



**AGLOMERACJA  
WAŁBRZYSKA**

**Plan  
Zrównoważonej  
Mobilności  
Miejskiej**

**Wałbrzyskiego  
Obszaru  
Funkcjonalnego**

**Streszczenie**



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](mailto:contact@cdotpoint.com)  
[www.cdotpoint.com](http://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](mailto:ipaw@ipaw.walbrzych.eu)  
<https://ipaw.walbrzych.eu/>

## Spis treści

<b>Idea SUMP</b>	<b>s. 4</b>
<b>Obecna sytuacja w zakresie mobilności w WOF</b>	<b>s. 8</b>
<b>Scenariusze zmian w ramach SUMP</b>	<b>s. 10</b>
<b>Wdrażanie i monitoring realizacji Planu</b>	<b>s. 18</b>

## Słownik najważniejszych pojęć

**AW** – Aglomeracja Wałbrzyska

**BRD** – bezpieczeństwo ruchu drogowego

**JST WOF** – Jednostki Samorządu Terytorialnego wchodzące w skład Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego

**PTZ** – Publiczny Transport Zbiorowy, w tekście także określany jako transport publiczny lub transport zbiorowy

**PZMM** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (alternatywnie: SUMP)

**SUMI** – Sustainable Urban Mobility Indicators, kluczowe wskaźniki monitorujące Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

**SUMP** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)

**SUMP WOF** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego

**WOF** – Wałbrzyski Obszar Funkcjonalny



**Idea SUMP**

## O SUMP

### Czym jest?

**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej** (ang. SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) to dokument strategiczny, którego celem jest długoterminowe (perspektywa strategiczna 2045, operacyjna 2035) wypracowanie działań w zakresie transportu na obszarze Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego. Ma stanowić drogowskaz do osiągnięcia zrównoważonej i spójnej mobilności miejskiej.

Konieczność opracowania planu wynika bezpośrednio z założeń polityki UE, która zakłada zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych w Polsce po 2035 r., spadek emisji z pojazdów dostawczych o 50% do 2030 r. oraz spadek emisji z samochodów o 55% do 2030 r. w skali UE.

SUMP jest wynikiem realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz stanowi formę zapewnienia zgodności rozwoju transportu w obszarze z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu.

Konieczność realizacji planu wynika bezpośrednio z wymogu „kompleksowego planowania transportu na odpowiednim poziomie” w perspektywie funduszy europejskich 2021-2027. Wymaga to zmiany dotychczasowego podejścia do planowania transportu: z planowania na obszarach gmin/miast do projektowania rozwiązań w skali obszarów funkcjonalnych.

### Dla kogo?

Dla obszaru gmin Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego.

### Po co?

Bezpośrednim celem planu jest podniesienie jakości życia mieszkańców obszaru poprzez zmniejszenie negatywnego wpływu systemu transportowego na środowisko i klimat oraz wzrost znaczenia alternatyw wobec transportu samochodowego. Dokument napisany jest z myślą o efektach w skali całej aglomeracji.

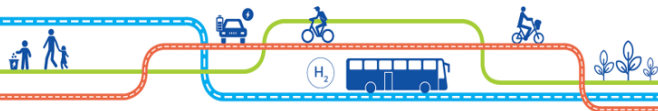
Ponadto dokument powstał celem uporządkowania i skoordynowania inwestycji i przedsięwzięć na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej w sektorze transportu. Umożliwi to pozyskiwanie nowych środków europejskich i zoptymalizowanie wydatków.

Kluczowymi cechami SUMP są:

- długoterminowa wizja i jasny plan wdrożenia;
- partycypacja społeczna;
- zbilansowany i zintegrowany rzeczywisty rozwój środków transportu;
- integracja pozioma i pionowa;
- ocena obecnej i przyszłej skuteczności rozwiązań;
- regularne monitorowanie, przegląd i raportowanie;
- uwzględnienie kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

### Jakie ma cechy?

Od klasycznego podejścia do projektowania strategii dokument różni podejście funkcjonalne. Cele w planie nie zostały wyznaczone przez pryzmat granic administracyjnych, uprawnień ustawowych czy obszarów działań spółek. Oznacza to, że skuteczna realizacja planu wymagać będzie intensyfikacji współpracy pomiędzy samorządami.



