalnych łączących ruch rowerowy z transportem publicznym, w szczególności poprzez:

- Integrację ruchu rowerowego ze środkami transportu publicznego w węzłach przesiadkowych i centrach lokalnych;
- Budowa stojaków rowerowych na przystankach komunikacji publicznej, dworcach kolejowych i innych strategicznych miejscach;
- Rozwój możliwości przewozu rowerów oraz urządzeń transportu osobistego w pojazdach transportu publicznego (np. poprzez uruchomienie sezonowych linii);
- Zapewnienie bezpiecznego dojazdu do przystanków i dworców kolejowych z okolicznych miejscowości i osiedli;
- Zwiększenie zaangażowania społeczeństwa w rozbudowę multimodalnego systemu transportowego;

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Organizatorzy transportu publicznego WOF, prywatni przewoźnicy, spółki grupy PKP, zarządcy dróg, zarządcy przystanków oraz dworców

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, środki prywatne oraz Partnerstwo-Publiczno Prywatne

Potencjalni partnerzy

Mieszkańcy, NGO, podmioty prywatne, JST WOF

Kategoria kosztów

3

Obszar wdrażania



Działanie 2.1.3. Budowa infrastruktury wspierającej rozwój ruchu rowerowego

Opis sposobu realizacji

- Budowa parkingów B&R, powiązanych ze stacjami kolejowymi oraz drogami dla rowerów, w formie zamocowanych stojaków na rowery i wiat rowerowych. W większych miastach budowa wiat rowerowych, chroniących pojazdy przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.
- Montaż stacji ładowania i napraw rowerów, ławek, śmietników, monitoringu oraz oświetlenia.
- Budowa infrastruktury rowerowej towarzyszącej obiektom usługowym, w szczególności obiektom oświaty i handlowo-usługowym
- Programy zachęt dla pracodawców do promowania korzystania z rowerów
- Rozwój systemów monitorowania korzystania z tras rowerowych i analiza danych w celu dostosowania infrastruktury do rzeczywistych potrzeb użytkowników

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy miejskie

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie, Partnerstwo-Publiczno Prywatne

Potencjalni partnerzy

Mieszkańcy, NGO, podmioty prywatne, JST WOF

Kategoria kosztów

2

Obszar wdrażania



Działanie 2.2.1. Budowa kompletnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego

Opis sposobu realizacji

Budowa spójnej infrastruktury rowerowej w ramach sieci turystycznych szlaków rowerowych o infrastrukturze dostosowanej do natężenia ruchu tj. zapewnienie separacji ruchu drogowego i rowerowego, tam gdzie natężenie ruchu tego wymaga. Likwidacja niebezpiecznych, zbędnych obiektów w skrajni tras rowerowych. Zapewnienie co najmniej standardu zgodnego z WR-D-42. Zapewnienie odpowiedniego oświetlenia (tam, gdzie jest to niezbędne) i oznakowania sieci rowerowej.

Zapewnienie spójności gminnych i powiatowych inwestycji z projektem Dolnośląska Cyklostrada.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

JST WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

Zarządcy dróg wojewódzkich, zarządcy dróg powiatowych

Kategoria kosztów

2

Obszar wdrożenia



Działanie 2.2.2. Poprawa warunków dla turystyki rowerowej

Opis sposobu realizacji

Realizacja działań mających na celu wypracowanie spójnej oferty dla turystyki rowerowej, która obejmuje m.in.:

- Możliwość dojazdu na obszar WOF z rowerem środkami transportu publicznego i indywidualnego;
- Zapewnienie infrastruktury obsługi technicznej na szlakach rowerowych;
- Koordynację oferty turystycznej w zakresie turystyki rowerowej np. poprzez tworzenie katalogów i oznaczeń miejsc przyjaznych rowerzystom;
- Tworzenie oznakowania i tablic informacyjnych wspierających rozwój turystyki rowerowej;
- Zapewnienie kompleksowych i aktualnych informacji o sieci tras rowerowych.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

JST WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

Zarządcy dróg wojewódzkich, zarządcy dróg powiatowych

Kategoria kosztów

2

Obszar wdrażania





3.3. Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

Działanie 3.1.1. Ukierunkowanie procesu przeciwdziałania suburbanizacji oraz racjonalizacja wykorzystania terenów pod zabudowę

Opis sposobu realizacji

Działanie odnoszące się w głównej mierze do systemu planowania przestrzennego, który w obecnym kształcie pozostaje w kompetencjach gmin WOF. Zmiany w polskim ustawodawstwie dają punkt wyjścia do rzetelnego wyliczenia faktycznego zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową oraz określenie chłonności terenów dotychczas niezabudowanych.

Opracowywanie planów ogólnych oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin WOF zgodnie ze sztuką i z poparciem rzetelnymi analizami, z uwzględnieniem zasad mobilności zrównoważonej.

Prowadzenie działań rewitalizacyjnych i skupiających się na uzupełnianiu i modernizowaniu istniejącej tkanki miejskiej.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy WOF

Horyzont czasowy

31.12.2025 r. – data graniczna wejścia w życie planów ogólnych gmin WOF
2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

-

Kategoria kosztów

1

Obszar wdrażania



Działanie 3.1.2. Integracja planowania przestrzennego z planowaniem mobilności

Opis sposobu realizacji

W kontekście reformy planowania przestrzennego i uchwalania planów ogólnych, ograniczona zostanie podaż gruntów pod zabudowę mieszkaniową w lokalizacjach, które nie są obsługiwane transportem publicznym lub nieobjętych planami rozwoju transportu publicznego. Wyznaczenie tychże obszarów w odległości do 417 m w linii prostej od przystanków autobusowych i tramwajowych, oraz do 833 m w linii prostej od przystanków kolejowych.

Uwzględnienie odpowiednich parametrów drogowych, parkingowych odnoszących się do zrównoważonej mobilności w miejscowych planach, także poprzez tworzenie dodatkowych opracowań studialnych zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych. W szczególności intensyfikacja prac planistycznych powinna dotyczyć obszaru w otoczeniu węzłów przesiadkowych wskazanych w Planie oraz przystanków i stacji kolejowych.

W ramach urzędów gmin WOF funkcjonować będą zespoły planistyczno-transportowe, których praca bazować będzie na stałej współpracy w ramach aglomeracji.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

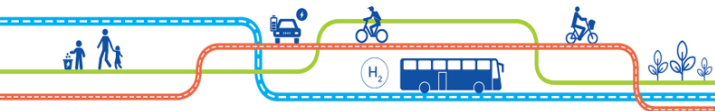
ZTPAW

Kategoria kosztów

1

Obszar wdrażania

R O P L W



Działanie 3.1.3. Wypracowanie dobrych praktyk dostępności transportu publicznego w gminnych standardach urbanistycznych w ramach planów ogólnych

Opis sposobu realizacji

Określenie przez gminy WOF wspólnych standardów obsługi i dostępności komunikacyjnej zapisanych w planach ogólnych, które będą analogiczne dla odpowiedniego typu jednostki.

Współpraca oparta na wzajemnym opiniowaniu dokumentów planistycznych.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, Środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

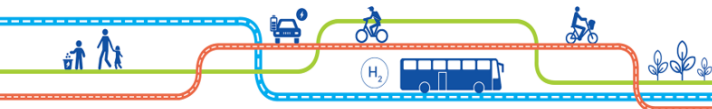
-

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania





Działanie 3.2.1. Współpraca międzysamorządowa w planowaniu generatorów ruchu, likwidacja konfliktów z nastawieniem na dialog

Opis sposobu realizacji

Wyznaczanie i planowanie lokalizacji nowych generatorów ruchu oparte na analizie dostępności do systemu transportu publicznego oraz możliwościach jego zmian w kontekście dopasowania do przyszłych potrzeb.

Uwzględnienie dostępu do innej infrastruktury m. in. węzłów autostradowych, dróg ekspresowych, terminali intermodalnych oraz odpowiedniego zaplecza dla rowerów i miejsc parkingowych, w tym tych dostosowanych do ładowania pojazdów elektrycznych, w przypadku lokalizowania generatorów ruchu o charakterze przemysłowym.

Przeprowadzenie kompleksowej analizy istniejących obecnie generatorów ruchu, identyfikacja obszarów, w których występują potencjalne konflikty oraz określenie optymalnych rozwiązań w kontekście ich rozwiązywania.

Współpraca między gminami i powiatami oraz partycypacja obywatelska będą podstawą do podejmowania decyzji.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne

Potencjalni partnerzy

-

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 3.2.2. Budowa kompetencji w zakresie planowania i integrowania mobilności, osób odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne oraz zwiększenie poziomu partycypacji społecznej

Opis sposobu realizacji

Wdrażanie programów szkoleniowych i edukacyjnych, spotkań organizacyjnych i wyjazdów studyjnych dla osób odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, skupiających się na budowaniu kompetencji z zakresu zintegrowanej mobilności, nowoczesnych rozwiązań urbanistycznych oraz wymianie doświadczeń.
Budowa wewnątrzgłomeracyjnej bazy wiedzy i dobrych praktyk. Prowadzenie kampanii edukacyjnych, które zwiększają świadomość społeczną na temat roli partycypacji społecznej w planowaniu przestrzennym i kształtowaniu mobilności, zachęcając jednocześnie do aktywnego udziału w procesach decyzyjnych. Wykorzystanie narzędzi edukacyjnych oraz informacyjnych, ułatwiających wymianę doświadczeń i najlepszych praktyk w zakresie integrowania planowania przestrzennego z mobilnością.

