

Zintegrowany Program Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej (projekt)



Marzec 2015



Dokument przygotowany przez:



"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.

ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,

tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl

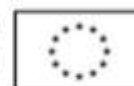
www.trako.com.pl

Opracowanie realizowane w ramach projektu pn.: „Rozwój Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Wałbrzyskiej poprzez opracowanie dokumentów strategicznych wspierających integrację 23 JST: Strategii ZIT, Programu Gospodarki Niskoemisyjnej i Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego” dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007–2013.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Spis treści

1. Wprowadzenie.....	12
1.1. Wstęp	12
1.2. Metoda opracowania	12
2. Cel opracowania	16
2.1. Cel strategiczny.....	16
2.2. Cele operacyjne	16
2.3. Zakres planu	17
2.4. Definicje i określenia	19
3. Uwarunkowania prawne dla publicznego transportu zbiorowego	22
3.1. Regulacje wspólnotowe	22
3.2. Regulacje ustawy o samorządzie gminnym.....	23
3.3. Regulacje ustawy o publicznym transporcie zbiorowym	24
3.4. Regulacje ustawy o transporcie drogowym	25
3.5. Regulacje ustawy o transporcie kolejowym	26
3.6. Regulacje ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.....	26
3.7. Regulacje ustawy Prawo przewozowe	30
3.8. Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.....	30
3.9. Rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	30
3.10. Rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.....	31
3.11. Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy	31
3.12. Inne uregulowania dotyczące kwestii transportu publicznego.....	32
4. Dokumenty strategiczne dotyczące transportu publicznego	34
4.1. Powiązania dokumentów strategicznych.....	34
4.2. Odniesienie do dokumentów strategicznych na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym.....	34
4.2.1. Szczebel europejski.....	34
4.2.1.1. Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.....	34
4.2.2. Szczebel krajowy.....	35

4.2.2.1.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.....	35
4.2.2.2.	Strategia Rozwoju Kraju 2020	36
4.2.2.3.	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności..	39
4.2.2.4.	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.....	42
4.2.2.5.	Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025.....	51
4.2.2.6.	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).....	53
4.2.2.7.	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie	55
4.2.2.8.	Polska 2030: wyzwania rozwojowe	57
4.2.2.9.	Krajowa Polityka Miejska.....	58
4.2.2.10.	Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015	60
4.2.2.11.	Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.....	60
4.2.2.12.	Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Inie Kolejowe S.A.	64
4.2.2.13.	Szczebel regionalny	67
4.2.2.14.	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020	67
4.2.2.15.	Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020	71
4.2.2.16.	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego.....	74
4.2.2.17.	Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020	77
4.3.	Dokumenty strategiczne i planistyczne na szczeblu Gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej	79
4.3.1.	Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.....	79
4.3.1.1.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Wałbrzycha.....	79
4.3.1.2.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Boguszów-Gorce.....	80
4.3.1.3.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Czarny Bór	80
4.3.1.4.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dobromierz	80
4.3.1.5.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głuszycza	81
4.3.1.6.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Jaworzyna Śląska	81
4.3.1.7.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jedlina- Zdrój	81

4.3.1.8.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kamienna Góra.....	81
4.3.1.9.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kamienna Góra.....	82
4.3.1.10.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Lubawka	82
4.3.1.11.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Marcinowice.....	82
4.3.1.12.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Mieroszów	82
4.3.1.13.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miejskiej Nowa Ruda.....	83
4.3.1.14.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Ruda	83
4.3.1.15.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stare Bogaczowice.....	83
4.3.1.16.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Strzegom	84
4.3.1.17.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczawno-Zdrój.....	84
4.3.1.18.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnica	84
4.3.1.19.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Świdnica	84
4.3.1.20.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świebodzice.....	85
4.3.1.21.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Walim ..	85
4.3.1.22.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żarów...	85
4.3.2.	Strategie zrównoważonego rozwoju gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej	86
4.3.2.1.	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wałbrzycha do 2020 roku.....	86
4.3.2.2.	Strategia rozwoju gminy Boguszów-Gorce.....	86
4.3.2.3.	Strategia Rozwoju Gminy Czarny Bór na lata 2012-2020.....	86
4.3.2.4.	Strategia Rozwoju Gminy Dobromierz na lata 2014-2020	86
4.3.2.5.	Strategia Rozwoju Gminy Głuszycza na lata 2012-2020	87
4.3.2.6.	Strategia rozwoju gminy Jaworzyna Śląska oraz gminna strategia wsparcia rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw	87

4.3.2.7.	Strategia Rozwoju Gminy Jedlina –Zdrój na lata 2011-2020.....	87
4.3.2.8.	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Kamienna Góra	87
4.3.2.9.	Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Kamienna Góra – Kamienna Góra 2000 Plus	88
4.3.2.10.	Strategia Rozwoju Gminy Lubawka	88
4.3.2.11.	Strategia Rozwoju Gminy Marcinowice	88
4.3.2.12.	Strategia rozwoju gminy Mieroszów na lata 2014-2020.....	88
4.3.2.13.	Strategia rozwoju gminy miejskiej Nowa Ruda na lata 2014-2020.....	88
4.3.2.14.	Strategia Rozwoju Gminy Nowa Ruda do roku 2015	89
4.3.2.15.	Strategia Rozwoju Gminy Stare Bogaczowice na lata 2012-2020	89
4.3.2.16.	Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Strzegom na lata 2010-2020.....	89
4.3.2.17.	Strategia Rozwoju Uzdrowskiej Gminy Miejskiej Szczawno-Zdrój	89
4.3.2.18.	Strategia Rozwoju Miasta Świdnicy na lata 2009-2020.....	90
4.3.2.19.	Strategia Rozwoju Gminy Świdnica na lata 2014-2020	90
4.3.2.20.	Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Świebodzice na lata 2012-2020 .	91
4.3.2.21.	Strategia Rozwoju Gminy Walim na lata 2012-2020.....	91
4.3.2.22.	Strategia Rozwoju Gminy Żarów	91
4.3.3.	Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej	91
4.3.3.1.	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Świdnicy	92
4.3.3.2.	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju	92
4.3.4.	Przegląd opracowań studialnych gmin.....	93
4.3.4.1.	Strategia rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013-2020.....	93
4.3.4.2.	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2014-2020	95
4.3.4.3.	Międzygminne Porozumienie Turystyczne Tajemniczy Trójkąt	97
4.3.4.4.	Strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego Partnerstwa Noworudzko-Radkowskiego	97
4.3.4.5.	Plan gospodarki niskoemisyjnej na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r. dla 15 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej	98
4.4.	Podsumowanie.....	100
5.	Charakterystyka społeczno – gospodarcza Aglomeracji Wałbrzyskiej	101
5.1.	Skład Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	101
5.1.1.	Opis gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	102

5.2.	Charakterystyka ludnościowa Aglomeracji Wałbrzyskiej	106
5.3.	Charakterystyka gospodarcza Aglomeracji Wałbrzyskiej	109
5.4.	Charakterystyka szkolnictwa na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	113
5.5.	Charakterystyka służby zdrowia na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej	116
5.6.	Charakterystyka placówek kulturalnych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej	117
5.7.	Charakterystyka rynku turystycznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	118
5.8.	Charakterystyka terytorium Aglomeracji Wałbrzyskiej pod względem potrzeb komunikacji publicznej	121
6.	Stan infrastruktury i rynku transportowego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej ..	123
6.1	Charakterystyka sieci drogowej.....	123
6.1.1	Układ drogowy	123
6.1.2	Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej	131
6.2	Charakterystyka sieci kolejowej	131
6.2.1	Charakterystyka istniejącej infrastruktury kolejowej.....	131
6.2.1.1	Parametry techniczne linii kolejowych przebiegających przez Aglomerację Wałbrzyską	135
6.2.2.	Inwentaryzacja obiektów stacyjnych w transporcie kolejowym.....	140
6.3.	Inwentaryzacja obiektów stacyjnych w transporcie drogowym	166
6.4.	Regionalny osobowy transport kolejowy	167
6.4.1.	Oferta przewozowa kolei regionalnej	167
6.4.1.1.	Liczba połączeń komunikacyjnych.....	168
6.5.	Regionalny osobowy transport drogowy	168
6.6.	Komunikacje miejskie	182
6.6.1	Wnioski wynikające z oceny stanu komunikacji publicznej.....	183
6.7	Transport indywidualny.....	184
7.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem	185
7.1	Zagospodarowanie przestrzenne	185
7.2	Wpływ transportu na środowisko	186
7.2.1	Korzystanie ze środowiska naturalnego	186
7.2.2	Emisja spalin	186
7.2.3	Emisja hałasu	189
7.3	Najważniejsze generatory ruchu	194
8.	Polityka transportowa Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	195
8.1	Potrzeba sformułowania polityki transportowej Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	195