### Na jakich bazuje filarach?

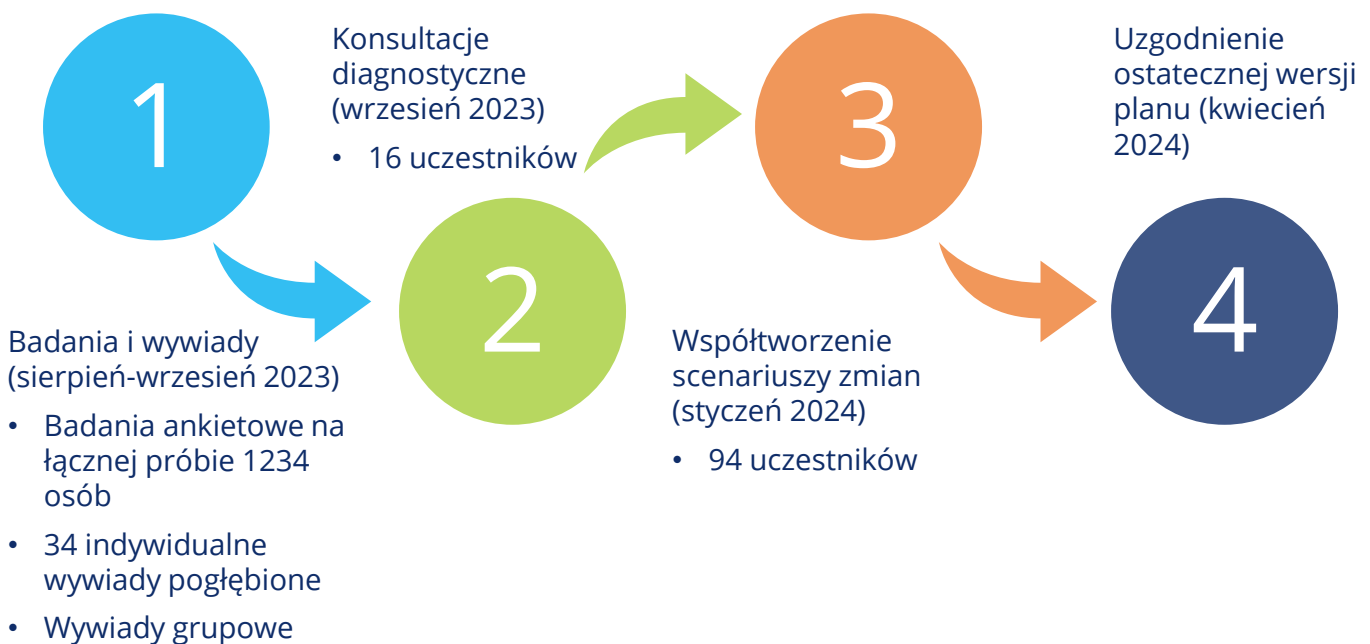
Instrumenty zmiany charakteru codziennych podróży mieszkańców WOF składają się z:

- Ograniczania transportochłonności poprzez zmniejszenia popytu na przemieszczanie się wysokoemisyjnymi środkami transportu (dzięki rozwojowi wysokiej jakości osiedli, w których możliwe jest zaspokajanie potrzeb w otoczeniu miejsca zamieszkania). Na spadek transportochłonności wpływa także tworzenie warunków dla rozwoju ruchu pieszego i rowerowego, ograniczanie liczby podróży służbowych i promocja pracy zdalnej.
- Zmiana podziału zadań przewozowych poprzez budowę atrakcyjności środków bardziej przyjaznych dla środowiska, efektywnych społecznie i przestrzennie względem wysokoemisyjnych sposobów przemieszczenia się.
- Ograniczanie emisji z pojazdów poprzez zmianę sposobu zasilania flot lub poprawę efektywności energetycznej.

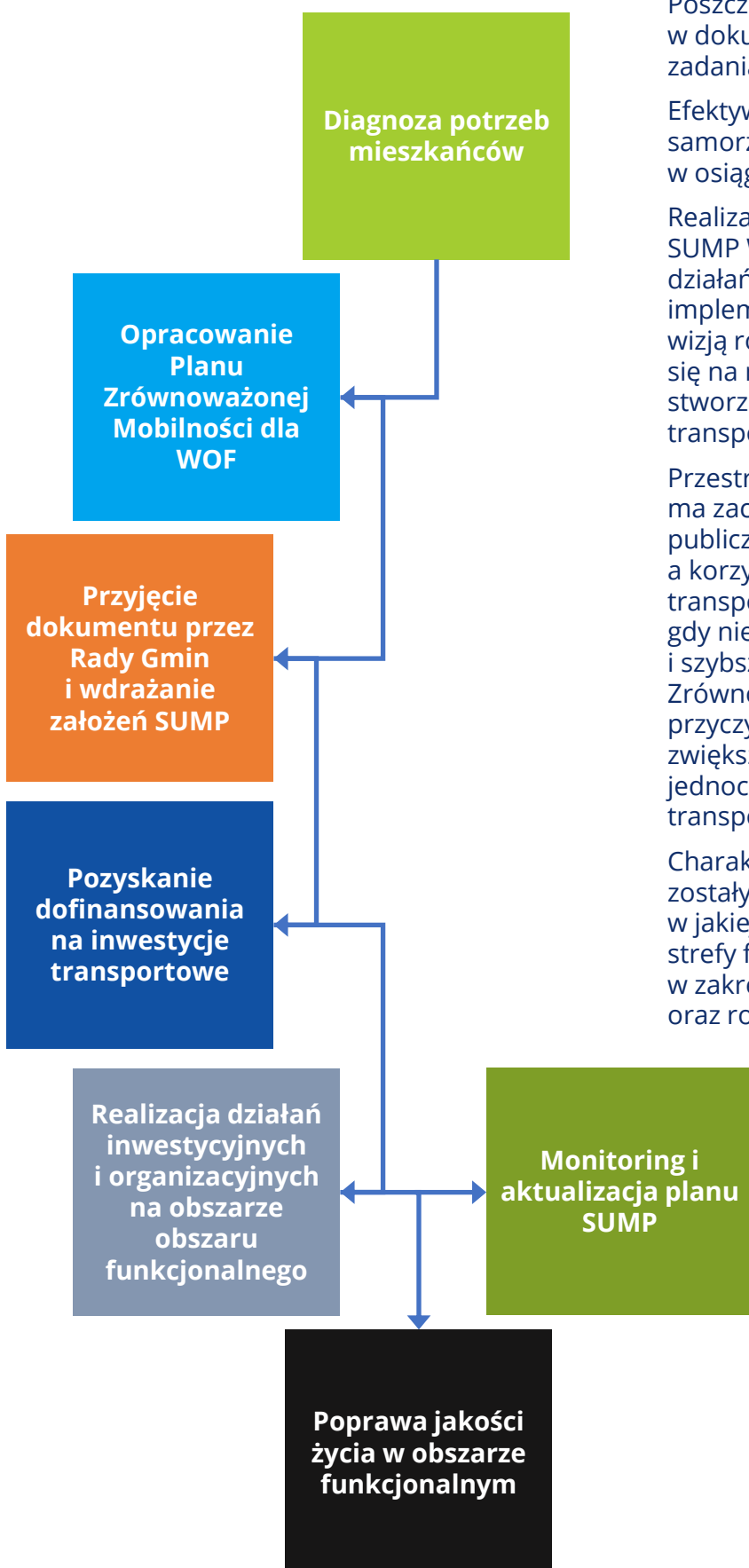
Te trzy elementy składają się na piramidę zrównoważonej mobilności.