Wprowadzenie partycypacyjnych procesów decyzyjnych dla kluczowych działań, zamierzeń i dokumentacji, które angażują społeczność lokalną w kształtowanie planów przestrzennych i mobilności, zwiększając tym samym akceptację społeczną dla proponowanych rozwiązań.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

IPAW, gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie

Potencjalni partnerzy

UMWD

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 3.3.1. Utrzymywanie i usprawnianie (tj. dostosowywanie do potrzeb) istniejącej infrastruktury i elementów małej architektury

Opis sposobu realizacji

Monitorowanie zmieniających się potrzeb społeczeństwa i dostosowywanie i uzupełnianie istniejącej infrastruktury oraz elementów małej architektury, aby zlikwidować bariery architektoniczne i sprostać nowym wymaganiom i oczekiwaniom.

Wprowadzenie do istniejącego systemu rozwiązań bardziej efektywnych i nowoczesnych technologii wspomagających istniejącą infrastrukturę. Integracja elementów małej architektury z systemem transportu zbiorowego, a także dostosowanie obecnych rozwiązań (np. nawierzchni) do potrzeb pieszych i rowerzystów.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie

Potencjalni partnerzy

-

Kategoria kosztów

3

Obszar wdrażania



Działanie 3.3.2. Poprawa dostępności przestrzeni dla osób z niepełnosprawnościami

Działanie odnosi się do kreowania infrastruktury bezpiecznej i wygodnej dla wszystkich użytkowników, uwzględniającego perspektywę nie tylko osób z niepełnosprawnościami, ale i seniorów, dzieci czy grup defaworyzowanych, mając jednocześnie na uwadze perspektywę płci. Działanie skupia się na eliminacji zjawiska dyskryminacji ww. osób w przestrzeniach publicznych, poprzez poprawę ich dostępności i zapewnienie równości szans.

Jego realizacja odbywać będzie się poprzez m. in.

Opis sposobu realizacji

- przeprowadzenie audytów dostępności w gminach WOF w odniesieniu do przestrzeni publicznych, budynków, infrastruktury i systemów, w tym informatycznych, w celu identyfikacji obszarów wymagających poprawy dostępności priorytetowo;
- organizację przez gminy specjalistycznych przewozów osób z niepełnosprawnościami („od drzwi do drzwi”);
- realizację w obrębie przystanków, peronów, stacji i dworców prac dostosowawczych, takich jak instalacja podjazdów, wind czy platform dla osób poruszających się z urządzeniami wspomagającymi ruch;
- dostosowywanie infrastruktury i małej architektury do potrzeb grup defaworyzowanych;
- zakup i utrzymanie taboru niskopodłogowego lub częściowo niskopodłogowego;
- wytyczanie odpowiedniej ilości miejsc postojowych przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami, kobiet w ciąży czy rodzin z dziećmi;
- wdrażanie systemów komunikacji wizualnej i dźwiękowej, takich jak tablice informacyjne w alfabecie Braille'a czy komunikaty dźwiękowe;
- odpowiednie oznaczenie przestrzeni, schodów czy drzwi specjalnymi oznaczeniami i kontrastami;
- organizacja programów szkoleniowych dla personelu obsługującego przestrzeń publiczną, a także kampanii edukacyjnych, które zwiększą świadomość społeczną na temat potrzeb osób z grup defaworyzowanych.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie

Potencjalni partnerzy

-

Kategoria kosztów

3

Obszar wdrażania



Działanie 3.3.3. Tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu

Opis sposobu realizacji

Tworzenie spójnych połączeń kluczowych generatorów ruchu z istniejącą infrastrukturą transportową, włączając w to stacje transportu publicznego, by ułatwić korzystanie z różnych środków transportu. Zapewnienie dostępu do spójnej siatki dróg dla pieszych w obrębie centrów lokalnych, rynków, dworców czy kluczowych przestrzeni publicznych. Traktowanie ruchu pieszego jako pełnoprawnego sposobu przemieszczania się, nie jako dodatku do klasycznych inwestycji drogowych. Uwzględnienie wyzwań związanych z adaptacją do zmian klimatu w projektowaniu przestrzeni. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ciągów pieszych i rowerowych poprzez wprowadzenie elementów zwalniających, takich jak:

- Wprowadzanie systemów rejestratorów prędkości;
- Montaż progów zwalniających i innych urządzeń BRD;
- Wprowadzenie stref ruchu uspokojonego i esowanie pasów ruchu drogowego;
- Zachowanie odrębności pasa obsługującego i pasa ruchu dla pieszych na drogach dla pieszych.

Podniesienie wygody użytkowania i estetyki ciągów pieszych oraz rowerowych poprzez:

- Poszerzanie chodników;
- Nasadzenia zieleni;
- Wprowadzanie atrakcyjnych elementów małej architektury;

Planowanie stref rekreacyjnych i miejsc odpoczynku, które zachęcają do aktywności fizycznej i sprzyjają relaksowi. Szczególne uwzględnienie roli zieleni w planowaniu ciągów pieszych i rowerowych.

Projektowanie infrastruktury pieszej i rowerowej w ścisłej współpracy z jej przyszłymi użytkownikami.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

JST WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie, środki prywatne, Partnerstwo Publiczno-Prywatne

Potencjalni partnerzy

NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne

Kategoria kosztów

3

Obszar wdrażania





3.4. Wzmocnienie współpracy oraz jakości zarządzania mobilnością miejską

Działanie 4.1.1. Utworzenie związku będącego organizatorem ruchu na obszarze WOF

Opis sposobu realizacji

Utworzenie związku samorządów, który przejmie od gmin uprawnienia w obszarze organizacji transportu publicznego i przewozów szkolnych.

W imieniu związku funkcję organizatora może pełnić Zarząd Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej, w którego kompetencjach znajdują się:

- planowanie sieci;
- tworzenie założeń rozkładów jazdy;
- informacja pasażerska: schematy, rozkłady, aplikacje, systemy dynamicznej informacji dla działalności wielu operatorów;
- wybór podmiotów wykonujących przewozy i nadzór nad ich działalnością oraz współpraca z przewoźnikami komercyjnymi;
- zarządzanie taryfą i pełnienie funkcji operatora rozliczeń – optymalne zarządzanie integracją taryfową;
- marketing i promocja transportu publicznego.

Pierwszym krokiem na drodze do utworzenia związku będzie powołanie struktury odpowiedzialnej za wdrażanie SUMP, które będzie odpowiedzialna za proces instytucjonalizacji współpracy.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy WOF na bazie Instytucji Pośredniczącej Aglomeracji Wałbrzyskiej

Horyzont czasowy

2028

Źródło finansowania

Środki własne, instrumenty wsparcia technicznego

Potencjalni partnerzy

IREDO, Związek Powiatowo-Gminny „Sowiogórskie Autobusy”

Kategoria kosztów

3

Obszar wdrażania



Działanie 4.1.2. Budowa kompetencji w obszarze zarządzania transportem

Opis sposobu realizacji

Powołanie aglomeracyjnego organizatora transportu powinno być powiązane z inwestycjami w możliwości techniczne i wzrostem poziomu kompetencji osób odpowiedzialnych za jego funkcjonowanie. Z tego względu w ramach budowania kompetencji organizatora przewiduje się następujące działania:

- Organizacja co najmniej 3 wyjazdów studyjnych dla urzędników i samorządowców mających na celu zapoznanie się ze specyfiką zarządzania mobilnością w zintegrowanych systemach transportowych w Europie Środkowej: (proponowane kierunki wizyt: IDS Východ (Słowacja), IREDO (Czechy), IDOL (Czechy), Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (Niemcy);
- Organizację serii szkoleń z zakresu nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej i otwartych danych w transporcie publicznym.
- Organizację serii szkoleń związanych z zakupami taboru dla potrzeb przewozów pozamiejskich;
- Zakup oprogramowania do zarządzania transportem i prowadzenia analiz sieciowych dla aglomeracyjnego organizatora transportu;
- Utworzenie systemu monitoringu wdrażania Planu Mobilności, w tym wykonanie pogłębionych analiz geoprzestrzennych na potrzeby badania dostępności transportu publicznego.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Do czasu powstania ZTPAW: IPAW

Horyzont czasowy

2027

Źródło finansowania

INTERREG, Fundusze Europejskie

Potencjalni partnerzy

IREDO, IDOL, ZVON, IDS Vychod, Ministerstwo Infrastruktury

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 4.2.1. Utworzenie zintegrowanej bazy danych o połączeniach i nowoczesnych usług cyfrowych w obszarze planowania podróży i informacji pasażerskiej

Opis sposobu realizacji

Cyfryzacja informacji o rozkładach jazdy oraz ujednoczenie sposobu zbierania danych w celu budowy aktualnej i spójnej bazy danych na potrzeby nowoczesnego systemu ITS dla Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Baza będzie stanowić podstawę dla budowy nowej platformy informacji w WOF z uwzględnieniem danych o transporcie kolejowym bądź co najmniej ujednoczenie formatu udostępnianych danych tak, by rozkłady były dostępne w formacie GTFS-realtime (lub innym otwartym) w komercyjnych narzędziach. Efektem realizacji działania powinien być wzrost dostępności informacji o podróżach w aplikacjach mobilnych. Możliwość rozszerzenia o przewoźników świadczących przewozy między miastami.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZTPAW

Horyzont czasowy

2030

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

PKS Kamienna Góra, PKS Kłodzko

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 4.2.2. Wsparcie prawne i utworzenie analiz mających na celu wypracowanie ostatecznego modelu integracji transportu zbiorowego

Opis sposobu realizacji

W obliczu zmienności polskiego systemu prawnego konieczne jest przeprowadzenie dodatkowych analiz mających na celu wypracowanie modelu integracji transportu zbiorowego ze szczególnym naciskiem na kwestię optymalnej formuły podejmowania decyzji w związku będącym organizatorem transportu. Ponadto badane będą również sposoby rozliczania się gminy w obrębie związku.