8.2	Polityka transportowa Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	195
8.2.1	Cele główne i szczegółowe	196
8.2.2	Środki realizacji polityki transportowej.....	197
8.2.3	Zasady realizacji polityki transportowej.....	203
9.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym	204
9.1	Ocena potrzeb przewozowych	204
9.2	Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2014)	204
9.3	Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ	209
10.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	211
10.1	Obecny podział zadań przewozowych.....	211
10.2	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową....	212
11.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	219
11.1	Formy i źródła finansowania usług przewozowych.....	219
11.2	Rentowność linii komunikacyjnych	224
11.3	Przychody ze sprzedaży biletów w umowach typu netto i brutto	225
12.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	227
12.1	Założenia ogólne.....	227
12.2	Planowana sieć komunikacyjna.....	227
12.3	Sieć komunikacyjna Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej.....	228
12.3.1	Proponowane linie komunikacyjne	229
12.3.2	Uwarunkowania uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej.....	229
12.3.3	Założenia wstępne.....	230
12.3.4	Projekt linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej	231
12.3.4.1	Linia S1 Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska – Świebodzice – Wałbrzych – Boguszów Gorce – Kamienna Góra – Lubawka	231
12.3.4.2	Linia S2 Mieroszów – Boguszów Gorce – Wałbrzych Szczawienko	232
12.3.4.3	Linia S3 Nowa Ruda – Głuszycza – Jedlina Zdrój – Wałbrzych Szczawienko	233
12.3.4.4	Linia S4 Świdnica Miasto – Zagórze Śląskie – Jedlina Zdrój - Wałbrzych Główny	234
12.3.4.5	Analiza przepustowości szlaków kolejowych pod kątem uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej.....	235
12.3.5	Poprawa oferty przewozowej na linii Legnica – Strzegom – Świdnica Miasto.....	237

12.3.6	Zapotrzebowanie na tabor	237
12.3.7	Koszty i dopłaty związane z Wałbrzyską Koleją Aglomeracyjną	238
12.3.8	Koszty inwestycyjne.....	239
12.3.9	Prognoza kosztów i przychodów	241
12.4	Poprawa istniejącej oferty przewozowej transportu kolejowego w Aglomeracji Wałbrzyskiej	243
12.4.1	Założenia w ramach poprawy istniejących połączeń	243
12.4.2	Koszty inwestycyjne.....	245
12.4.3	Prognoza przychodów i kosztów	246
12.5	Analiza porównawcza obu wariantów dotyczących kolei w Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	246
12.6	Sieć komunikacyjna w transporcie drogowym	248
12.7	Konieczność organizacji dodatkowych linii komunikacyjnych	257
12.8	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	263
12.9	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.....	263
12.10	Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych	265
12.10.1	Dostosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych	266
12.10.2	Dostosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych.....	268
12.11	Standard w zakresie ochrony środowiska	268
12.12	Punktualność kursowania.....	269
13.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	270
13.1	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	270
13.2	Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej	271
13.3	Kontrola usług przewozowych.....	276
13.3.1	Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy	276
13.3.2	Kontrola jakości wykonywanych usług.....	278
13.4	Projektowanie rozkładów jazdy	278
13.5	Koordinacja połączeń przesiadkowych.....	280
13.6	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego	281
13.7	Dystrybucja biletów zintegrowanych	283
13.8	Zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego.....	284
13.8.1	Kształtowanie infrastruktury przystankowej – wprowadzenie standardu przebudowy przystanków	285
14.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	289
14.1	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach.....	289

14.1.1	Informacja w zakresie godzin przyjazdów i odjazdów oraz nazw przystanków	289
14.1.2	Informacja w zakresie opłat za przejazd, regulaminów przewozu oraz zmian w kursowaniu	293
14.1.3	Informacja w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych	294
14.1.4	Punkty obsługi pasażerów	295
14.2	Informacja pasażerska w pojazdach.....	296
14.3	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	298
15.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	299
15.1	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego	299
15.2	Koncepcja integracji taryfowo – biletowej.....	300
15.3	Możliwe metody organizacji aglomeracyjnego transportu publicznego	309
15.3.1	Porozumienie międzygminne	316
15.3.2	Związek międzygminny.....	319
15.3.3	Porozumienie międzypowiatowe	321
15.3.4	Spółka kapitałowa gmin.....	322
15.3.5	Spółka kapitałowa gmin i powiatów.....	325
15.3.6	Porozumienia zawarte pomiędzy organizatorami transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej a Województwem Dolnośląskim.....	326
15.3.7	Spółka kapitałowa gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej i Województwa Dolnośląskiego.....	327
15.3.8	Rekomendacje	328
15.3.8.1	Rekomendowana struktura organizacyjno-funkcjonalna aglomeracyjnego transportu publicznego	329
15.3.8.2	Analiza ekonomiczno – finansowa rekomendowanej struktury organizatora przewozów	330
15.4	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny	335
15.4.1	Modelowy zintegrowany węzeł przesiadkowy – opracowanie jednolitych standardów. 335	
15.4.2	Koncepcja stworzenia funkcjonalnych punktów przesiadkowych i powiązań multimodalnych ułatwiających przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu	339
15.5	Zakup taboru do obsługi komunikacji miejskich	344
15.6	Modernizacja przystanków komunikacyjnych.....	347
15.7	Rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz montaż automatów biletowych.	364
15.8	Inteligentny System Transportu	367
15.9	Analiza wpływu funkcjonowania zintegrowanego transportu publicznego na aglomeracyjny rynek pracy oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu	388
15.10	Rozwój transportu lotniczego – przebudowa lądowiska w Świebodzicach	390

16. System wdrażania koncepcji rozwoju transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej	392
16.1. Analiza wariantów budowy wspólnego systemu transportu publicznego.....	392
16.2. Rekomendowany wariant	396
16.3 Harmonogram rzeczowo – finansowy	398
16.4 Identyfikacja obszarów problemowych.....	403
16.5. Perspektywy dalszego rozwoju sieci komunikacyjnej w kontekście planowanego rozwoju infrastruktury w perspektywie do 2025 r.....	407
17. Wnioski końcowe	408
Akty prawne przytoczone w opracowaniu	410
Dokumenty źródłowe	413
Spis tabel.....	416
Spis rysunków.....	419

1. Wprowadzenie

1.1. Wstęp

Znaczenie rozwoju transportu publicznego w aglomeracjach wzrasta od wielu lat. W szczególności dużą rolę w promocji i zachęcaniu do rozwoju transportu publicznego odgrywa Unia Europejska, która poprzez ustanawianie prawa wpływa na krajowe, regionalne i lokalne systemy transportu publicznego. Wraz z tymi regulacjami podąża polskie prawodawstwo, na podstawie którego realizowane są dokumenty, takie jak Zintegrowany Program Transportu Publicznego na lata 2014 – 2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej. Przykładowo w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, zakłada się podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności, a także poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Kładzie się szczególny nacisk na te działania, które sprzyjają poprawie dostępności transportowej wewnątrz zdefiniowanych obszarów funkcjonalnych, takich jak Aglomeracja Wałbrzyska, co może mieć także duże znaczenie przy rozszerzaniu zasięgu potencjalnego rynku pracy. Strategia zakłada, że konieczne jest zobligowanie gmin w obszarach funkcjonalnych do współpracy w zakresie rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu miejskiego i podmiejskiego obejmującego różne środki transportu i infrastruktury, w tym kolej, autobusy, systemy kierowania ruchem, parkingi park and ride itd.