### Jak powstał?

Stworzenie planu zostało poprzedzone dogłębną diagnozą, w której oceniono obecną sytuację transportową w gminach, przy czym filar stanowiło rozumienie obszaru funkcjonalnego jako całości. Zapisy planu są wynikiem interdyscyplinarnego podejścia, w tym badań, analiz oraz niezależnej ekspertyzy doradców. SUMP powstał przy szerokim udziale społeczeństwa obywatelskiego i interesariuszy. Wśród badanych znaleźli się m.in. eksperci sektorowi, urzędnicy JST czy przewoźnicy prywatni i publiczni. Korzystano ponadto z wytycznych i dobrych praktyk publikowanych przez instytucje krajowe oraz międzynarodowe.



Jak będzie  
wdrażany?



SUMP WOF to dokument umożliwiający identyfikację działań oraz ich dostosowywanie do bieżących i przyszłych potrzeb użytkowników.


Poszczególne samorządy WOF, którym w dokumentacji powierzono konkretne zadania, są zobowiązane do realizacji Planu.

Efektywność współpracy między tymi samorządami ma wpływ na skuteczność w osiągnięciu założeń SUMP.

Realizacja zadań zdefiniowanych na poziomie SUMP WOF ma na celu uporządkowanie działań transportowych na obszarze WOF i ich implementację zgodnie z długoterminową wizją rozwoju. W związku z tym projekt opiera się na rozwiązaniach, które mają na celu stworzenie przyjaznej przestrzeni transportowej na obszarze WOF.

Przestrzeń będąca wynikiem wdrażania SUMP ma zachęcać do korzystania z komunikacji publicznej, rowerów oraz pieszych spacerów, a korzystanie z samochodu ma być środkiem transportu ostatniego wyboru, w przypadku gdy nie będzie bardziej ekonomicznych i szybszych środków podróżowania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej WOF ma przyczynić się do skrócenia czasu podróży oraz zwiększenia komfortu podróżowania przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania transportu na środowisko.

Charakter i zakres proponowanych działań zostały zaadaptowane do strefy funkcjonalnej, w jakiej znajduje się dana gmina. Podział na strefy funkcjonalne wynika z podobieństwa w zakresie zmian społecznych, gospodarczych oraz rozwoju przestrzennego.



**Obecna sytuacja  
w zakresie  
mobilności w WOF**



## DIAGNOZA

Punktem wyjścia dla założeń Planu Mobilności dla obszaru funkcjonalnego Wałbrzycha są analizy przeprowadzone na potrzeby Raportu

diagnostyczno-strategicznego stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej SUMP, w tym wnioski z nich płynące:

- ▶ W odniesieniu do WOF aktualnie trudno jest mówić o systemie mobilności zrównoważonej.
- ▶ **19,4%** badanych mieszkańców WOF nie posiadało prawa jazdy, a **46%** posiada w gospodarstwie domowym dwa samochody lub więcej.
- ▶ Transport indywidualny odpowiada za przeszło **77%** przemieszczeń w obszarze, zaś transport zbiorowy za niecałe **23%**. Jeśli polityka transportowa się nie zmieni, odsetek użytkowników transportu publicznego spadnie do 2035 r.
- ▶ Jednym z najpoważniejszych wyzwań WOF są **zmiany demograficzne**, w szczególności spadek populacji i starzejące się społeczeństwo.
- ▶ Obszar charakteryzuje się **walorami środowiskowymi**, stanowiącymi bazę do rozwoju turystyki.
- ▶ **Zabudowa** na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej cechuje się **rozproszeniem**.
- ▶ Poza miastami rdzenia **brakuje spójnej i bezpiecznej sieci dróg dla rowerów** i ulic uspokojonym ruchu. Konieczne jest nadanie wyższego priorytetu poprawie jakości ciągów pieszych.
- ▶ Oferta transportu **kolejowego** w obszarze sukcesywnie się **poprawia**.
- ▶ Ze względu na **brak silnego organizatora** transportu jakość i poziom integracji transportu autobusowego pozostaje na nieakceptowalnym poziomie. Działalność licznych przewoźników komercyjnych i operatorów w ramach transportu zbiorowego nie ma skoordynowanego charakteru. Poszczególne podmioty komercyjne i samorządy prowadzą własną autonomiczną politykę, która **nie tworzy spójnej oferty**.
- ▶ Jedynie ok. **52%** terenów o funkcji mieszkaniowej spełnia wymagania **dobrej dostępności** pieszej do przystanków transportu zbiorowego. Zidentyfikowano wysoki stopień narażenia na wykluczenie komunikacyjne.
- ▶ W obszarze **brakuje integracji taryfowej**, a planowanie podróży w ujęciu całego obszaru funkcjonalnego nie jest możliwe z wykorzystaniem jednego narzędzia.
- ▶ **Sieć drogowa** na terenie WOF cechuje się znacznym **zróżnicowaniem**, wynikającym w głównej mierze z jego rzeźby terenu i cech jednostek urbanistycznych, a w obszarze od lat dynamicznie **rośnie natężenie ruchu drogowego**, co przekłada się na wzrost emisji zanieczyszczeń oraz zanieczyszczenie hałasem. Podejmowane działania zmierzające do uspokojenia ruchu są niewystarczające.
- ▶ Na terenie WOF **nie jest realizowana zintegrowana polityka parkingowa**, w sześciu gminach wyznaczone zostały Strefy Płatnego Parkowania. Liczba węzłów przesiadkowych oraz parkingów P&R i B&R jest niewystarczająca.
- ▶ **Zakres promocji i edukacji** w zakresie zrównoważonej mobilności w WOF jest **niewystarczający**.