Wypracowane rozwiązania mają na celu maksymalne wykorzystanie dostępnych narzędzi finansowania publicznego transportu zbiorowego, według stanu na 2024 zakłada m.in. maksymalizację liczby połączeń objętych dofinansowaniem w ramach FRPA i zmianę kategorii przewozów realizowanych na podstawie porozumień międzygminnych z komunikacji miejskiej na przewozy powiatowo-gminne.

Analizy prawne mają na celu także wypracowanie optymalnego dla gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej modelu integracji komunikacji aglomeracyjnej z Kolejami Dolnośląskimi.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

IPAW

Horyzont czasowy

2027

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

Współpraca z istniejącymi związkami powiatowo-gminnymi

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 4.2.3. Współpraca transgraniczna na rzecz integracji systemów mobilności

Opis sposobu realizacji

Instytucjonalizacja współpracy organizatora transportu w Aglomeracji Wałbrzyskiej z IDS IREDO w Czechach.

Efektem współpracy powinno być:

- Zapewnienie funkcjonalności systemów informacji pasażerskiej w relacjach transgranicznych;
- Funkcjonowanie połączeń transgranicznych łączących węzł przesiadkowy w Ścinawce Średniej z Broumovem;
- Zapewnienie skomunikowania Mieroszowa i Meziměstí;
- Koordynacja rozkładów jazdy, która pozwoli na realizacją połączeń w osi Lubawka-Mieroszków-Broumov-Ścinawka Średnia;
- Integracja zrównoważonej oferty turystycznej Parku Narodowego Gór Stołowych i skalnego miasta w Adršpachu;
- Rozwój zintegrowanych ofert taryfowych łączących taryfę IREDO, Aglomeracji Wałbrzyskiej i Kolei Dolnośląskich.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZTPAW w porozumieniu z UMWD

Horyzont czasowy

2035

Źródło finansowania

Program Interreg Czechy-Polska, FRPA

Potencjalni partnerzy

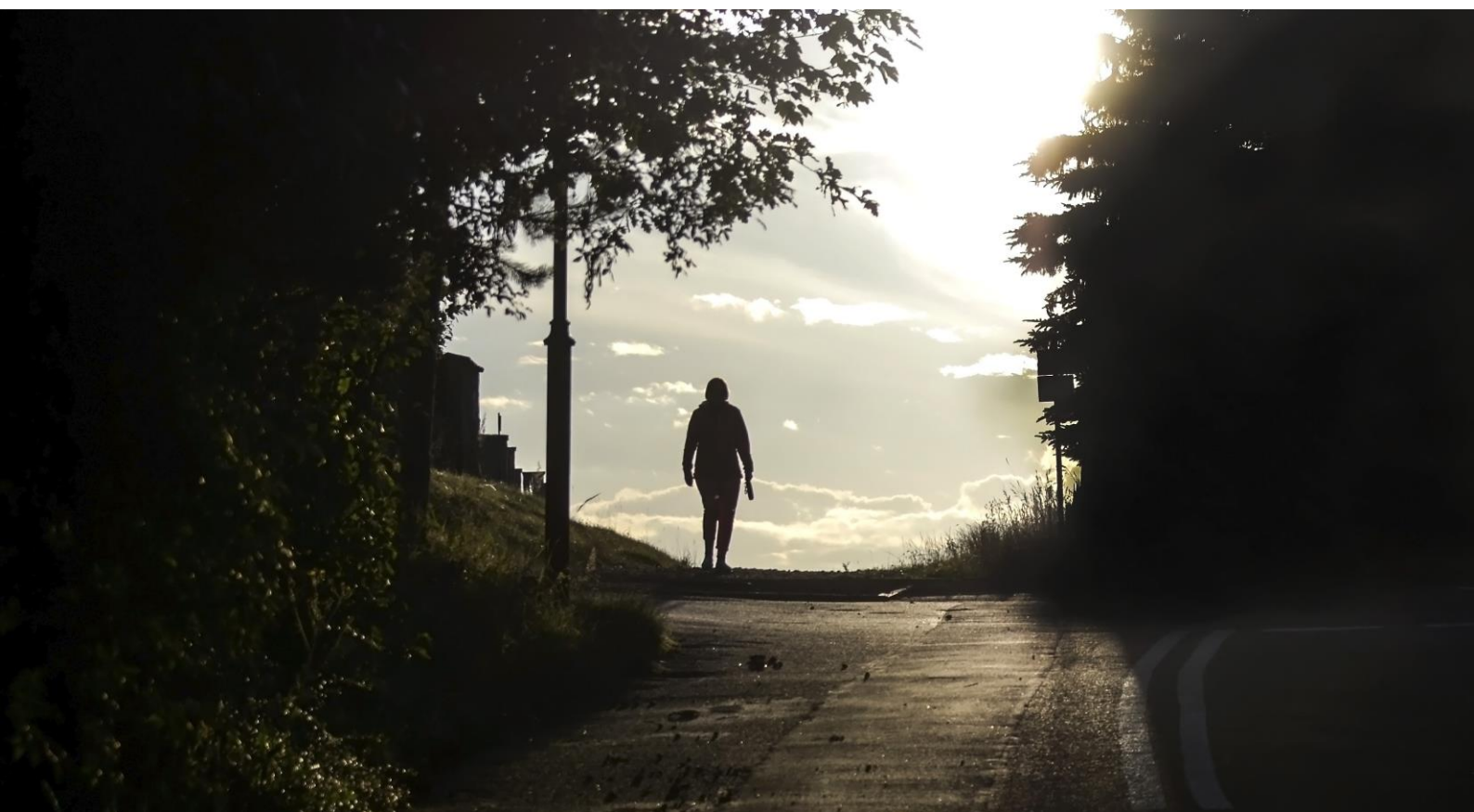
Královéhradecký kraj

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania





3.5. Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zrównoważona turystyka

Działanie 5.1.1. Budowa systemu obsługi kluczowych generatorów ruchu za pomocą transportu publicznego wraz z działaniami promocyjnymi

Rozwinięcie oferty zrównoważonej turystyki opartej o transport kolejowy oraz komplementarną sieć przewozów autobusowych, wzmocnioną o wykorzystanie potencjału rozwoju turystyki rowerowej, w szczególności poprzez:

- Zapewnienie skomunikowania i wysokiej częstotliwości połączeń kolejowych i autobusowych obsługujących atrakcje turystyczne obszaru także w dni świąteczne i weekendy;
- Poprawę infrastruktury przystanków wokół głównych atrakcji turystycznych;
- Realizacja działań promocyjnych w obszarze dojazdów koleją, autobusami, rowerami i pieszo do atrakcji turystycznych.
- Tworzenie zintegrowanych biletów i ofert łączących atrakcje oraz transport publiczny.

Wśród kluczowych generatorów ruchu turystycznego należy wymienić m.in. następujące lokalizacje:

Opis sposobu realizacji

- Zamek Książ;
- Stara Kopalnia w Wałbrzychu;
- Palmiarnia w Wałbrzychu;
- Plac Magistracki i ratusz w Wałbrzychu, Rynek w Wałbrzychu;
- Kościół Pokoju w Świdnicy;
- Rynek w Świdnicy;
- Muzeum Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej;
- Kościół Pokoju w Jaworze;
- Sztolnie Walimskie;
- Rynek z ratuszem w Nowej Rudzie;
- Muzeum górnictwa w Nowej Rudzie;
- Boguszów-Gorce (najwyżej położony zabytkowy rynek i ratusz);
- Bazylika mniejsza pw. św. ap. Piotra i Pawła w Strzegomiu;
- Zamek Grodno;
- Zespół pałacowo-parkowy w Jedlinie, Jedlina-Zdrój;
- Dom Zdrojowy w Szczawnie-Zdroju;
- Kamienna Góra (stare miasto wraz z murami obronnymi, sztolnie ARADO).