Część planistyczna dokumentu została sporządzona w oparciu o kompleksowe wyniki badań marketingowych w Aglomeracji Wałbrzyskiej, które zostały przeprowadzone jesienią 2014 roku. Wykonano wtedy następujące badania:

- napełnień w transporcie kolejowym,
- badania napełnień w autobusach komunikacji miejskiej w Wałbrzychu,
- badania napełnień w autobusach komunikacji miejskiej Świebodzicach,
- badania napełnień w autobusach komunikacji miejskiej Świdnicy,
- napełnienia połączeń komercyjnych w komunikacji międzygminnej,
- badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej.

1.2. Metoda opracowania

Program jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej podsumowanie zapisów dokumentów strategicznych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego, opis uwarunkowań prawnych w publicznym transporcie zbiorowym, charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego opracowaniem, opis stanu infrastruktury i rynek transportu zbiorowego, jego determinanty rozwoju, zidentyfikowaną sieć komunikacyjną tego obszaru, oraz ocenę

społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami dotyczącymi wyboru środków transportu;

- części planistycznej, obejmującej politykę transportową obszaru objętego opracowaniem, przewidywane finansowanie usług przewozowych, planowaną ofertę przewozową (założono 2 warianty rozwoju sieci komunikacyjnej), pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów, sposoby organizacji informacji pasażerskiej oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego wraz z określeniem sposobu wdrożenia przedstawionej koncepcji rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 1.2.1. Elementy opracowania zostały przedstawione według poniższej kolejności:

L.p.	Element opracowania	Nr rozdziału
1	Uwarunkowania prawne dla publicznego transportu zbiorowego, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – regulacje wynikające z prawodawstwa Unii Europejskiej, – regulacje wynikające z prawodawstwa Rzeczypospolitej Polskiej. 	3
2	Odniesienie do dokumentów strategicznych na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym i gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej.	4
3	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem, w tym: informacje ogólne o gminach Aglomeracji Wałbrzyskiej, ich demografia, gospodarka i sfera społeczna.	5
4	Stan infrastruktury transportowej w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej: <ul style="list-style-type: none"> – charakterystyka infrastruktury oraz sieci drogowej i kolejowej; – identyfikacja rynku publicznego transportu zbiorowego. 	6
5	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – zagospodarowanie przestrzenne; – wpływ transportu na środowisko naturalne. 	7
6	Polityka transportowa Aglomeracji Wałbrzyskiej	8
7	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym	9
8	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – obecny podział zadań przewozowych, – preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową 	10
9	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	11
10	Opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów	12

L.p.	Element opracowania	Nr rozdziału
	<p>o charakterze użyteczności publicznej (propozycje 2 wariantów rozwoju sieci), w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – proponowane linie komunikacyjne w transporcie kolejowym (jeden z wariantów zakłada utworzenie Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej); – proponowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym (zależne od przyjętego wariantu sieci kolejowej); – standardy publicznego transportu zbiorowego 	
11	<p>Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – aspekty prawne, – zasady wyboru operatorów linii komunikacyjnych, – kontrola jakości i usług świadczonych w publicznym transporcie zbiorowym – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo-biletowego, – zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego. 	13
12	<p>Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.</p>	14
13	<p>Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności określenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – koncepcji integracji taryfowo – biletowej; – możliwych metod organizacji aglomeracyjnego transportu publicznego, wraz z rekomendowaną strukturą organizacyjno-funkcjonalną; – kształtowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych; – zakupu taboru do obsługi komunikacji miejskich; – modernizacji przystanków komunikacyjnych; – rozbudowy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej; – budowy Inteligentnego Systemu Transportu; <p>oraz opracowanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – analizy wariantów budowy i wpływu funkcjonowania wspólnego systemu transportu publicznego; – planu operacyjnego integracji transportu publicznego; – rekomendacji wyboru wariantu rozwoju sieci komunikacyjnej; – perspektywy dalszego rozwoju sieci komunikacyjnej w kontekście planowanego rozwoju infrastruktury w perspektywie do 2025 r. 	15

L.p.	Element opracowania	Nr rozdziału
14	System wdrażania koncepcji rozwoju transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej, zawierający: <ul style="list-style-type: none"> – harmonogram rzeczowo – finansowy; – analiza uwarunkowań administracyjno – prawnych realizacji przedsięwzięcia; – identyfikacja obszarów problemowych. 	16

Źródło: opracowanie własne.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego planu transportowego¹ oraz Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Miasto Świdnica.

¹ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)

2. Cel opracowania

2.1. Cel strategiczny

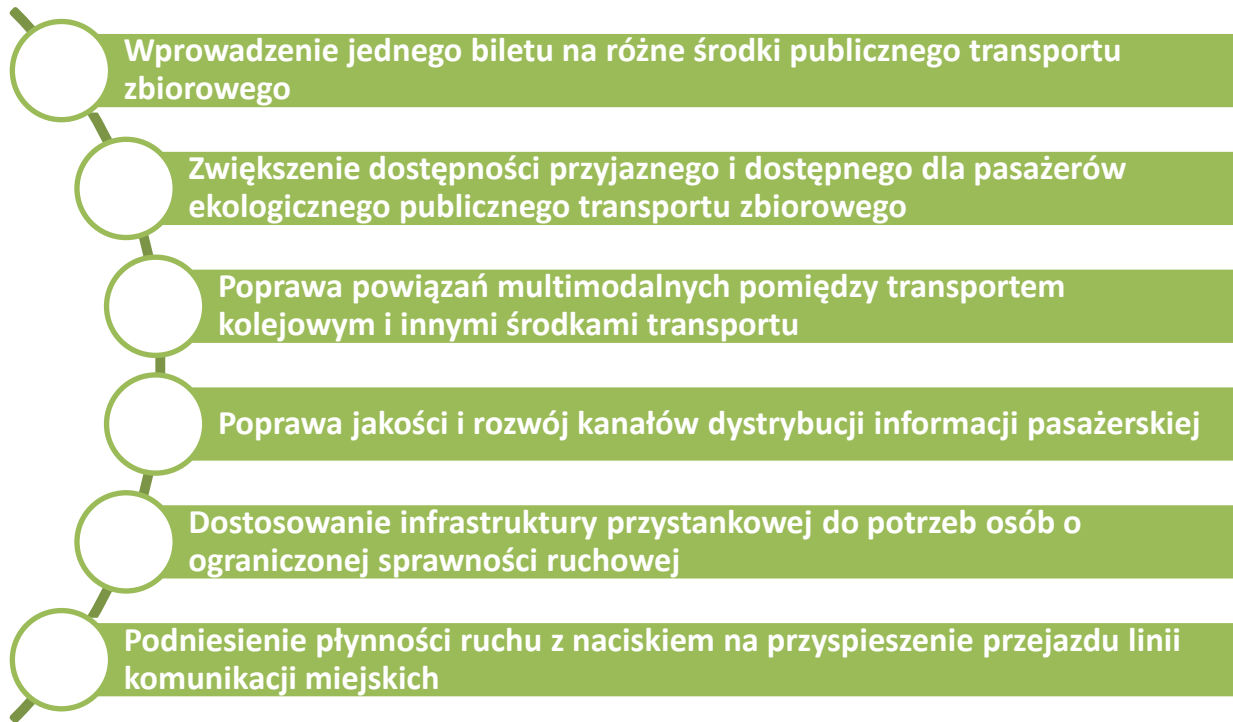
Celem strategicznym Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2014 – 2025 jest określenie działań niezbędnych do poprawy jakości i atrakcyjności transportu publicznego na analizowanym obszarze. Będą one prowadziły do stworzenia zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej ze wspólnym biletem.

Poprawa jakości i atrakcyjności transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej

2.2. Cele operacyjne

Celem Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej jest zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze aglomeracji, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności ludności dla rozwoju społeczno – gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego.

Cele operacyjne zostały sformułowane dla poszczególnych obszarów opracowania. Ich realizacja jest niezbędna do osiągnięcia celu strategicznego.



W dalszej części dokumentu szczegółowo opisano poszczególne zadania inwestycyjne i organizacyjne, które stanowią środki realizacji celów szczegółowych.

Dokument zostanie poddany pod konsultacje społeczne.