**Scenariusze zmian  
w ramach SUMP**

## SCENARIUSZE

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego przewidywał trzy scenariusze rozwojowe oraz scenariusz bazowy. Wyznaczają one kierunki rozwoju transportu i mobilności w Aglomeracji Wałbrzyskiej w perspektywie operacyjnej do 2035 r. i strategicznej do 2045 roku.

Scenariusze zależne są zarówno od zakresu współpracy międzysamorządowej i poziomu inwestycji realizowanych przez gminy, powiaty oraz województwo i władze kraju.

Kierunki transformacji wyznaczają także decyzje Komisji Europejskiej i poziomu

krajowego takie jak zakaz rejestracji nowych pojazdów spalinowych po 2035 r. czy regulacje w zakresie opłat za emisje CO<sub>2</sub> w transporcie towarowym (po 2028 r.). Już w 2025 r. polskich kierowców czekają nowe podatki związane z emisyjnością pojazdów.

Wybrany do realizacji **scenariusz**, wizja, cele i działania powinny być ambitne, lecz jednocześnie możliwe do osiągnięcia, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań. Efekty realizacji scenariuszy, po konsultacjach społecznych będą przedmiotem analizy wielokryterialnej oraz modelowania ruchu.

### SCENARIUSZ PRZEZNACZONY DO REALIZACJI:

#### SCENARIUSZ C: OPTYMALIZACJI

##### Uzasadnienie wyboru:

Na podstawie analizy wielokryterialnej i konsultacji społecznych wstępnego projektu planu określono, że do realizacji zostanie przeznaczony scenariusz optymalizacji.

Uwarunkowania demograficzne i budżetowe obszaru sprawiają, że konieczne jest rozwiązanie najważniejszych wyzwań obszaru w warunkach ograniczonego budżetu.

Sprawia to, że zakres inwestycji infrastrukturalnych i taborowych musi zostać zrewidowany względem stanu pożądanego w scenariuszu integracji i inwestycji.

Budowa zintegrowanego systemu transportu publicznego jest koniecznością, jednak w perspektywie 2035 r. Aglomeracja Wałbrzyska nie uzyska potencjału budżetowego i taborowego by uruchomić zintegrowany system transportowy w pełnym zakresie.

Ponadto, w założeniach prognostycznych dla scenariusza urealniono założenia dotyczące tempa realizacji inwestycji.

##### ZAŁOŻENIA SCENARIUSZA

- Jakość współpracy pomiędzy samorządami wzrośnie, jednak budżet wciąż pozostanie 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 do 2035 r.
- Trendy demograficzne w obszarze zostaną utrzymane, a skuteczność interwencji w zakresie koncentracji zabudowy będzie ograniczona.

## WIZJA

Do 2035 r. Wałbrzyski Obszar Funkcjonalny będzie miejscem rozwoju dostępnego dla zdecydowanej większości mieszkańców, zintegrowanego i efektywnego transportu publicznego dzięki aktywnej współpracy między samorządami wszystkich szczebli. Odbudowane zostanie zaufanie do transportu publicznego.

Na podstawie analizy systemu mobilności w Wałbrzyskim Obszarze Funkcjonalnym sformułowano **wizję** oraz zaproponowano poniższe **obszary strategiczne**. Do każdego obszaru przypisano **cele strategiczne**, a dla każdego celu **działania**. Wszystkie inwestycje w obszarze mobilności powinny wpisywać się w poniżej wskazane cele strategiczne i być zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz DNSH (zasada nie czynienia znaczącej szkody środowisku). Działania realizowane w sposób rzetelny przyczyniać się będą do realizacji celów, a w konsekwencji wizji.