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZTPAW, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za informację turystyczną

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

PPP (działania promocyjne)

Potencjalni partnerzy

Zarządcy obiektów turystycznych i obiektów noclegowych

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 5.1.2. Ochrona Parku Narodowego Gór Stołowych przed presją parkingową dzięki ograniczeniom wjazdu i budowie systemu Park&Ride

Opis sposobu realizacji

Realizacja pilotażowego projektu na rzecz zrównoważonej turystyki składającego się z:

- Ustanowienia strefy ograniczonego dostępu dla samochodów na obszarze Parku Narodowego Gór Stołowych (gmina Radków) poprzez ustanowienie Strefy Czystego Transportu lub innej formy ograniczenia wjazdu (z wyłączeniem drogi wojewódzkiej, mieszkańców, dostaw i dojazdu do miejsc noclegowych);
- Budowy systemu P&R dla turystów zintegrowanego z ofertą autobusów łączących Radków, Karłów i Kudowę-Zdrój;
- Zakupu lub innej formy pozyskania niskoemisyjnych pojazdów na potrzeby obsługi połączeń;
- Sfinansowanie kosztów analiz mających na celu uruchomienie systemu;
- Uruchomienia kampanii promocyjnej mającej na celu promocję walorów turystycznych gminy Radków;
- Poprawy jakości egzekucji przepisów w zakresie walki z nielegalnym parkowaniem na obszarze Parku Narodowego.

Działanie powinno zostać powiązane ze wznowieniem ruchu kolejowego na odcinku Ścinawka Średnia – Radków.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gmina Radków we współpracy z Parkiem Narodowym Gór Stołowych i UMWD

Horyzont czasowy

2035

Źródło finansowania

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, opłaty z wjazdu do Strefy Czystego Transportu, NFOŚiGW

Potencjalni partnerzy

- Miasto Kudowa-Zdrój
- Powiat Kłodzki
- Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
- Koleje Dolnośląskie (w zakresie integracji połączenia autobusowego i kolejowego w Radkowie)

Kategoria kosztów

2

Obszar wdrażania



Działanie 5.2.1. Działania edukacyjne na rzecz zrównoważonej mobilności i kultury bezpieczeństwa

Opis sposobu realizacji

Organizacja wydarzeń poświęconych mobilności: dni otwarte, pikniki ekologiczne, wydarzenia poświęcone historii i dziedzictwu transportu, kursy zabytkowego taboru. Włączanie kwestii zrównoważonej mobilności w program świąt istotnych dla regionu np. podczas Nocy Muzeów czy wydarzeń sportowych, a także:

- Edukacja komunikacyjna w szkołach;
- Konkursy dla dzieci i młodzieży związane tematycznie z obszarem zrównoważonej mobilności: konkursy plastyczne lub quizy sprawdzające stan wiedzy;
- Edukacja klimatyczna w szkołach zawierająca elementy edukacji na rzecz zrównoważonej mobilności;
- Wycieczki tematyczne (związane z transportem rowerowym, zwiedzaniem infrastruktury transportu publicznego itp.)

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki krajowe i europejskie

Potencjalni partnerzy

NGO

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 5.2.2. Budowa międzygminnej bazy dobrych praktyk

Opis sposobu realizacji

Budowa wspólnej listy dobrych praktyk w obszarze mobilności i infrastruktury, z której korzystać będą gminy WOF.

Zapewnienie finansowania regularnych spotkań sieciujących dla gmin WOF w celu wymiany doświadczeń.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZTPAW, do czasu utworzenia gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki krajowe i europejskie

Potencjalni partnerzy

Inne obszary funkcjonalne

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania



Działanie 5.2.3. Budowa świadomości negatywnych oddziaływań transportu

Opis sposobu realizacji

Kształtowanie pozytywnego wizerunku transportu publicznego i aktywności mobilnej oraz uświadamianie mieszkańców o negatywnych skutkach poruszania się samochodem czy kosztach zewnętrznych nadmiernej liczby pojazdów w mieście (np. podczas zajęć w szkołach czy na piknikach ekologicznych).

Podmiot odpowiedzialny za realizację

ZTPAW, do czasu utworzenia gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki krajowe i europejskie

Potencjalni partnerzy

-

Kategoria kosztów

4

Obszar wdrażania





3.6. Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

Działanie 6.1.1. Budowa parkingów P+R

Działanie ma ograniczyć podróże samochodem do centrów miast poprzez umożliwienie wykonywania mieszkańcom WOF multimodalnych podróży pomiędzy strefą zewnętrzną a rdzeniem WOF, a także w obrębie samego rdzenia.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego oraz redukcja ruchu samochodowego w centrum rdzenia WOF.

Jako elementy integralne parkingów P+R zakładane są wiaty przystankowe, tablice elektroniczne, ławki, śmietniki do segregacji śmieci, monitoring, oświetlenie, zagospodarowanie zieleni oraz przystosowanie dla osób z niepełnosprawnościami.

Opis sposobu realizacji

Planowane P+R:

- Dworzec PKP Boguszów-Gorce
- Dworzec PKP Boguszów-Gorce Zachód
- Dworzec PKP Kamienna Góra
- Dworzec PKP Imbramowice
- Dworzec PKP Jawor
- Wałbrzych Centrum

Proponowane P+R:

- Wałbrzych Palmiarnia (Rondo im. Unii Europejskiej)
- Głuszycza Górna
- Głuszycza
- Świdnica Wałbrzyska
- Świdnica Zawiszów
- Strzegom ul. Kolejowa
- Nowa Ruda ul. Kolejowa
- Radków ul. Handlowa

Podmiot odpowiedzialny za realizację

JST WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, fundusze krajowe i wojewódzkie, fundusze europejskie, środki zewnętrzne, środki prywatne oraz środki pozyskiwane w ramach PPP

Potencjalni partnerzy

Starostwo Powiatowe w Kłodzku, Starostwo Powiatowe w Wałbrzychu, Starostwo Powiatowe w Świdnicy, Starostwo Powiatowe w Kamiennej Górze, Starostwo Powiatowe w Jaworze, mieszkańcy, przewoźnicy, spółki grupy PKP

Kategoria kosztów

1

Obszar wdrażania



Działanie 6.1.2. Hierarchizacja sieci drogowej, wyznaczenie stref uspokojonego ruchu i ograniczonego dostępu oraz stosowanie inteligentnych systemów transportowych

Kameralizacja i uspokojenie ruchu samochodowego.

Opis sposobu realizacji

Uspokojenie ruchu w strefach zamieszkania, implementacja stref dla pojazdów o ograniczonej emisji spalin oraz wprowadzenie stref „Tempo 30” w centrach miast WOF. Efektem tych działań ma być poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zwiększenie bezpieczeństwa pieszych. W projektowaniu układu drogowego miast WOF należy uwzględnić priorytety wynikające z piramidy zrównoważonej mobilności tj. uwzględniać potrzeby ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego jako podstawę dla założeń projektowych. Uwzględnienie wymogów adaptacji do zmian klimatu w projektowaniu infrastruktury drogowej.

Dostosowanie infrastruktury z myślą o pieszych i rowerzystach będzie realizowane poprzez kontynuację wprowadzania woonerfów w rdzeniu aglomeracji, zmianę ulic dla samochodów na deptaki lub strefy współdzielonego ruchu w reprezentacyjnych punktach miast ze szczególnym uwzględnieniem gmin uzdrowiskowych oraz zastosowanie stref uspokojonego ruchu mających na celu priorytetyzację ruchu pieszego. Ponadto w miejscach, gdzie rozpoczyna się obszar zabudowany i innych miejscach wymagających zwrócenia uwagi kierowców na konieczną zmianę prędkości należy stosować szykany lub zmianę rodzaju lub barwy nawierzchni.

Wykorzystanie narzędzi ITS w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez montaż wyświetlaczy prędkości, stosowanie kamer powiązanych z systemami ITS i miejskimi systemami monitoringu czy stosowanie czujników i sensorów.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Zarządcy infrastruktury

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie

Potencjalni partnerzy

ZDKiUM Wałbrzych, GDDKiA, zarządcy dróg powiatowych, JST WOF

Kategoria kosztów

1

Obszar wdrażania



Działanie 6.1.3. Rozbudowa stref płatnego parkowania na obszarze WOF

Opis sposobu realizacji

Usprawnienie organizacji parkowania pojazdów na drogach publicznych, zmniejszenie deficytu miejsc postojowych oraz zwiększenie rotacji parkujących pojazdów samochodowych w śródmieściu miast.

Promowanie idei współdzielonych parkingów przez różne grupy odbiorców, budowa systemu informacji o zajętości miejsc postojowych (rozbudowa istniejącego w Wałbrzychu) oraz różnicowanie wysokości opłat w zależności od popytu i ograniczenie listy podmiotów uprawnionych do parkowania w określonych lokalizacjach.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Gminy Wałbrzych, Świdnica, Kamienna Góra, Strzegom, Radków i pozostałe gminy WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

DSDiK, GDDKiA, ZDKiUM Wałbrzych, zarządcy dróg powiatowych, Komendy Powiatowe Policji

Kategoria kosztów

2

Obszar wdrażania



Działanie 6.2.1. Budowa kluczowych obwodnic dla tranzytu w WOF

Opis sposobu realizacji

Wyprowadzenie ruchu z miast poprzez budowę obwodnic oraz wprowadzenie stref ograniczonego wjazdu dla pojazdów ciężarowych. Planowane obwodnice przyczynią się do zmniejszenia kongestii drogowej w miastach oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego.