2.3. Zakres planu

Niniejszy dokument posiada strukturę typową dla planów transportowych z rozwinięciem części dotyczących stworzenia zintegrowanego systemu transportu publicznego oraz inteligentnego systemu transportu. Opracowanie zostało sporządzone zgodnie z wymaganiami art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym oraz § 4, 5 i 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje gmina, licząca co najmniej 50 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a także gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze². Na obszarze 10 spośród 22 gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej występuje obecnie współpraca w zakresie zapewnienia ich obsługi liniami publicznego transportu zbiorowego. Gminy: Boguszków-Gorce, Głuszycza, Jedlina-Zdrój, Mieroszów, Szczawno-Zdrój i Walim

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 1.

podpisały bowiem stosowne porozumienia z gminą Wałbrzych, natomiast gminy: Marcinowice oraz gmina wiejska Świdnica nawiązały współpracę z gminą miejską Świdnica.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren 22 gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej: Boguszów-Gorce, Czarny Bór, Dobromierz, Głuszyca, gm. Kamienna Góra, m. Kamienna Góra, Jaworzyna Śląska, Lubawka, Jedlina-Zdrój, Marcinowice, Mieroszów, gm. Nowa Ruda, m. Nowa Ruda, Stare Bogaczowice, Strzegom, Szczawno-Zdrój, Świebodzice, gm. Świdnica, m. Świdnica, Walim, Wałbrzych i Żarów.



Rys. 2.3.1. Położenie obszaru objętego planem na tle Polski.

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje³:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 3) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- 4) planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- 5) zasady organizacji rynku przewozów,
- 6) organizację systemu informacji dla pasażera,
- 7) przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- 8) planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem,
- 2) jego sytuację społeczno – gospodarczą,
- 3) stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,

³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 12.

- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 5) rentowność linii komunikacyjnych.

Zagadnienia przedstawione w Planie przedstawiają aktualną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze 22 gmin tworzących Aglomerację Wałbrzyską, charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi transportu publicznego. W oparciu o powyższą diagnozę dla obszaru objętego planem określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie transportu publicznego. Przedstawione propozycje kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, mają na celu poprawę atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego.

2.4. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁴,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast, albo
 - miast i gmin sąsiadujących,jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego⁵,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁶,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁷,

⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4

⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁷ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁸,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁹,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów¹⁰, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹¹,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹²,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹³,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹⁴,

⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684)

⁹ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

¹⁰ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

¹¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie¹⁵,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁶.

¹⁵ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁶ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 26

3. Uwarunkowania prawne dla publicznego transportu zbiorowego

Prawidłowe zarządzanie oraz rozwój i funkcjonalność transportu publicznego powinny mieć także odpowiednie umocowanie prawne, także w aktach wykonawczych. Regulacje prawne, począwszy od prawodawstwa unijnego, przez krajowe i regionalne, na lokalnym skończywszy, wskazują na odpowiednie możliwości organizowania i rozwijania zrównoważonego transportu publicznego na obszarach funkcjonalnych.

3.1. Regulacje wspólnotowe

Rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁷, opisuje ogólnie problematykę transportu publicznego, wskazując krajom członkowskim Unii Europejskiej kierunek, w jakim powinny zmierzać szczegółowe stosowne uregulowania prawne. Rozporządzenie uznało m.in. transport publiczny za usługę o charakterze użyteczności publicznej oraz wskazało na odpowiednie kompetencje samorządów różnego stopnia do kształtowania zintegrowanych systemów transportowych, na wybór przewoźników w konkurencyjnej procedurze zamówień publicznych i na finansowanie przez samorzady regionalnych przewozów pasażerskich.

Usługi lokalnego transportu zbiorowego, w nawiązaniu do przepisów Rozporządzenia, mogą być wykonywane na drodze przetargu nieograniczonego – kiedy jednostka samorządu terytorialnego organizuje w odpowiednim trybie przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych¹⁸ otwarty i niedyskryminujący przetarg na usługi lokalnego transportu zbiorowego, lub poprzez operatora wewnętrznego – gdzie jednostka samorządu terytorialnego powierza spółce, w której posiada 100% udziałów lub akcji, świadczenie usług lokalnego transportu zbiorowego po spełnieniu przez tę spółkę określonych wymogów i pod określonymi prawem warunkami.

Rozporządzenie wskazuje także następujące możliwości świadczenia usług z zakresu publicznego transportu zbiorowego:

- samodzielne świadczenie usług przez samorząd lub grupę samorządów korzystających z dopuszczonych prawem rozwiązań – związek lub porozumienie międzygminne, gdzie przy realizowaniu usług korzystają ze swoich jednostek organizacyjnych nieposiadających odrębnej od nich podmiotowości prawnej,
- bezpośrednie powierzenie wykonywania usług podmiotowi wewnętrznemu, polegające na udzieleniu np. spółce prawa handlowego, zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych z pominięciem procedury przetargowej,
- zlecenie świadczenia usługi osobie trzeciej w drodze przetargu – przeprowadzenie przetargu i wybraniu przewoźnika w otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedurze, poprzez Prawo zamówień publicznych,
- rozwiązania szczególne polegające na możliwości bezpośredniego udzielenia zamówienia osobom trzecim, niebędącym podmiotami wewnętrznymi oraz w przypadku zakłóceń

¹⁷ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U.UE.L.07.315.1 z dnia 3 grudnia 2007 r.)

¹⁸ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2004 nr 19 poz. 177)

w świadczeniu usług, a także w zakresie transportu kolejowego jednostkom nietraktowanym jako podmioty wewnętrzne, ale pod warunkiem że nie zabrania tego prawo krajowe.

Rozporządzenie Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁹ reguluje prawa i obowiązki pasażerów w ruchu kolejowym, by chronić prawa pasażerów oraz żeby podnieść jakość i efektywność usług świadczonych przez transport kolejowy, m.in. dotyczy ono:

- prawa pasażera do odszkodowania – zwrotu odpowiedniej części kwoty biletu, w przypadku opóźnienia przejazdu powyżej 60 minut w stosunku do umowy transportu,
- określenia przez przedsiębiorstwa kolejowe niedyskryminujących zasad korzystania przez osoby niepełnosprawne i o ograniczonej sprawności ruchowej z usług transportu kolejowego,
- obowiązku posiadania ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu odpowiedzialności za bagaż oraz szkody powstałe w wyniku śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnych,
- obowiązku informacyjnego przedsiębiorstw kolejowych m.in. o obsłudze połączeń lub ich zaniechaniu, o taryfie, połączeniach, warunkach i zasadach przewozów.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 181/2011²⁰ reguluje prawa pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, m.in. w zakresie:

- niedyskryminowania pasażerów w zakresie warunków transportu oferowanych przez przewoźników,
- praw pasażerów korzystających z autobusu lub autokaru w przypadku wypadków, których skutkiem jest śmierć, obrażenia oraz utrata lub uszkodzenie bagażu,
- niedyskryminowania osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązkowej pomocy w podróży,
- praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia kursu,
- podstawowych informacji dla pasażera,
- rozpatrywania skarg oraz ogólnych zasad egzekwowania przepisów.

Rozporządzenie dotyczy usług regularnych na trasach o długości do i powyżej 250 km. W przypadku tras autobusowych do 250 km długości, stosuje tylko wybrane części Rozporządzenia, tj. o biletach i niedyskryminujących warunkach umownych, prawach osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, zasadach ogólnych dotyczących informacji i skarg oraz egzekwowaniu i krajowych organach odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów.

3.2. Regulacje ustawy o samorządzie gminnym

Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym²¹, w aspekcie transportu publicznego, wskazuje na zadania i możliwości działania gminy, także w zakresie współpracy z innymi podmiotami.

¹⁹ Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U.UE.L.315 z dnia 3 grudnia 2007 r.)

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 roku dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U.UE.L.55 z dnia 28 lutego 2011 r.)

Zgodnie z art. 2 ustawy, gmina wykonuje zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność oraz posiada osobowość prawną. Według art. 6 ustawy, do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów. Natomiast w ramach zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty do zadań gminy, art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy wskazuje lokalny transport zbiorowy, co w powiązaniu z pkt 1 – ład przestrzenny oraz 2 – infrastruktura komunikacyjna i organizacja ruchu drogowego, daje gminie możliwość wpływu i kształtowania właściwego funkcjonowania transportu publicznego na swoim obszarze.