## OBSZARY STRATEGICZNE



**1. INTEGRACJA I ROZBUDOWA SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO**



**2. SPÓJNA, NOWOCZESNA I BEZPIECZNA SIĘĆ ROWEROWA**



**3. PRZESTRZEŃ DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI**



**4. WZMOCNIENIE WSPÓŁPRACY ORAZ JAKOŚCI ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ MIEJSKĄ**



**5. PROMOCJA I EDUKACJA DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ORAZ ZRÓWNOWAŻONA TURYSTYKA**



**6. BEZPIECZNY I ZINTEGROWANY UKŁAD DROGOWY**

## INTEGRACJA I ROZBUDOWA SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Cel strategiczny	Działania
<b>1.1 Budowa systemu transportu publicznego konkurencyjnego wobec samochodów</b>	1.1.1 Budowa systemu transportu aglomeracyjnego
	1.1.2 Zapewnienie wysokiej dostępności transportu publicznego w miastach WOF
<b>1.2 Integracja infrastrukturalna, przestrzenna i czasowa systemu transportu</b>	1.2.1 Cyfryzacja i zapewnienie wysokiej jakości zintegrowanej informacji pasażerskiej
	1.2.2 Poprawa dostępności infrastruktury transportu publicznego
	1.2.3 Koordynacja rozkładów jazdy
	1.2.4. Budowa lokalnych, aglomeracyjnych i krajowych węzłów przesiadkowych
<b>1.3. Modernizacja parku taborowego dla przewoźników autobusowych</b>	1.3.1. Pozyskanie taboru dla systemu komunikacji aglomeracyjnej
	1.3.2. Pozyskanie niskoemisyjnego taboru dla systemu komunikacji miejskiej w rdzeniu Aglomeracji Wałbrzyskiej

## SPÓJNA, NOWOCZESNA I BEZPIECZNA SIĘĆ ROWEROWA

Cel strategiczny	Działania
<b>2.1. Rower jako środek codziennych podróży w miastach WOF</b>	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
<b>2.2. Rozwój oferty turystycznej</b>	2.2.1. Budowa kompletnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego
	2.2.2. Poprawa warunków dla turystyki rowerowej

## PRZESTRZEŃ DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Cel strategiczny	Działania
<b>3.1. Koncentracja zabudowy</b>	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
<b>3.2. Zintegrowane planowanie przestrzenne</b>	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
<b>3.3. Przestrzeń dla aktywnej mobilności</b>	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

## WZMOCNIENIE WSPÓŁPRACY ORAZ JAKOŚCI ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ MIEJSKĄ

Cel strategiczny	Działania
<b>4.1. Instytucjonalizacja współpracy w obszarze mobilności na terenie WOF</b>	4.1.1. Utworzenie związku będącego organizatorem transportu na obszarze WOF
	4.1.2. Budowa kompetencji w obszarze zarządzania transportem
<b>4.2. Integracja usług mobilności</b>	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

## PROMOCJA I EDUKACJA DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ORAZ ZRÓWNOWAŻONA TURYSTYKA

Cel strategiczny	Działania
<b>5.1. Zrównoważona turystyka na obszarze WOF</b>	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
<b>5.2. Budowa pozytywnego wizerunku transportu publicznego i aktywnej mobilności</b>	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

## BEZPIECZNY I ZINTEGROWANY UKŁAD DROGOWY

Cel strategiczny	Działania
<b>6.1. Racjonalne wykorzystanie samochodu w podróżach na obszarze WOF</b>	6.1.1. Budowa parkingów P+R
	6.1.2. Hierarchizacja sieci drogowej, wyznaczenie stref uspokojonego ruchu i ograniczonego dostępu oraz stosowanie inteligentnych systemów transportowych
	6.1.3. Prowadzenie polityki parkingowej opartej o dane: rozbudowa stref płatnego parkowania na obszarze WOF wraz z wprowadzeniem cyfrowych systemów zarządzania
<b>6.2. Ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu samochodowego</b>	6.2.1. Budowa kluczowych obwodnic dla tranzytu w WOF
	6.2.2. Zrównoważona logistyka na obszarze WOF
	6.2.3. Wsparcie rozwoju elektromobilności
<b>6.3. Bezpieczne drogi na obszarze WOF</b>	6.3.1. Poprawa jakości oświetlenia ulic i przejść dla pieszych



## PRZEŁOŻENIE WYZWAŃ OBSZARU NA ZAPLANOWANE DZIAŁANIA

1

### Integracja i rozbudowa systemu transportu zbiorowego

#### Wyzwania:

- Wysoki udział transportu indywidualnego w codziennych podróżach
- Częstotliwość kursowania autobusów i stabilność rozkładu jest zbyt niska

#### Działania:

- Budowa systemu transportu aglomeracyjnego: wzrost poziomu stabilności oferty i poprawa częstotliwości kursowania
- Zapewnienie wysokiej dostępności transportu publicznego w miastach WOF

2

### Spójna, nowoczesna i bezpieczna sieć rowerowa

#### Wyzwania:

- Brak spójnej sieci rowerowej poza rdzeniem obszaru funkcjonalnego
- Wysoki potencjał turystyki rowerowej na obszarze WOF

#### Działania:

- Zaplanowanie i budowa spójnej ponadlokalnej sieci infrastruktury rowerowej szczególnie do codziennych przemieszczeń
- Budowa kompletnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego

3

### Przestrzeń dla zrównoważonej mobilności

#### Wyzwania:

- Rozproszona struktura zabudowy na obszarze WOF
- Bariery architektoniczne wynikające z braku projektowania uniwersalnego

#### Działania:

- Ukierunkowanie procesu przeciwdziałania suburbanizacji oraz racjonalizacja wykorzystania terenów pod zabudowę
- Poprawa dostępności przestrzeni dla osób z niepełnosprawnościami