Budowa obwodnic powinna być wyraźnie powiązana z działaniami na rzecz zrównoważonej mobilności w miejscowościach, z których dany odcinek drogi wyprowadza ruch. Ponadto dzięki wprowadzeniu stref o ograniczonym wjeździe dla pojazdów ciężarowych ograniczony zostanie negatywny wpływ emisji spalin na jakość powietrza w centrach miast.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, DSDiK

Horyzont czasowy

2028

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

JST WOF

Kategoria kosztów

1

Obszar wdrażania



Działanie 6.2.2. Zrównoważona logistyka na obszarze WOF

Opis sposobu realizacji

Optymalizacja przewozu towarów poprzez przeniesienie części transportu z dróg na kolej poprzez budowę bocznicy kolejowych i centrów logistycznych dla fabryk. Efektywność przewozów kluczowych zakładów produkcyjnych będzie zapewniana poprzez wykorzystanie transportu intermodalnego.

W ramach ograniczenia emisji spalin zostanie zwiększony udział pojazdów elektrycznych w dostawach.

W centrach miast wprowadzona zostanie obsługa kurierska wykorzystująca rowery cargo z elektrycznym wspomaganie i inne lekkie pojazdy.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

JST WOF

Horyzont czasowy

2030+

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie, PPP

Potencjalni partnerzy

Przedsiębiorstwa działające na obszarze WOF, spółki grupy PKP

Kategoria kosztów

2

Obszar wdrażania



Działanie 6.2.3. Wsparcie rozwoju elektromobilności

Opis sposobu realizacji

W ramach zestawu działań mających na celu rozwój elektromobilności, istotne jest zrealizowanie poniższych inicjatyw:

- Przeprowadzanie analiz potrzeb w celu zrozumienia zapotrzebowania na energię i dostosowanie wzrostu liczby punktów ładowania do rosnącej liczby pojazdów o napędzie zeroemisyjnym;
- Nawiązywanie współpracy z komercyjnymi operatorami infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, aby określić lokalizacje stacji ładowania w bliskim otoczeniu;
- Budowa lub wspieranie budowy ogólnodostępnych stacji ładowania prądem zmiennym (AC) i prądem stałym (DC);
- Budowa lub wspieranie budowy infrastruktury tankowania wodoru;
- Podejmowanie działań w celu rozwijania infrastruktury elektroenergetycznej i magazynowania energii, co umożliwi budowę stacji ładowania prądem stałym (DC).
- Budowa magazynów energii;

Podmiot odpowiedzialny za realizację

JST WOF

Horyzont czasowy

2035

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie, PPP

Potencjalni partnerzy

DSDiK, GDDKiA, ZDKiUM Wałbrzych, zarządcy dróg powiatowych, operatorzy stacji ładowania

Kategoria kosztów

2

Zasięg wdrażania

R O P L W

Działanie 6.3.1. Poprawa jakości oświetlenia ulic i przejść dla pieszych

Opis sposobu realizacji

Wprowadzenie systemów automatycznego sterowania stopniem oświetlenia ulicznego w zależności od warunków oświetlenia naturalnego.

Poprawa doświetlenia przejść dla pieszych, dzięki wymianie oświetlenia na nowoczesne i energooszczędne lampy LED świecące białym, mocnym światłem.

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.

Podmiot odpowiedzialny za realizację

JST WOF

Horyzont czasowy

Działanie ciągłe

Źródło finansowania

Środki własne, środki europejskie, środki krajowe i wojewódzkie

Potencjalni partnerzy

DSDiK, GDDKiA, ZDKiUM Wałbrzych, zarządcy dróg powiatowych

Kategoria kosztów

2

Zasięg wdrażania





4. Wskaźniki produktu i rezultatu

Tab. 7 Kluczowe wskaźniki SUMP WOF

CEL OPERACYJNY	WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	ŹRÓDŁO	2022	BAU 2035	2035	2045
1.1.1 – 1.3.2	Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego	% mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego	Analiza GIS na podstawie danych o rozmieszczeniu ludności i siatce połączeń, metodykę wskazano w rozdziale 7.2 SUMP.	62	62	80,4	90
		% mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego		43	43	36,2	50
1.1.1 – 1.3.2	Emisje CO ₂ z systemu transportowego	tony CO ₂ eq emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców	Model ruchu Aglomeracji Wałbrzyskiej	107 439	111 122	110 379	95 041
1.1.1 – 1.3.2	Jakość powietrza – emisje PM _{2,5} z sektora transportu	kg PM _{2,5} e _q emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców	Model ruchu Aglomeracji Wałbrzyskiej	10 732	12 867	12 800	14 185
3.3.1, 3.3.3, 6.1.2, 6.3.1	Liczba ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	Roczna liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	System Ewidencji Wypadków i Kolidacji	2,68	1,9	1,34	0,67
1.1.1 – 1.3.2	Udział podróży transportem zbiorowym w ogóle podróży	Udział podróży transportem zbiorowym wyrażony w % względem podróży ogółem na podstawie modelu ruchu, gdzie Podróże indywidualne + podróże transportem zbiorowym = 100%	Model ruchu Aglomeracji Wałbrzyskiej	22,0%	20,3%	22,2%	21,6%

Tab. 8 Wskaźniki realizacji SUMP WOF

CEL OPERACYJNY	WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	ŹRÓDŁO DANYCH	2022/3	2030	2035
1.1.1	Liczba wozokilometrów sieci komunikacji aglomeracyjnej	Wkm	ZTPAW lub inni organizatorzy ruchu	Brak jednolitej sieci	4 000 000	7 500 000
1.1.2	Liczba linii komunikacyjnych, na których takt bazowy wynosi 30 minut lub więcej	Szt.	ZMR	9	10	12
1.2.1/4.2.1	Odsetek organizatorów w transporcie, którzy udostępniają dane w formacie GTFS lub NetEX	Szt.	Krajowy Punkt Dostępu do usług informacji o podróżach multimodalnych	0%	50%	100%
1.2.2	Odsetek osób zadowolonych z transportu publicznego	%	ZTPAW lub inni organizatorzy ruchu na podstawie badań marketingowych	11,5	30	50
1.2.3	Liczba spotkań organizatorów w transporcie z Kolejami Dołnośląskimi	Szt. (suma z poprzednich 5 lat)	Dane pozyskane od organizatorów transportu	0	5	5
1.2.4	Liczba lokalnych, aglomeracyjnych i krajowych węzłów przesiadkowych na obszarze WOF	Szt.	Dane pozyskane od gmin	13	15	20

Kolorami oznaczono typy wskaźników:

Wskaźnik produktu

Wskaźnik rezultatu

CEL OPERACYJNY	WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	ŹRÓDŁO DANYCH	2022/3	2030	2035
1.3.1	Liczba autobusów podmiejskich spełniających normę emisji spalin EURO 6 lub wyższą na liniach organizowanych przez gminy i powiaty WOF	Szt.	Dane od organizatorów transportu	6	40	60
1.3.2	Liczba zeroemisyjnych autobusów we flocie komunikacji miejskiej	Szt.	Dane od organizatorów transportu	8	41	50
2.1.1	Liczba kilometrów dróg dla rowerów	Km	GUS	128	170	200
2.1.2	Odsetek gmin WOF, w których obowiązują standardy infrastruktury rowerowej	%	Dane pozyskane od gmin	0	25	50
2.1.3	Liczba nowowybudowanych parkingów B+R	Szt.	Dane pozyskane od gmin	3	2	2
2.2.1	Długość nowowybudowanych odcinków infrastruktury rowerowej	Km (suma z poprzednich 5 lat)	Dane pozyskane od gmin	0	10	10
2.2.2	Liczba inwestycji związanych z turystyką rowerową	Szt. (suma z poprzednich 5 lat)	Dane pozyskane od gmin	4	2	2

CEL OPERACYJNY	WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	ŹRÓDŁO DANYCH	2022/3	2030	2035
3.1.1	Liczba wydanych decyzji o warunkach zabudowy	Szt.	GUS	564	423	282
3.1.2	Odsetek powierzchni pokrytych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego	%	GUS	72,45	87	100
3.1.3	Liczba gmin, które dysponują standardami dostępności transportu publicznego	Szt.	Plany ogólne gmin	0	7	14
3.2.1	Liczba spotkań koordynacyjnych dotyczących polityki przestrzennej	Szt. (suma z poprzednich 5 lat)	Dane pozyskane od gmin	4	5	5
3.2.2	Liczba szkoleń związanych tematycznie z transportem w jednostkach odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne	Szt.	Dane pozyskane od gmin	0	14	27
3.3.2	Liczba audytów dostępności przestrzeni dla OzN	Szt. (suma z poprzednich 5 lat)	Dane pozyskane od gmin	6	5	5

CEL OPERACYJNY	WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	ŹRÓDŁO DANYCH	2022/3	2030	2035
4.1.1	Liczba uczestników związku zajmującego się organizacją transportu	Szt.	Dane pozyskane od gmin	0	14	27
4.1.2	Liczba zorganizowanych wyjazdów studyjnych	Szt.	Dane pozyskane od gmin	0	3	3
4.2.2	Liczba analiz prawnych i finansowych związanych z powołaniem jednolitego organizatora transportu	Szt.	Dane pozyskane od gmin	0	1	1
4.2.3	Liczba transgranicznych linii autobusowych	Szt.	Dane organizatorów ruchu	1	2	5