W nawiązaniu do art. 9 ust. 1, w celu wykonywania zadań, gmina może tworzyć jednostki organizacyjne, a także zawierać umowy z innymi podmiotami, a zgodnie z ust. 4 zadaniami użyteczności publicznej, w rozumieniu ustawy, są zadania własne gminy, określone w art. 7 ust. 1 (jw.), których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych.

Możliwość wykonywania zadań publicznych przez gminę w drodze współdziałania pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego daje art. 10 ust. 1 ustawy, a ust. 2 mówi, że gminy, związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej.

Dlatego gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych zadań publicznych, gdzie gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem, przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin porozumienia, związane z powierzonymi jej zadaniami. Gminy przystępujące do porozumienia mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

3.3. Regulacje ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym jest głównym aktem prawnym, który reguluje zasady organizowania, zarządzania, funkcjonowania oraz finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ramach systemów zbiorowego transportu publicznego, także na poziomie samorządu gminnego. Działania te mają na celu stworzenie przejrzystego i stabilnego systemu transportu publicznego.

W aspekcie transportu publicznego w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej ustawa wprowadziła pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze:

- gmina na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, lub gmina której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,

²¹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)

- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, lub powiat któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów.

Ponadto wyżej wskazani organizatorzy mogą być także organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w strefie transgranicznej. Organizator wykonuje zadania polegające na planowaniu rozwoju transportu, jego organizowaniu oraz zarządzaniu.

Zgodnie z ustawą, głównym instrumentem planowania rozwoju systemów transportu zbiorowego jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – plan transportowy, który po uchwaleniu przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowić będzie akt prawa miejscowego. Zatwierdzony i przyjęty plan transportowy daje danemu organizatorowi możliwość zawierania z poszczególnymi operatorami umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze.

Ustawa wskazuje także na potrzebę integracji taryfowo-biletowej, lokalizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a przede wszystkim na zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy odbywać się powinien na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w tej ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju.

Ponadto Ustawa reguluje przewozy komercyjne - niebędące przewozem o charakterze użyteczności publicznej, które mogą być wykonywane po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez niego potwierdzenia zgłoszenia przewozu w przypadku transportu autobusowego lub na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku transportu kolejowego.

3.4. Regulacje ustawy o transporcie drogowym

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym pełni główną rolę w kwestii krajowego prawodawstwa traktującego o transporcie drogowym, określając zasady podejmowania i wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego oraz niezarobkowego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego. Przepisy ustawy, wraz z przepisami rozporządzeń wydanych na ich podstawie, określają zasady uzyskiwania licencji na wykonywanie transportu drogowego.

Ustawa do końca 2016 roku reguluje zezwolenia na regularne przewozy osób, które od 1 stycznia 2017 r. na liniach komercyjnych mają być zastąpione potwierdzeniem zgłoszenia przewozu, co wynika z zapisów Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym.

3.5. Regulacje ustawy o transporcie kolejowym

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym określa:

- zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania,
- zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych,
- warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych,
- warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego,
- szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, także linii o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach,
- zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym,

Przepisy ustawy dotyczą także bocznic kolejowych, natomiast nie dotyczą linii tramwajowych.

Ponadto ustawa reguluje kwestie związane z zakresem działania i zadań zarządcy infrastruktury kolejowej, a także w sprawie przygotowania i przekazywania przez niego informacji do planu transportowego oraz informacji o przepustowości i standardach dostępności linii kolejowych, a także informacji o remontach i inwestycjach w przypadku określenia warunków umowy o świadczenie usług publicznych.

Ponadto określa ona zadania dla Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, m.in. w zakresie regulacji i licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych i pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a także nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Natomiast w aspekcie kolejowych przewozów aglomeracyjnych istotnym zadaniem z zakresu regulacji transportu kolejowego jest zgodnie z ustawą opiniowanie projektów planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, opiniowanie projektów umów o świadczenie usług publicznych oraz nadzór nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

3.6. Regulacje ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych. Przepisów ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej.

Ustawa określa obowiązujący katalog możliwych do stosowania w transporcie publicznym ulg ustawowych. Określa ona także podmioty i warunki jakie muszą spełniać, by być uprawnionymi do

skorzystania z ulg ustawowych w przewozach. Ustawa reguluje także zasady rekompensaty kosztów poniesionych przez przewoźników w związku ze stosowaniem ulg, w tym także nowe zasady, które obowiązywać mają od 1 stycznia 2017 r., kiedy ustawowe uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych będą obowiązywały tylko u operatorów obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawowe ulgi lub zwolnienia z opłat, obowiązujące w transporcie publicznym wprowadziły także poniższe akty prawne:

- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz.U. 2005 nr 164 poz. 1365),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz.U. 1991 nr 95 poz. 425),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz.U. 1974 nr 21 poz. 117),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz.U. 1991 nr 17 poz. 75),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz.U. 2006 nr 249 poz. 1824),
- Ustawa z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posta i senatora (Dz.U. 1996 nr 73 poz. 350).

Tab. 3.6.1. Grupy osób uprawnione do przejazdów ulgowych lub zwolnionych z opłat przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego – stan na 7 stycznia 2015 r.

Grupa pasażerów	Wymiar ulgi obowiązujący przy przejazdach [w %]				
	koleją – klasa druga pociągów osobowych, na podstawie biletów:		drogową komunikacją regionalną – linie zwykle, na podstawie biletów:		komunikacją miejską
	jednorazowych	miesięcznych imiennych	jednorazowych	miesięcznych imiennych	
Dzieci w wieku do 4 lat (bez zajmowania oddzielnego miejsca)	100	-	100	-	-
Dzieci w wieku do 4 lat (zajmujące oddzielne miejsce)			78	-	-
Funkcjonariusze Straży Granicznej wykonujący czynności służbowe związane z ochroną szlaków komunikacyjnych	100	-	100	-	-
Umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych			78	-	-
Funkcjonariusze celni w czasie wykonywania czynności służbowych kontroli celnej ruchu granicznego	100	-	78	-	-
Umundurowani funkcjonariusze Policji w czasie wykonywania czynności służbowych	100	-	78	-	-

Grupa pasażerów	Wymiar ulgi obowiązujący przy przejazdach [w %]				
	koleją – klasa druga pociągów osobowych, na podstawie biletów:		drogową komunikacją regionalną – linie zwykłe, na podstawie biletów:		komunikacją miejską
	jednorazowych	miesięcznych imiennych	jednorazowych	miesięcznych imiennych	
Żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz wojskowych organów porządkowych, wykonujący czynności urzędowe patrolowania i inne czynności służbowe w środkach transportu zbiorowego	100	-	78	-	-
Opiekun lub przewodnik towarzyszący w podróży osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji albo osobie niewidomej (Opiekunem może być osoba pełnoletnia, a przewodnikiem osoby niewidomej – osoba, która ukończyła 13 lat, albo pies-przewodnik)	95	-	95	-	-
Dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne do ukończenia 24 roku życia oraz studenci dotknięci inwalidztwem lub niepełnosprawni do ukończenia 26 roku życia (uprawnienie ograniczone do określonych celów przejazdów)	78	78	78	78	-
Jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych – wyłącznie przy przejazdach w relacjach w określonych celach	78	-	78	-	-
Żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową, z wyjątkiem służby okresowej i nadterminowej oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formach równorzędnych	78	-	78	-	-
Emeryci i renciści oraz ich współmałżonkowie, na których pobierane są zasiłki rodzinne- 2 przejazdy w roku	37	-	-	-	-
Osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, z wyjątkiem osób niewidomych	49	-	49	-	-
Osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji	37	37	37	37	-
Osoby niewidome, uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji	93	93	93	93	-
Cywilna niewidoma ofiara działań wojennych uznana za osobę niezdolną do samodzielnej egzystencji	78	-	78	-	100
Cywilna niewidoma ofiara działań wojennych, jeśli jest uznana za osobę całkowicie niezdolną do pracy	37	37	-	-	100
Dzieci w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego	37	-	37	-	-