4

### Wzmocnienie współpracy oraz jakości zarządzania mobilnością miejską

#### Wyzwania:

- Zbyt duża liczba organizatorów transportu w obszarze
- Niska jakość narzędzi do planowania podróży

#### Działania:

- Utworzenie związku będącego organizatorem transportu na obszarze WOF
- Utworzenie zintegrowanej bazy danych o połączeniach i usług cyfrowych w obszarze informacji pasażerskiej

5

### Promocja i edukacja dla zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zrównoważona turystyka

#### Wyzwania:

- Niewystarczająca promocja zrównoważonej mobilności w skali lokalnej i ponadlokalnej
- Brak aktywnych działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie transportu

#### Działania:

- Działania edukacyjne na rzecz zrównoważonej mobilności i kultury bezpieczeństwa
- Budowa systemu obsługi generatorów ruchu za pomocą transportu publicznego wraz z działaniami promocyjnymi

6

### Bezpieczny i zintegrowany układ drogowy

#### Wyzwania:

- Niewystarczająca hierarchizacja sieci drogowej w celu poprawy jakości bezpieczeństwa w ruchu drogowym
- Niewystarczające pokrycie strefami uspokojonego ruchu

#### Działania:

- Hierarchizacja sieci drogowej, wyznaczenie stref uspokojonego ruchu i ograniczonego dostępu
- Poprawa jakości oświetlenia ulic i przejść dla pieszych



W celu ustalenia **priorytetowych działań** i oceny ich wpływu na realizację założeń Planu przeprowadzono proces analiz wielokryterialnych, w których uwzględniono kryterium kosztu, efektu środowiskowego, wpływu na system transportowy oraz trudności realizacji. Pozwoliły one na wskazanie działań krytycznych dla realizacji Planu, tzw. „**łatwych wygranych**”, czyli działań relatywnie niskokosztowych i łatwych do realizacji oraz działań o największym pozytywnym wpływie na klimat.

W wyniku analizy wielokryterialnej potwierdzono, że w relacji kosztów do efektów kluczowe są działania ze sfery zarządzania transportem, zaś z punktu widzenia twardych inwestycji i wydatków – zakupy taborowe, zmiany w przestrzeni miast nakierowane na zwiększenie atrakcyjności ruchu pieszego oraz budowa systemu aglomeracyjnego transportu publicznego.

## 10 PRIORYTETOWYCH DZIAŁAŃ PLANU

Pogrubionym tekstem oznaczono działania o wysokim wpływie i niskich kosztach

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	PRIORYTET
<b>4.1.2.</b>	<b>Budowa kompetencji w obszarze zarządzania transportem</b>	3,7
1.1.2.	Zapewnienie wysokiej dostępności transportu publicznego w miastach WOF	3,7
2.1.1.	Zaplanowanie i budowa spójnej ponadlokalnej sieci infrastruktury rowerowej do codziennych przemieszczeń	3,7
1.1.1.	Budowa systemu transportu aglomeracyjnego	3,6
1.2.3.	<b>Koordinacja rozkładów jazdy</b>	3,6
1.3.1.	Pozyskanie taboru dla systemu komunikacji aglomeracyjnej	3,6
3.3.3.	Tworzenie atrakcyjnych przestrzeni sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu	3,5
1.2.4.	Budowa lokalnych, aglomeracyjnych i krajowych węzłów przesiadkowych	3,3
3.1.1.	Ukierunkowanie procesu przeciwdziałania suburbanizacji oraz racjonalizacja wykorzystania terenów pod zabudowę	3,3
4.1.1.	<b>Utworzenie związku będącego organizatorem transportu na obszarze WOF</b>	3,3



**Wdrażanie i monitoring  
realizacji Planu**

## Struktura odpowiedzialna za wdrażanie SUMP

### Przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności to początek procesu zmian.

Wdrożenie planu wymaga szeregu decyzji o charakterze politycznym i odpowiedniego przygotowania jednostek wdrażających.

Struktura wdrażania i monitorowania SUMP będzie zorganizowana w następujący sposób:

**Grupa Sterująca i osoba koordynatora:** to centralny organ odpowiedzialny za koordynację i zarządzanie procesem wdrażania SUMP na poziomie WOF. Składa się z przedstawicieli wszystkich jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład obszaru. Wspólny Organ Koordynacyjny jest głównym organem podejmującym decyzje i kierującym strategią SUMP.

Operacyjnie koordynacją prac w imieniu Grupy Sterującej powinna się zajmować konkretna wyznaczona osoba.

**Zespół roboczy ds. SUMP** jest odpowiedzialny za regularne monitorowanie postępów w realizacji SUMP, ocenę efektywności działań i dostosowywanie strategii w miarę potrzeb. Powinien składać się z przedstawicieli najważniejszych interesariuszy SUMP.