CEL OPERACYJNY	WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	ŹRÓDŁO DANYCH	2022/3	2030	2035
5.1.1	Dzienna liczba kursów odjeżdżających z przystanku Jeździecka - Zamek Książ w dni świąteczne	Szt.	ZDKiUM Wałbrzych	22	29	36
5.1.2.	Dzienna liczba kursów Karłów-Radków	Szt.	Gmina Radków	5	8	10
5.2.1	Liczba zrealizowanych akcji edukacyjnych	Szt. (suma z poprzednich 5 lat)	Dane pozyskane od gmin	13	20	30
5.2.2	Liczba dobrych praktyk w bazie	Szt.	Dane pozyskane od gmin	0	15	30
5.2.3	Liczba kampanii informacyjnych	Szt. (suma z poprzednich 5 lat)	Dane pozyskane od gmin	6	10	10

CEL OPERACYJNY	WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	ŹRÓDŁO DANYCH	2022/3	2030	2035
6.1.1	Liczba miejsc parkingowych na parkingach P+R	Szt.	Dane pozyskane od gmin	Brak zrealizowanych badań	400	750
6.1.3	Liczba stref płatnego parkowania na obszarze WOF	Km	Dane pozyskane od gmin	4	6	8
6.2.1	Ruch drogowy w punktach pomiarowych w pobliżu Boguszowa-Gorc	Poj./doba	Generalny Pomiar Ruchu GDDKiA	5472	2500	2500
	Ruch drogowy w punktach pomiarowych w Świdnicy	Poj./doba	Generalny Pomiar Ruchu GDDKiA	20516	5000	5000
6.2.2	Liczba stref aktywności gospodarczej z dostępem do kolei	Szt.	Analiza geoprzestrzenna, Koordynator ds. SUMP	7 (Wałbrzych Sobięcin, Jawor Stacja Kolejowa, Świdnica Zawiszów, Świdnica Przedmieście, Kamienna Góra, Nowa Ruda Słupiec, Żarów)	8	10
6.2.3	Liczba ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji tankowania wodoru na obszarze WOF w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców	Szt.	Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych	4,14	7	10



**5. Krótkoterminowy plan
działań inwestycyjnych
w podziale na powiaty
i gminy**

**POWIAT KAMIENNOGÓRSKI I CZĘŚCIOWO
POWIAT WAŁBRZYSKI, NA OBSZARZE GMIN:
MIASTO KAMIENNA GÓRA, GMINA WIEJSKA
KAMIENNA GÓRA, MIASTO I GMINA LUBAWKA,
GMINA CZARNY BÓR**

Zdiagnozowano strategiczne potrzeby w zakresie podjęcia działań na rzecz niskoemisyjnej, inteligentnej i dostępnej mobilności w Aglomeracji Wałbrzyskiej poprzez budowę węzła przesiadkowego oraz utworzenie systemu ITS.

Celem zaplanowanych działań jest poprawa stanu środowiska powiatu kamiennogórskiego oraz wałbrzyskiego i ograniczenie zanieczyszczenia powietrza poprzez przyśpieszony rozwój efektywnych form transportu publicznego, mających wpływ na ograniczenie emisji CO₂ oraz łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko.

ZAKRES DZIAŁAŃ INWESTYCYJNYCH

Gmina Miejska Kamienna Góra

- budowa/ przebudowa niezbędnej infrastruktury komunikacyjnej, w tym: budowa/ przebudowa przystanków na terenie miasta, budowa/ przebudowa parkingów P&R, niezbędne zagospodarowanie terenu i mała architektura
- budowa stacji ładowania rowerów elektrycznych na parkingach P&R
- budowa węzła przesiadkowego w Kamiennej Górze poprzez przebudowę dworca PKS wraz 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.

Gmina Wiejska Kamienna Góra

- budowa nowych wiat przystankowych (na istniejących przystankach nie posiadających wiat dla podróżnych), a także modernizacja istniejących wiat przystankowych (pozostających w złym stanie technicznym) wraz z zagospodarowaniem terenu małą architekturą oraz niezbędną infrastrukturą techniczną
- budowa parkingów B&R i pętli końcowych

(m.in. Raszków, Kochanów) dla zawracania i postoju busów / autobusów co najmniej na końcowych przystankach zbiorowych linii komunikacyjnych wraz z zagospodarowaniem terenu i małą architekturą (w tym służącą turystyce rowerowej)

- Budowa inteligentnego systemu ITS, stworzenie niezbędnych rozwiązań informatycznych (aplikacja mobilna) z funkcjonalnościami niezbędnymi do korzystania z przewozów oraz obsługi podróżnych.

Gmina Lubawka

- budowa lokalnego węzła przesiadkowego wraz z otoczeniem w Lubawce
- 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.

Gmina Czarny Bór

- budowa lokalnego węzła przesiadkowego
- budowa ścieżek pieszo-rowerowych
- stanowiska postojowe autobusów, Parking P&R, wiaty, stojaki rowerowe, jezdnie manewrowe, instalacje elektryczne, instalacje PV, oświetlenie, magazyn energii, tablice informacyjne
- modernizacja/budowa wiat przystankowych, wraz z drogą rowerową prowadzącą do węzła przesiadkowego
- budowa inteligentnego systemu ITS, stworzenie niezbędnych rozwiązań informatycznych (aplikacja mobilna) z funkcjonalnościami niezbędnymi do korzystania z przewozów oraz obsługi podróżnych.

POWIAT KŁODZKI, NA OBSZARZE GMIN: GMINA MIEJSKA NOWA RUDA, GMINA NOWA RUDA, GMINA RADKÓW

Zdiagnozowano strategiczne potrzeby w zakresie budowy infrastruktury niskoemisyjnego transportu publicznego wraz z zastosowaniem inteligentnych systemów transportowych.

Celem zaplanowanych działań jest powstanie infrastruktury przesiadkowej, która zintegrowana z taborem zapewni rozwiązanie problemów komunikacyjnych we wszystkich gminach partnerstwa noworudzko-radkowskiego.

ZAKRES DZIAŁAŃ INWESTYCYJNYCH**Gmina Miejska Nowa Ruda:**

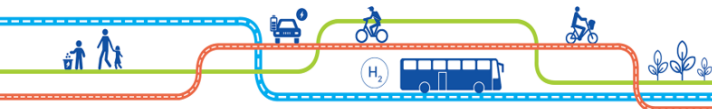
- budowa parkingów P&R, B&R, w tym budowa dwóch parkingów P&R i B&R poza centrum miasta Nowa Ruda, przy ulicach Traugutta/Radkowskiej przy granicy z Gminą Radków i przy ul. Fredry przy granicy z Gminą Nowa Ruda
- wyposażenie elektrycznych autobusów w rozwiązania IT tak by były połączone z przystankami
- budowa zintegrowanych przystanków komunikacji autobusowej z elektronicznym systemem informacyjnym dla pasażerów na linii, po której będą jeździć dwa zakupione z dotacji NFOŚiGW autobusy elektryczne ul. Kłodzka / Węglowa Wola, budowa stacji szybkiego ładowania autobusów tzw. pantografu, tym budowa instalacji fotowoltaicznej wraz z magazynem energii na potrzeby zabezpieczenia "energii zielonej" na zasilanie stacji ładowania pojazdów wraz z dojazdem dla autobusów
- modernizacja wiaduktu w celu dostosowania go do ruchu pieszego i rowerowego oraz budowy dróg rowerowych w celu poprawy dostępności węzła przesiadkowego planowanego do wykonania przy stacji PKP Centrum w Nowej Rudzie
- 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
- instalacja kamer CCTV włączonych do miejskiego systemu monitoringu
- instalacja wyświetlaczy prędkości
- remont szlaku pieszo-rowerowego na odcinku Kościelec – oś. Waryńskiego

Gmina Nowa Ruda:

- 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

Gmina Radków:

- budowa węzła przesiadkowego oraz parkingu, w tym miejsca postojowe dla pojazdów obsługujących komunikację zbiorową, parking dla samochodów osobowych P&R, wiata oraz parking dla rowerów B&R, wiaty dla pasażerów, ciąg pieszy i pieszo-rowerowy pozwalający na skomunikowanie z istniejącą infrastrukturą, mała architektura, oświetlenie terenu, monitoring wizyjny na terenie węzła przesiadkowego, nasadzenia roślin wieloletnich
- budowa węzła przesiadkowego w Wambierzycach przy ul. Wiejskiej, wyposażonego w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w tym: wiatę przystankową, miejsce postoju dla autobusów i busów, miejsca parkingowe, wiatę oraz parking dla rowerów, toaletę publiczną, stację ładowania rowerów elektrycznych, małą architekturę, oświetlenie, monitoring wizyjny i nasadzenia roślin wieloletnich
- budowa stacji szybkiego ładowania busów/autobusów, stacja zostanie wyposażona w instalację fotowoltaiczną oraz magazyn energii na potrzeby ładowania pojazdów
- modernizacja przystanków na terenie gminy oraz dostosowanie ich do wymagań inteligentnego systemu informacji pasażerskiej
- modernizacja przejść dla pieszych na aktywne w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych



POWIAT JAWORSKI, NA OBSZARZE GMINY JAWOR

Zdiagnozowano strategiczne potrzeby w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu na terenie Gminy Jawor poprzez budowę centrum przesiadkowego i systemu ITS. Celem zaplanowanych działań jest poprawa poziomu i jakości życia społeczności powiatu jaworskiego oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza poprzez przyspieszony rozwój efektywnych form transportu publicznego, mających wpływ na ograniczenie emisji CO₂ oraz łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko

ZAKRES DZIAŁAŃ INWESTYCYJNYCH

Gmina Jawor

- wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem ITS
- budowa ciągu pieszo-rowerowego (w obrębie ulic Dworcowej i Kolejowej), mała
- budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego zlokalizowanego przy ulicy Dworcowej, w skład węzła wejda: wielostanowiskowy, zadaszony przystanek autobusowy wraz z zapleczem (poczekalnia, toalety, pomieszczenia techniczne etc.), obiekt B&R, parking P&R

POWIAT WAŁBRZYSKI I CZĘŚĆ POWIATU ŚWIDNICKIEGO, NA OBSZARZE GMIN: GMINA WAŁBRZYCH – MIASTO NA PRAWACH POWIATU, GMINA BOGUSZÓW-GORCE, GMINA CZARNY BÓR, GMINA DOBROMIERZ, GMINA GŁUSZYCA, GMINA JEDLINA-ZDRÓJ, GMINA MIEROSZÓW, GMINA UZDROWISKOWA SZCZAWNO-ZDRÓJ, GMINA STARE BOGACZOWICE, GMINA ŚWIEBODZICE, GMINA WALIM

Zdiagnozowano strategiczne potrzeby w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez budowę centrów przesiadkowych i P&R wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz rozbudowę systemu ITS. Celem zaplanowanych działań jest ochrona klimatu i zrównoważony rozwój mobilności poprzez ułatwienie mieszkańcom Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego korzystania ze zbiorowego transportu publicznego dzięki rozwojowi i poprawie dostępności do węzłów przesiadkowych, P&R i komunikacji publicznej oraz poprawie bezpieczeństwa użytkowników.

ZAKRES DZIAŁAŃ INWESTYCYJNYCH

Gmina Wałbrzych – Miasto na prawach powiatu

- System ITS obejmujący system, sygnalizację świetlną, tablice zmiennej treści VMS, instalacja kamer CCTV na obwodnicy Europejka, elektroniczne TIP na przystankach autobusowych, zakup aplikacji mobilnej dot. karty aglomeracyjnej i zintegrowanego biletu elektronicznego, modernizacja przejść dla

pieszych na aktywne, instalacja elektronicznych tablic e-papier (elektroniczny rozkład jazdy linii autobusowych, zakup aplikacji do obsługi tablic e-papier, monitoring CCTV przystanków autobusowych)

- automaty biletowe stacjonarne umożliwiające zakup biletów, doładowanie karty biletowej
- budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego – przy dworcu PKP Wałbrzych Centrum
- parking P&R + pętla autobusowa (ul. Wilcza za Palmiarnią) – peron autobusowy, wiaty przystankowe, tablice elektroniczne TIP
- pętla autobusowa (wiaty, zatoka, DIP). ul. Barbusse`a, Mieroszowska, Wałbrzyska, Lubiechów
- budowa przystanków autobusowych wyposażonych w elektroniczne TIP

Gmina Czarny Bór

- budowa przystanków autobusowych na terenie gminy Czarny Bór

Gmina Dobromierz

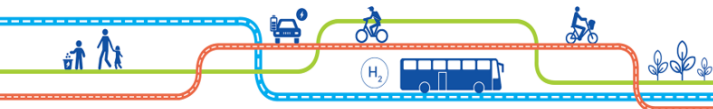
- utworzenie linii autobusowej na trasie Wałbrzych – Stare Bogaczowice – Dobromierz – Świebodzice, wyposażenie linii, wiaty przystankowe - zielone przystanki w miejscowościach na planowanej trasie z najazdami dla osób z niepełnosprawnościami, budowa odcinka chodnika, oświetlenie, przejścia dla pieszych (lokalizacja i ilość zgodnie z opracowywaną dokumentacją projektową).
- węzeł przesiadkowy parking P&R, B&R przebudowa odcinka drogi, budowa odcinka chodnika, najazdy dla niepełnosprawnych, wiaty przystankowe (zielony przystanek), parking, oświetlenie, monitoring)
- infrastruktura na trasie dojazdowej (z Jawora do Dobromierza), jako element sieci obsługującej węzeł przesiadkowy w Dobromierzu wiaty przystankowe (zielone przystanki) na planowanej trasie, z najazdami dla osób z niepełnosprawnościami, budowa odcinka chodnika, oświetlenie, przejścia dla pieszych, (lokalizacja i ilość zgodnie z dokumentacją projektową)

Gmina Uzdrowska Szczawno-Zdrój

- przebudowa/modernizacja przystanków autobusowych na terenie miasta, w tym: budowa/wymiana 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

Gmina Stare Bogaczowice

- budowa przystanków autobusowych na terenie gminy



Gmina Głuszycza

- budowa parkingów typu P&R przy wjeździe do Głuszycy od strony Kłodzka – Głuszycza Górna – rondo, od strony Wałbrzycha Głuszycza – ul. Ogrodowa, w centrum miasta Głuszycza – ul. Grunwaldzka (elektroniczna tablica parkingowa)
- 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 Centrum Przesiadkowego w Głuszycy

Gmina Jedlina-Zdrój

- modernizacja infrastruktury Centrum Przesiadkowego Plac Zwycięstwa w Jedlinie-Zdrój - (montaż tablicy z rozkładem jazdy, miejsca postojowe, stacja ładowania dla rowerów elektrycznych, budowa toalet publicznych)
- wymiana wiat przystankowych wraz z budową inteligentnego systemu informacji pasażerskiej
- budowa P&R przy ul. Wałbrzyskiej

Gmina Mioszów

- przebudowa przystanków autobusowych w lokalizacji: Unisław Śląski, Kowalowa ul. Malinowa, Kowalowa ul. Wałbrzyska, Mioszów ul. Sportowa, Mioszów ul. Wałbrzyska 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 P&R przy przystanku autobusowym w Sokołowsku wraz z przebudową przystanku (wiata 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, elektroniczna tablica informacji przystankowej, połączona z siecią AW), budowa toalety publicznej, przystosowanie

dla osób z niepełnosprawnościami, ławki, śmietniki do segregacji śmieci, monitoring, oświetlenie, zagospodarowanie zieleni

- budowa parkingu typu B&R przy przystanku autobusowym w Sokołowsku (stojaki dla rowerów, wiata dla rowerów, stacje ładowania i naprawy rowerów, ławki śmietnik, monitoring, oświetlenie)

Gmina Świebodzice

- budowa parkingu B&R przy ul. Kasztanowej na terenie działki: 758/1 obręb Śródmieście 3, Świebodzice, zadanie obejmuje budowę kanalizacji deszczowej, budowę instalacji p.poż, 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
- przebudowa i instalacja inteligentnych przystanków, planuje się wykonanie dziesięciu inteligentnych przystanków wraz z poprowadzeniem przyłącza elektrycznego do nowego systemu IT, przystanki planuje się wyposażyć w nowoczesne ekologiczne wiata (zielone przystanki) oraz podświetlenie rozkładów jazdy, przewiduje się zainstalowanie modułu z czujnikiem zmierzchu - ponieważ podświetlenie będzie uruchamiane tylko po zmroku, 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

Gmina Walim

- parking P&R w Zagórzu Śląskim przy stacji kolejowej dz. nr 375 obręb Zagórze Śląskie (miejsca postojowe, stojaki rowerowe, ławki, śmietniki, monitoring, oświetlenie), parking będzie zlokalizowany przy przystanku kolejowym linii kolejowej relacji Jedlina Zdrój – Świdnica oraz przy przystankach autobusowych przy ul. Głównej w Zagórzu Śląskim, w ramach zadania zaplanowano remont/przebudowę drogi zlokalizowanej przy parkingu, będzie ona mogła stanowić dojazd/wyjazd z parkingu dz. Nr 161/6 obręb Zagórze Śląskie odcinek 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, montaż e-rozkładów jazdy

POWIAT ŚWIDNICKI, NA OBSZARZE GMIN: MIASTO ŚWIDNICA, ŚWIDNICA, ŻARÓW, JAWORZYNA ŚLĄSKA, MARCINOWICE, STRZEGOM

Zdiagnozowano strategiczne potrzeby w zakresie usprawnienia zrównoważonego transportu publicznego w celu poprawy mobilności poprzez inwestycje w niezbędną infrastrukturę transportu miejskiego.

Celem zaplanowanych działań jest poprawa warunków rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz realizacja założeń zrównoważonego rozwoju poprzez: obniżenie emisyjności w kierunku gospodarki przyjaznej środowisku, budowę efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym negatywnym wpływie na środowisko naturalne, poprawę bezpieczeństwa transportu.