Grupa pasażerów	Wymiar ulgi obowiązujący przy przejazdach [w %]				
	koleją – klasa druga pociągów osobowych, na podstawie biletów:		drogową komunikacją regionalną – linie zwykłe, na podstawie biletów:		komunikacją miejską
	jednorazowych	miesięcznych imiennych	jednorazowych	miesięcznych imiennych	
Dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia	37	49	-	49	-
Studenci do ukończenia 26 roku życia, w tym słuchacze kolegiów nauczycielskich i nauczycielskich kolegiów języków obcych oraz słuchacze kolegium pracowników służb społecznych	51	51	-	51	-
Studenci – obywatele polscy studiujący za granicą, do ukończenia 26 roku życia	51	-	-	-	-
Doktoranci do ukończenia 35 roku życia	51	51	-	51	-
Studenci – niezależnie od wieku	-	-	-	-	50
Posiadacze Karty Polaka	37	-	-	-	-
Nauczyciele szkół podstawowych, gimnazjów, szkół ponadpodstawowych i ponadgimnazjalnych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych oraz nauczyciele akademicy	33	33	-	33	-
Inwalidzi wojenni i wojskowi oraz kombatanci zaliczeni do I grupy inwalidów lub uznani za całkowicie niezdolnych do pracy i niezdolnych do samodzielnej egzystencji	78	-	37	-	przejazd bezpłatny
Przewodnicy inwalidów wojennych i wojskowych oraz kombatantów, zaliczonych do I grupy inwalidów lub uznanych za całkowicie niezdolnych do pracy i niezdolnych do samodzielnej egzystencji	95	-	95	-	przejazd bezpłatny
Inwalidzi wojenni i wojskowi oraz kombatanci zaliczeni do II lub III grupy inwalidów albo uznani za całkowicie lub częściowo niezdolnych do pracy	37	-	37	-	-
Kombatanci oraz inne osoby uprawnione będące emerytami, rencistami i inwalidami	37	-	37	-	-
Kombatanci i inne osoby represjonowane	-	-	-	-	50
Posłowie i senatorowie	przejazd bezpłatny				

Źródło: opracowanie własne.

3.7. Regulacje ustawy Prawo przewozowe

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe²² reguluje zasady wykonywania odpłatnego przewozu rzeczy i osób przez uprawnionych przewoźników, za wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego. Ustawa nakłada na przewoźników szereg obowiązków z zakresu bezpieczeństwa i porządku przy wykonywaniu przewozu. Ponadto reguluje kwestie wzajemnych roszczeń pomiędzy przewoźnikiem a pasażerem, w tym odpowiedzialność przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób.

Zgodnie z ustawą w regularnym przewozie osób w publicznym transporcie zbiorowym, przewoźnicy mogą realizować przewozy w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego lub innego wspólnego dokumentu przewozu, a odpowiedzialność przewoźników jest solidarna. Przewoźnik jest zobowiązany przez ustawę do podania do publicznej wiadomości ustalonej lub stosowanej przez niego taryfy lub cennika.

Ustawa przewiduje, że przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego mogą wydawać regulaminy określające warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy.

3.8. Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko²³

Ustawa wskazuje na wymóg przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko m.in. dla strategii rozwoju regionalnego, polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie transportu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

3.9. Rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego²⁴

Rozporządzenie określa szczegółowo obligatoryjny zakres planu transportowego, zarówno w części tekstowej, jak i graficznej, min. ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, przewidywane finansowanie usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, pożądany standard usług przewozowych, system informacji pasażerskiej oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W zakresie sieci komunikacyjnej, w przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, część tekstowa planu transportowego może określać obszar, na którym jest planowane realizowanie tych przewozów.

²² Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173)

²³ Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)

²⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684)

3.10. Rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym²⁵

Plan formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, które wykonywane są jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju.

Plan zajmuje najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Jest on uwzględniany w planach województw, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Natomiast plany transportowe województw uwzględniają pozostali organizatorzy wskazani w Ustawie z 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym.

W zakresie połączeń międzywojewódzkich, wykonywanych w ramach użyteczności publicznej, plan wskazuje obsługę linii kolejową nr 274 na odcinku Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Szklarska Poręba. Z Wrocławia przewidziano zaś dodatkowo połączenia międzywojewódzkie w kierunku Opola, Zielonej Góry, Poznania i Łodzi przez Ostrów Wielkopolski.

Wałbrzych wskazany jest w Planie jako jeden z punktów handlowych na których występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, w związku z czym może on pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego.

Linia kolejowa nr 274 wskazana jest jako linia o przepustowości linii na całej długości w granicach 11-55%, a stacje kolejowe Jaworzyna Śląska, Świebodzice, Wałbrzych Miasto i Wałbrzych Główny, wskazane są jako miejsca zapewniające skomunikowanie z regionalnymi pociągami pasażerskimi. Tylko stacja kolejowa Świebodzice nie zapewnia warunków obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Natomiast stacja kolejowa Wałbrzych Główny wskazana jest jako jedna ze stacji kolejowych najdalej oddalonych od centrum miasta (w tym przypadku 4 km).

3.11. Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy²⁶

Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy określa treść rozkładów jazdy, tryb zatwierdzania rozkładów jazdy, sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy, warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Do dnia 31 grudnia 2016 r. oznaczenie linii komunikacyjnej na której ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej – literą „U”, przewóz regularny specjalny – literami „RS” oraz inny regularny przewóz osób, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozem regularnym specjalnym – literą „R”, nie jest wymagane.

²⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1151)

²⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451)

Zgodnie z rozporządzeniem od dnia 1 stycznia 2017 r. mają obowiązywać następujące wskazania do rozkładów jazdy oraz ich zmian w regularnym przewozie osób w transporcie drogowym:

- w rozkładzie jazdy określać się będzie drogę przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy przystankami komunikacyjnymi oraz kategorii dróg na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnej,
- drogę przejazdu jw., określać się będzie na drogach publicznych na podstawie kilometrażu danej kategorii drogi, a w razie jego braku – z uwzględnieniem odległości rzeczywistej w kilometrach, natomiast na drogach wewnętrznych z uwzględnieniem odległości rzeczywistej w kilometrach (do 0,1 km), pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi,
- w ramach trybu zatwierdzania rozkładu jazdy prowadzona będzie weryfikacja projektu rozkładu jazdy w zakresie proponowanej drogi przejazdu oraz proponowanych dni, godzin kursowania pojazdów danego przewoźnika na poszczególnych przystankach komunikacyjnych albo częstotliwości ich kursowania.

Przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest do podania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości, m.in. organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem oraz na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy. Rozporządzenie reguluje także kwestię zawartości (informacji) rozkładu jazdy, terminach przekazywania rozkładów jazdy organizatorowi, zarządcy lub właścicielowi przystanku komunikacyjnego oraz terminach aktualizowania rozkładów jazdy w transporcie drogowym oraz kolejowym.

Ponoszenie kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu oraz w systemie informacji dla pasażera, w transporcie drogowym oraz innym szynowym, odbywa się na podstawie umowy. Dotyczy to także organizatora publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, w zakresie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest dana jednostka samorządu terytorialnego.

3.12. Inne uregulowania dotyczące kwestii transportu publicznego

Zgodnie z Ustawą z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. 1998 Nr 91, poz. 576 z późn. zm.) – samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone stosownymi ustawami, w szczególności w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych, co lokalizuje samorząd województwa jako organizatora publicznego transportu zbiorowego na szczeblu regionalnym. Zakres działania samorządu województwa nie może naruszać samodzielności powiatu i gminy. W celu wykonywania zadań, samorząd województwa może tworzyć wojewódzkie samorządowe jednostki organizacyjne oraz może zawierać umowy z innymi podmiotami. Samorząd województwa może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych z innymi województwami oraz jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru swojego województwa. Województwa mogą udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej, sobie nawzajem, lub innym jednostkom samorządu terytorialnego

Zgodnie z Ustawą z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. 1998 Nr 91, poz. 578 z późn. zm.), jednym z obowiązków samorządu powiatowego jest wykonywanie zadań o charakterze

ponadgminnym z zakresu transportu zbiorowego oraz dróg publicznych. Powiat może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego, a także z samorządem województwa, na którego obszarze znajduje się powiat. W celu wykonywania zadań powiat może tworzyć jednostki organizacyjne i zawierać umowy z innymi podmiotami. Dla wykonywania zadań publicznych, powiaty mogą tworzyć związki z innymi powiatami. Powiaty mogą także zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednemu z nich prowadzenia zadań publicznych.