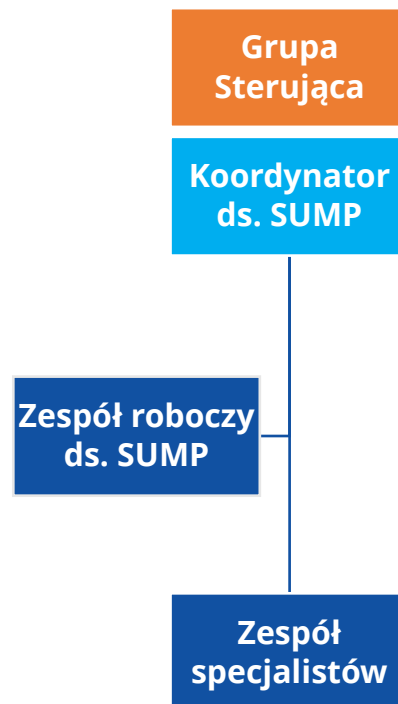
**Zewnętrzni partnerzy i konsultanci:** wdrażanie SUMP może wymagać wsparcia z zewnątrz, dlatego warto rozważyć współpracę z firmami konsultingowymi, organizacjami pozarządowymi, uczelniami czy też partnerami z branży transportowej.

**Zespół specjalistów:** w jego skład powinni wchodzić organizatorzy i operatorzy transportu publicznego. Zespół powinien być uzupełniany przez przedstawicieli urzędów gmin i powiatów JST obszaru: gminy wchodzące w skład WOF są kluczowymi partnerami we wdrażaniu SUMP. Każda jednostka samorządu terytorialnego jest odpowiedzialna za

wdrożenie strategii na swoim obszarze, przy współpracy z innymi partnerami.

Struktura ta powinna zapewnić skoordynowane podejście do wdrażania SUMP, efektywne zarządzanie projektami i dostęp do odpowiednich zasobów oraz środków finansowych. Działanie we współpracy z różnymi partnerami i z uwzględnieniem partycypacji społecznej jest kluczem do sukcesu w realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

**Docelowo Grupa Sterująca powinna stać się władzami związku, zaś specjaliści pracujący nad realizacją SUMP – pracownikami jednolitego organizatora transportu w obszarze.**



**Struktura odpowiedzialna za wdrażanie SUMP**

## Monitoring

Monitoring postępu realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) WOF pełni kluczową rolę w skutecznym zapewnieniu zrównoważonego rozwoju mobilności w obszarze. W ramach etapu IV metodyki opracowywania planów zrównoważonej mobilności, cykliczne śledzenie postępów umożliwia analizę stopnia zaspokojenia potrzeb mieszkańców WOF w kontekście zrównoważonej mobilności. Pozwala to na dokładną weryfikację skuteczności działań realizowanych w ramach poszczególnych Celów operacyjnych oraz sprawdzenie, czy wdrażanie SUMP WOF odbywa się zgodnie z założeniami przyjętymi na etapie planowania. Dodatkowo, umożliwia to identyfikację obszarów wymagających ewentualnych korekt i optymalizacji działań dla osiągnięcia pełnej zrównoważonej mobilności w obszarze WOF.

**Jednostką koordynującą wdrażanie SUMP WOF będzie zespół roboczy ds. SUMP**, będzie on również odpowiedzialny za monitorowanie procesu realizacji SUMP WOF przez JST WOF.

Każda jednostka samorządu terytorialnego (JST) w obszarze WOF będzie zobowiązana do przekazywania zespołowi roboczemu ds. SUMP informacji i danych dotyczących postępu w realizacji działań określonych w SUMP WOF na przestrzeni danego roku. Prezentacja tych informacji odbywać się będzie poprzez przedstawienie raportu z realizacji SUMP WOF, sporządzonego zgodnie z wzorem opracowanym przez zespół roboczy ds. SUMP. Po otrzymaniu kompletnego zestawu danych i informacji od wszystkich jednostek samorządu terytorialnego WOF, zespół roboczy ds. SUMP przystąpi do opracowywania ogólnodostępnych raportów prezentujących wyniki monitoringu stopnia realizacji działań określonych w SUMP WOF. Raporty prezentujące wyniki monitoringu stopnia realizacji działań określonych w SUMP WOF będą opracowywane w interwale 2-letnim.

W dokumencie opracowano wskaźniki monitorowania stopnia realizacji celów operacyjnych określonych w SUMP WOF. Następnie określone zostały ich wartości docelowe, które powinny zostać osiągnięte w roku 2035 oraz 2045.

Stopień realizacji celów strategicznych w roku 2035 i 2045, tj. wskaźnik rezultatu SUMP WOF, wskazuje poziom oczekiwanego w 2035 i 2045 roku efektu realizacji SUMP WOF, w kluczowych kwestiach, tj. integracji i rozbudowy systemu transportu zbiorowego, spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci rowerowej, przestrzeni dla zrównoważonej mobilności, wzmocnienia współpracy oraz jakości zarządzania mobilnością miejską, promocji i edukacji dla zrównoważonej mobilności miejskiej, bezpiecznego i zintegrowanego układu drogowego.

Jeżeli cykliczny monitoring wskazywać będzie na brak lub niewystarczający postęp realizacji poszczególnych celów SUMP WOF, realizatorzy działań powinni wzmocnić starania w celu realizacji założonych wskaźników (na poziomie realizacyjnym). W sytuacji, gdy brak możliwości skutecznego przeciwdziałania, zaleca się aktualizację dokumentu SUMP WOF.