ZAKRES DZIAŁAŃ INWESTYCYJNYCH

Gmina Miejska Świdnica

- budowa węzłów przesiadkowych typu P&R/B&R które powstaną poza centrum miasta, w ramach zadania powstanie kanalizacja deszczowa, energooszczędne oświetlenie uliczne, nowe chodniki umożliwiające obsługę węzłów przesiadkowych, a teren wokół zostanie zagospodarowany zielenią niską
- zakup biletomatów stacjonarnych do dystrybucji biletów, ich montaż na głównych przystankach miejskich
- budowa dróg dla rowerów
- przebudowa centrum przesiadkowego
- postawienie wiat przystankowych na liniach komunikacji publicznej
- na terenie bazy transportowej MPK Świdnica Sp. z o.o. przy ul. Inżynierskiej 6 powstanie wyspowy system instalacji OZE (panele fotowoltaiczne i pionowe turbiny wiatrowe) oraz magazynów energii elektrycznej z systemem zarządzania energią w ramach mikro sieci działającej na zasadzie grid off, jako instalacja związana z infrastrukturą ładowania autobusów elektrycznych.
- budowa na terenie bazy transportowej MPK Świdnica Sp. z o.o. przy ul. Inżynierskiej 6 ogniw wodorowych (mikro elektrowni wodorowej) z magazynem wodoru oraz zakładem produkcji „zielonego” wodoru w formie elektrolizy opartej o energię pozyskiwaną z nadwyżek produkcji OZE (panele fotowoltaicznych) na terenie bazy MPK na potrzeby zabezpieczenia zielonej energii dla pojazdów o napędzie elektrycznym w okresach listopad-luty tj. niższej produkcji energii elektrycznej do bezpośredniego

zasilania autobusów elektrycznych energią z OZE

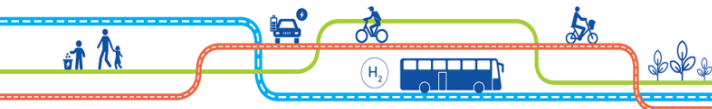
- nowe słupki przystankowe (w liczbie 100 szt.) z e-papierowymi rozkładami jazdy umożliwiającymi automatyczną zmianę rozkładów jazdy wraz z dodatkową informacją pasażerską, zasilanymi energią z paneli fotowoltaicznych i/lub turbinkami wiatrowymi
- nowe tabliczki przystankowe w wiatrach autobusowych (w liczbie 200 szt.) z e-papierowymi rozkładami jazdy umożliwiającymi automatyczną zmianę rozkładów jazdy wraz z dodatkową informacją pasażerską (np. mapka połączeń czy ważne komunikaty dotyczące zmiany ruchu) zasilanymi energią z paneli fotowoltaicznych i/lub turbinkami wiatrowymi.
- budowa parkingów P+R przy ul. Wałbrzyskiej, w pobliżu przystanku kolejowego Świdnica Zawiszów, w rejonie stacji kolejowych Świdnica Przedmieście oraz Świdnica Kraszowice

Gmina Żarów

- mikro węzły przesiadkowe, B&R wraz z infrastrukturą w pieszo – rowerową we wsiach Łażany, Mikoszowa, Przyłęgów - zmodernizowane zostaną czynne punkty komunikacyjne, wiaty będą przystosowane do podłączenia zasilana 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
- zakup biletomatów stacjonarnych do dystrybucji biletów, ich montaż na głównych przystankach miejskich w Żarowie. Uzupełniająco infrastruktura pieszo – rowerowa.
- Realizacja projektu „Poprawa infrastruktury odpowiedzialnej za zrównoważoną mobilność miejską” uwzględniającego budowę przejść dla pieszych, chodników, parkometrów i uporządkowanie parkowania

Gmina Jaworzyna Śląska

- powstaną 2 centra przesiadkowe Park&Ride, które zlokalizowane będą poza centrum Jaworzyny Śląskiej, na terenie parkingów powstaną wiaty rowerowe, każda wiatka rowerowa wyposażona w stację ładowania rowerów oraz miejsca postojowe dla rowerów elektrycznych
- ciągi pieszo – rowerowe prowadzące do centrów przesiadkowych jako połączenie stref przemysłowo – gospodarczych ze strefami rekreacyjnymi znajdujących się na terenie gminy, zagospodarowanie zielenią niską, wybudowanie niskoemisyjnego oświetlenia



Gmina Marcinowice

- węzeł przesiadkowy P&R i B&R wraz z infrastrukturą pieszo – rowerową rozumianą jako ciągi pieszo-rowerowe we Wsi Marcinowice – W ramach projektu budowy centrum przesiadkowego przy stacji PKP będzie odbudowany i ulepszony plac przed wejściem na peron stacji, utworzone miejsca postojowe dla samochodów osobowych, systemowe wiaty dla rowerów, zapewniony będzie monitoring wraz z oświetleniem całego terenu, przestrzeń terenu uzupełnią elementy małej architektury jak również wymiana ogrodzenia terenu, dojścia i dojazdy, organizacja terenów zielonych. Teren posiada pełny dostęp do elementów infrastruktury technicznej gminy
- węzeł przesiadkowy P&R i B&R wraz z infrastrukturą pieszo – rowerową rozumianą jako ciągi pieszo-rowerowe we Wsi Szczepanów - W ramach projektu budowy centrum przesiadkowego przy stacji PKP będzie odbudowany i ulepszony plac przed wejściem na peron stacji, utworzone miejsca postojowe dla samochodów osobowych, systemowe wiaty dla rowerów, zapewniony będzie monitoring wraz z oświetleniem całego terenu, przestrzeń terenu uzupełnią elementy małej architektury jak również wymiana ogrodzenia terenu, dojścia i dojazdy, organizacja terenów zielonych, ławki, itp. Teren posiada pełny dostęp do elementów infrastruktury technicznej gminy
- węzeł przesiadkowy P&R i B&R wraz z infrastrukturą pieszo – rowerową rozumianą jako ciągi pieszo-rowerowe we Wsi Strzelce - W ramach projektu budowy centrum przesiadkowego przy stacji PKP będzie odbudowany i ulepszony plac przed wejściem na peron stacji, utworzone miejsca postojowe dla samochodów osobowych, systemowe wiaty dla rowerów, zapewniony będzie monitoring wraz z oświetleniem całego terenu, przestrzeń terenu uzupełniają elementy małej architektury jak również wymiana ogrodzenia terenu, dojścia i dojazdy, organizacja terenów zielonych, ławki, itp. Teren posiada pełny dostęp do elementów infrastruktury technicznej gminy

Gmina Strzegom

- na terenie gminy powstaną węzły przesiadkowe (P&R i B&R):
 - teren ul. Dworcowej – istniejący dworzec autobusowy integrujący regionalny ruch autobusowy z gminną komunikacją publiczną, zostanie dodatkowo wyposażony w miejsca postojowe dla samochodów, zadaszona wiatę na rowery, podwyższenie peronów dla pasażerów, stację ładowania autobusów

elektrycznych

- w rejonie ulic Malinowa, Lipowa, Brzegowa w Strzegomiu – powstanie przystanek komunikacyjny z wiatą i peronem, miejsca postojowe dla samochodów, zadaszona wiatę rowerowa z miejscami postojowymi na rowery B+R
- Wieś Olszany – w rejonie świetlicy wiejskiej – powstanie węzeł komunikacyjny z wiatą i peronem, miejsca postojowe dla samochodów, zadaszona wiatę rowerowa z miejscami postojowymi na rowery B+R
- ul. Olszowa w Strzegomiu – w rejonie cmentarza komunalnego – powstanie węzeł przesiadkowy z wiatą i peronem, miejsca postojowe dla samochodów, zadaszona wiatę rowerowa z miejscami postojowymi na rowery B+R
- 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) – Legnicka – Ofiar Katynia
- budowa drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż torów od Dworcowej do Wesolej i od Wesolej do Alei Wojska Polskiego

Gmina Świdnica

- powstaną węzły przesiadkowe P&R i B&R zlokalizowane przy stacjach kolejowych na terenie Gminy Świdnica w miejscowościach: Wieś Burkatów, Wieś Bystrzyca Górna, Wieś Lubachów, Wieś Pszenno – gdzie planuje się budowę miejsc nowych postojowych dla samochodów. przebudowę istniejących miejsc postojowych dla samochodów, miejsca postojowe dla rowerów wraz z wiatami rowerowymi i infrastrukturą towarzyszącą
- budowa mikro węzłów przesiadkowych przy istniejących przystankach autobusowych zlokalizowanych przy trasach komunikacyjnych na terenie Gminy, na każdym węźle będzie wiatę przystankowo - rowerowa i miejsce postojowe dla rowerów, część węzłów przesiadkowych zostanie wyposażonych w system informacji pasażerskiej
- uzupełniająco infrastruktura pieszo – rowerowa
- budowa dróg rowerowych/ciągów pieszo-rowerowych stanowiących siatkę połączeń pomiędzy miejscowościami

**Instytucja Pośrednicząca
Aglomeracji Wałbrzyskiej**

ul. Słowackiego 23 A, 58-300 Wałbrzych

adres e-mail: ipaw@ipaw.walbrzych.eu

<https://ipaw.walbrzych.eu/>