Rozwój transportu publicznego, szczególnie w nowej perspektywie wsparcia poprzez środki unijne w latach 2014-2020, musi obecnie opierać się także o uwarunkowania, wytyczne i zapisy rozwojowe ujęte zarówno w dokumentach strategicznych na poziomie europejskim, jak i krajowym oraz regionalnym. Uwzględnienie ich zapisów umożliwi zrównoważony rozwój transportu zbiorowego na danym obszarze, z możliwością wykorzystania środków przeznaczonych na ich rozwój z różnych źródeł zewnętrznych – głównie z projektów oraz funduszy europejskich, krajowych i regionalnych.

4. Dokumenty strategiczne dotyczące transportu publicznego

4.1. Powiązania dokumentów strategicznych

Obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej nie jest osobno traktowany przez dokumenty strategiczne. Większość dokumentów strategicznych obejmuje swoim bardziej szczegółowym zakresem obszar całego województwa dolnośląskiego, wskazując dokładniej co najwyżej dawne miasta wojewódzkie, czy też obszar wałbrzysko-noworudzki. Pomimo niewyszczególnienia tego obszaru, z zapisów poszczególnych dokumentów strategicznych można wyodrębnić zapisy, które wskazują na opis stanu obecnego oraz wskazań możliwości rozwojowych obszaru opracowania.

4.2. Odniesienie do dokumentów strategicznych na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym

4.2.1. Szczebel europejski

4.2.1.1. Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu²⁷

Strategia Europa 2020 obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- rozwój inteligentny – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,
- rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Transport publiczny jest elementem jednego z siedmiu projektów przewodnich Strategii Europa 2020 – Europa efektywnie korzystająca z zasobów, projekt na rzecz przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, modernizacji transportu. W ramach priorytetu – rozwój zrównoważony, Komisja Europejska zobowiązała się na poziomie Unii Europejskiej do:

- przedstawienia wniosków legislacyjnych dotyczących modernizacji sektora transportu i zmniejszenia jego udziału w emisji związków węgla, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności poprzez działania w zakresie infrastruktury – tworzenie infrastruktury sieci mobilności elektrycznej, inteligentne zarządzanie ruchem, lepsza logistyka, dalsze ograniczanie emisji CO² pojazdów oraz w sektorze lotniczym i morskim, w tym opracowanie europejskiej inicjatywy ekologicznych samochodów mającej na celu promowanie nowych technologii obejmujących pojazdy z napędem elektrycznym i hybrydowym,
- przyspieszenia realizacji strategicznych projektów z dużą wartością dodaną ze strony Unii Europejskiej, mających na celu rozładowanie największych przeciążeń, przede wszystkim na odcinkach transgranicznych i w węzłach intermodalnych – miasta, porty, platformy logistyczne.

²⁷ Komunikat Komisji Europejskiej – 2010 rok

W związku z tym państwa członkowskie UE będą musiały stworzyć inteligentne, zmodernizowane i w pełni wzajemnie połączone infrastruktury transportowe oraz zapewnić skoordynowaną realizację projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE, mające ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego UE; a także skierować uwagę na transport w miastach, które są źródłem dużego zagęszczenia ruchu i emisji.

Do założeń strategii Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu odwołuje się także Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

4.2.2. Szczebel krajowy

4.2.2.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030²⁸

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:

- podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
- poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
- poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.

Wałbrzych tworzy grupę miast polskich – ośrodki regionalne, stanowiące ważny element równoważenia kraju, połączone z głównymi węzłami sieci współpracy miast w roku 2030 i współtworzące rdzeń krajowego systemu gospodarczego. Sieć współpracy miast stanowi współzależny, otwarty układ sieciowy obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast, które są zintegrowane w przestrzeni krajowej i międzynarodowej za pomocą wielokierunkowych silnych powiązań funkcjonalnych w zakresie gospodarczym, społecznym, edukacyjnym, kulturalnym oraz sektora badawczo-rozwojowego.

Ośrodki miejskie, tworzące węzły sieci, połączone powinny być efektywną siecią transportową i teleinformatyczną, co najmniej na poziomie średnim w skali UE.

Do sieci współpracy miast włączone są ośrodki subregionalne i lokalne. Potencjał sieci współpracy miast wzmacnia funkcjonalne połączenie tych ośrodków z największymi miastami, co daje impuls rozwojowy obszarom słabszym ekonomicznie i społecznie, które położone są peryferyjnie w stosunku do głównych ośrodków społeczno- gospodarczych kraju.

Dokument ten wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Rozwiązania w aspekcie zarządzania w miastach oraz rozwój transportu zbiorowego wpływać mają pozytywnie na rozwój

²⁸ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych. Dlatego też poprzez zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe należy upowszechnić dostępność do nich poprzez zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniające się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym oraz przewozów międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych oraz przewozów miejskich, z uwzględnieniem ekologicznych systemów transportu zbiorowego.

Ekologia to kolejny ważny element w transporcie zbiorowym – alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego.

W ramach integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich szczególne znaczenie będą miały działania służące poprawie dostępności transportowej, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy.

Dzięki wprowadzeniu planów transportowych wdrożone zostaną zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, tj. kolej aglomeracyjną, autobusy, systemy sterowania ruchem, parkingi Park and Ride (P+R) i Bike and Ride (B+R), komunikację rowerową i pieszą, lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów.

Obszary o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich, powinny mieć zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i jego rozwój, a także rozwój infrastruktury transportowej.

Znaczącą rolę w poprawie dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast, ma organizacja transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służyć ma uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych alternatywnych środków transportu w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury. W obszarze inwestycji bezpośrednio temu celowi będzie służyć modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

W zależności od analizy ekonomicznej opłacalności projektów oraz przyszłej sytuacji rynkowej, przez Wałbrzych, jako ośrodek regionalny, przebiegać ma droga szybkiego ruchu – połączenie od autostrady A4 w kierunku Pragi oraz będąca na etapie wstępnych analiz linia kolejowa dużych prędkości w kierunku czeskiej stolicy.

4.2.2.2. Strategia Rozwoju Kraju 2020²⁹

Jednym z ważniejszych celów Strategii Rozwoju Kraju 2020 jest zwiększenie efektywności transportu, który należy do kluczowych czynników determinujących rozwój gospodarczy kraju. Dostępność infrastruktury transportowej oraz jej odpowiednia przepustowość umożliwiają dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do regionów rozwijających się wolniej. Obecnie infrastruktura

²⁹ Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. (Monitor Polski z dnia 22 listopada 2012 r., poz. 882)

transportowa stanowi jeden ze słabszych elementów gospodarki – nie jest dostosowana do rozwoju przedsiębiorczości, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców.

Jako cel długookresowy wskazuje się osiągnięcie takiej gęstości i przepustowości sieci komunikacyjnej, która odpowiadać będzie pożądanym potrzebom rozwojowym kraju i regionów. Ułatwić to ma zarówno rozwój regionów przez podniesienie terytorialnej dostępności obszarów peryferyjnych, jak i umożliwić jak najlepsze wykorzystanie tranzytowego położenia Polski. Dlatego też planowane inwestycje infrastrukturalne zmierzać powinny do stworzenia zintegrowanego i spójnego systemu transportowego o dwupoziomowej strukturze, tj. sieci bazowej – określonej przez wskazanie węzłów i połączeń o kluczowym znaczeniu dla systemu krajowego, uwzględniającej ponadto proces integracji międzynarodowej, oraz sieci uzupełniającej – zapewniającej spójność terytorialną.

Strategia wskazuje na dwa z najważniejszych celów operacyjnych w perspektywie do roku 2020:

- pierwszym celem jest zwiększenie wewnętrznej – międzyregionalnej i lokalnej oraz zewnętrznej dostępności terytorialnej, kierując działania na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów,
- drugim celem, wiążącym się z poprawą dostępności terytorialnej, jest stworzenie spójnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przewozy towarów i ludności z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, z uwzględnieniem ekologicznych właściwości transportu szynowego i wodnego śródlądowego.