## Kluczowe wskaźniki SUMP WOF

WSKAŹNIK	JEDNOSTKA	2022	Bez planu 2035	2035	2045
Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego	% mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>80,4</b>	<b>90</b>
	% mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>36,2</b>	<b>50</b>
Emisje CO <sub>2</sub> z systemu transportowego	tony CO <sub>2</sub> e <sub>q</sub> emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców	<b>107 324</b>	<b>107 880</b>	<b>107 726</b>	<b>90 727</b>
Jakość powietrza – emisje PM <sub>2,5</sub> z sektora transportu	kg PM <sub>2,5</sub> e <sub>q</sub> emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców	<b>10 726</b>	<b>12 749</b>	<b>12 712</b>	<b>14 218</b>
Liczba ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	Roczna liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	<b>2,68</b>	<b>1,9</b>	<b>1,34</b>	<b>0,67</b>
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%	<b>22,0%</b>	<b>20,3%</b>	<b>21,4%</b>	<b>20,9%</b>

## Harmonogram

Harmonogram realizacji SUMP WOF zakłada podział działań w ramach poszczególnych pakietów na okresy wdrażania, zgodnie z ich priorytetem. Działania te zostały podzielone na ciągłe – realizowane przez cały okres realizacji SUMP i inwestycyjne, zgodnie z przedstawioną obok legendą.

### Legenda

	Działania inwestycyjne
	Działania ciągłe

## Harmonogram działań

DZIAŁANIE		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030+
1.1.1.	Budowa systemu transportu aglomeracyjnego							
1.1.2.	Zapewnienie wysokiej dostępności transportu publicznego w miastach WOF							
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							
1.3.1.	Pozyskanie taboru dla systemu komunikacji aglomeracyjnej							
1.3.2.	Pozyskanie niskoemisyjnego taboru dla systemu komunikacji miejskiej w rdzeniu Aglomeracji Wałbrzyskiej							
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							
2.2.1.	Budowa kompletnego systemu szlaków dla ruchu rekreacyjnego i turystycznego							
2.2.2.	Poprawa warunków dla turystyki rowerowej							

DZIAŁANIE		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030+
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							
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							
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							
4.1.1.	Utworzenie związku będącego organizatorem transportu na obszarze WOF							
4.1.2.	Budowa kompetencji w obszarze zarządzania transportem							
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							



DZIAŁANIE		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030+
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							
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							
6.1.1.	Budowa parkingów P+R							
6.1.2.	Hierarchizacja sieci drogowej, wyznaczenie stref uspokozonego ruchu i ograniczonego dostępu							
6.1.3.	Rozbudowa stref płatnego parkowania na obszarze WOF							
6.2.1.	Budowa kluczowych obwodnic dla tranzytu w WOF							
6.2.2.	Zrównoważona logistyka na obszarze WOF							
6.2.3.	Wsparcie rozwoju elektromobilności							
6.3.1.	Poprawa jakości oświetlenia ulic i przejść dla pieszych							



## Finansowanie

Do realizacji działań przyjętych w SUMP WOF wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych.

Działania ujęte w SUMP WOF, w tym szczególnie te wskazane przez Interesariuszy jako priorytetowe, mogą być realizowane, oprócz finansowania z budżetów własnych JST WOF, także z wykorzystaniem różnych dostępnych dotacji zwrotnych i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy wojewódzkich, krajowych oraz europejskich, a także z nowych, które mogą powstać w ramach kolejnej perspektywy finansowej po roku 2027.

Najważniejszymi zewnętrznymi źródłami finansowania działań i inwestycji w ramach SUMP WOF, oprócz wcześniej wskazanych środków własnych JST WOF, są:

- Programy i fundusze europejskie:
  - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS),
  - Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027,
  - Mechanizm finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego (czyli. tzw. fundusze norweskie i EOG).
- Programy i fundusze krajowe:
  - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA),
  - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
  - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW),
  - Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW),
  - Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku,
  - Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024,
  - Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025,
  - Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej.

- Szwajcarsko-Polski Program Współpracy.

Zatwierdzenie Krajowego Planu Odbudowy na szczeblu europejskim przyczyni się do mobilizacji dodatkowych środków z Unijnego Funduszu Odbudowy. Te dodatkowe środki stanowiąc będą istotny element programu modernizacji kraju o nazwie "Polski Ład".

Biorąc pod uwagę potencjalne inicjatywy nowych programów oraz dostępność środków finansowych na poziomie europejskim, krajowym, wojewódzkim i powiatowym, a także ewentualne modyfikacje procedur, wymagań i zakresów istniejących programów, zaleca się dokładne uwzględnienie aktualnego stanu prawnego tych inicjatyw, ich zakresu oraz formalnych wymogów podczas składania wniosków.

Finansowanie działań związanych z mobilnością może być realizowane także za pomocą środków prywatnych (ŚP), które można pozyskać poprzez realizację projektów Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub poprzez samodzielne inicjatywy podmiotów prywatnych.

Łączne koszty realizacji zadań wynikających z Planu dla całości obszaru WOF mieszczą się w przedziale od 820 mln do 2,4 mld zł do 2035 r. Roczne koszty oszacowano w przedziale 130-280 mln zł, z czego ok. 60 mln zł to koszty funkcjonowania systemu transportu aglomeracyjnego dla zakresu usług na rok 2030.

Szczegółowe informacje o rzędzie wielkości kosztów dla gmin, w tym rząd wielkości kosztów związanych ze współtworzeniem systemu transportu aglomeracyjnego, zawarto w załączniku do dokumentu określającym gminny zakres działań wynikających z SUMP.

**Instytucja Pośrednicząca  
Aglomeracji Wałbrzyskiej**

ul. Słowackiego 23 A, 58-300 Wałbrzych

adres e-mail: [ipaw@ipaw.walbrzych.eu](mailto:ipaw@ipaw.walbrzych.eu)

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