Ponadto, by uprościć i skrócić proces inwestycyjny w zakresie transportu, Strategia wskazuje na potrzebę zwiększenia efektywności zarządzania w sektorze transportowym, m.in. poprzez

- uproszczenie procesów warunkujących przygotowanie i realizację inwestycji,
- lepszą integrację z planami zagospodarowania przestrzennego, planami środowiskowymi, polityką regionalną oraz dostosowania legislacyjne w tej materii,
- możliwość zwiększenia roli sektora prywatnego w realizacji projektów, zwłaszcza w formie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), co może stanowić skuteczną alternatywę dla finansowania inwestycji ze środków krajowych lub europejskich,
- uwzględnienie przez nowe źródła finansowania budowy infrastruktury opłat za dostęp do infrastruktury wnoszonych przez ich użytkowników, jednak poziom opłat powinien być uzależniony od rodzaju transportu i skalkulowany tak, aby umożliwić nie tylko bieżące utrzymanie ale także jego niezbędny rozwój,
- kształtowanie systemu transportowego przyjaznego użytkownikowi oraz rozwijanie prawa służącego integracji systemu transportowego,
- wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania transportem oraz rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem miejskim i na drogach pozamiejskich,
- wprowadzanie systemów zwiększania bezpieczeństwa ruchu oraz rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami
- rozwój zintegrowanego systemu obsługi pasażerów i przewozu towarów.

W ramach modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych Strategia wskazuje priorytety na najbliższe dziesięć lat, którymi będą inwestycje transportowe w sieci o znaczeniu krajowym dotyczące

wszystkich gałęzi oraz na węzłach międzygałęziowych, służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju i efektywnej wymianie gospodarczej, w tym pomiędzy największymi ośrodkami wzrostu gospodarczego oraz ośrodkami miejskimi – sieć metropolii i w obrębie ich obszarów funkcjonalnych.

Razem z nimi realizowane powinny być inwestycje infrastrukturalne usprawniające dostępność zewnętrzną, uwzględniające sieć TEN-T w tworzeniu skutecznej polityki transportowej i spójnej sieci infrastruktury w Unii Europejskiej. Dla zapewnienia spójności terytorialnej należy także rozbudować powiązania infrastrukturalne łączące ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii. Oprócz priorytetu inwestycyjnego dla dróg i linii kolejowych o znaczeniu krajowym wspierane będą inwestycje transportowe dla tych obszarów oraz wybrane projekty lokalne, stanowiące dodatkowe połączenia pomiędzy miejscowościami i uzupełniające transportowe układy krajowe i wojewódzkie.

Rozwój sieci drogowej opierać się ma przede wszystkim na:

- kontynuacji budowy spójnej sieci dróg szybkiego ruchu obsługujących korytarze transportowe oraz zapewniających funkcjonalne połączenia pomiędzy głównymi ośrodkami,
- przebudowie dróg krajowych,
- budowie obwodnic miast i miejscowości,
- uspokojeniu ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości,
- hierarchizacji priorytetów inwestycji drogowych – podporządkowanie kryteriom logistycznego kształtowania sieci transportowej i systemów, tak aby zwiększyć integrację za pomocą wzmocnienia elementów takich jak: systemy intermodalne, inteligentne systemy sterowania ruchem i przeładunkami i inne,
- modernizacji głównych linii kolejowych i infrastruktury kolejowej, w tym dworców kolejowych,
- kompleksowej modernizacji lub wymiana taboru kolejowego,
- rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych,
- stworzeniu połączeń kolejowych o wysokim standardzie poprzez modernizację linii kolejowych pomiędzy głównymi miastami Polski, jako element znoszenia peryferyjności i poprawy dostępności terytorialnej,
- rozwoju istniejącej infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej oraz rozbudowie portów lotniczych w ramach sieci TEN-T, a także lotnisk regionalnych i lokalnych obsługujących ruch ogólny, biznesowy, państwowy i ratowniczy,
- integracji i rozwoju oraz modernizacji infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (szlaków żeglugowych oraz portów).

W ramach udroźnienia obszarów miejskich Strategia wskazuje na potrzebę rozwoju transportu publicznego, w tym szczególnie na wykorzystanie potencjału transportu szynowego, integrację systemów taryfowych w ramach aglomeracji, w tym wprowadzenie wspólnej taryfy w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, wprowadzenie zaawansowanych systemów zarządzania i sterowania ruchem w miastach oraz uspokojenie ruchu w centrach miast i oddzielenie ruchu tranzytowego od miejskiego i lokalnego poprzez budowę systemów obwodnicowych miejscowości.

Transport publiczny poprzez zwiększenie dostępności komunikacyjnej, jest także jednym z elementów:

- zwiększenia aktywności osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem społecznym,
- podnoszenia jakości i dostępności usług publicznych,
- wzmocnienia mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju,
- integracji przestrzennej dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych,
- tworzenia warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmocniania potencjału obszarów wiejskich.

Na podstawie poziomu PKB na mieszkańca i tempa jego wzrostu w latach 2007-2010 Strategia wyróżnia cztery grupy województw:

- liderzy – o poziomie PKB na mieszkańca i jego dynamice powyżej średniej krajowej,
- doganiające – o dynamice wzrostu PKB na mieszkańca powyżej średniej krajowej i o poziomie poniżej średniej,
- odstające – o poziomie PKB na mieszkańca i jego dynamice poniżej średniej krajowej,
- tracące – o dynamice wzrostu PKB na mieszkańca poniżej średniej krajowej i o poziomie powyżej średniej.

Strategia lokuje województwo dolnośląskie w grupie trzech województw – liderów.

4.2.2.3. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności³⁰

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, jest, zgodnie z przepisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat.

Strategia, w przypadku rozwoju regionalnego, podkreśla istotność jego równomiernego rozwoju, rozwijając i modyfikując zaproponowany model polaryzacyjno-dyfuzyjny równoważenia rozwoju (raport diagnostyczny Polska 2030 – wyzwania rozwojowe) i zastępuje go modelem terytorialnego równoważenia rozwoju – dyfuzji.

Model terytorialnego równoważenia rozwoju jest modelem, który charakteryzuje pozostałe dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju regionalnego w perspektywie do roku 2030, wskazując szansę związaną z nowym rozumieniem europejskiej polityki spójności, jako narzędzia służącego rozwojowi regionalnemu oraz na system transportowy – jako klucz techniczny do zapewnienia dostępności, spójności oraz rozwoju poszczególnych regionów. Strategia nie rezygnuje z zaproponowanego w modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym rozwoju metropolii jako klucza do konkurencji światowej i europejskiej Polski.

³⁰ Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności

Strategia, ze względu na mnogość zagadnień oraz blisko dwudziestoletni horyzont czasowy, jest dokumentem, który może, a nawet powinien podlegać modyfikacjom. Kierunki interwencji, cele i działania mogą być osiągnięte i realizowane w różnych okresach i czasie.

Jednym z wyzwań Strategii jest odpowiedni potencjał infrastruktury, a wynikającym z niego dylematem wymagającym rozstrzygnięcia jest przyspieszenie wymiany, rozwoju i poprawy relacji społecznych przeciwko Infrastrukturalnym barierom wymiany gospodarczej i więzi społecznych.

Głównym celem działań Strategii jest poprawa jakości życia Polaków. Osiągnięcie tego celu powinno być mierzone, z jednej strony, wzrostem produktu krajowego brutto (PKB) na mieszkańca, a z drugiej zwiększeniem spójności społecznej oraz zmniejszeniem nierówności o charakterze terytorialnym, jak również skalą skoku cywilizacyjnego społeczeństwa oraz innowacyjności gospodarki w stosunku do innych krajów.

Strategia dzieli horyzont czasowy 2030 na trzy części – horyzont krótkoterminowy (lata 2012-2015), horyzont średniokresowy (lata 2015-2020) i horyzont długookresowy (lata 2020-2030).

Wskazywany model terytorialnego równoważenia rozwoju to tworzenie warunków dla dyfuzji: wyrównywanie szans edukacyjnych, zwiększanie dostępu do usług publicznych, zwiększanie dostępności transportowej każdego miejsca w kraju, likwidowanie groźby wykluczenia cyfrowego, wspierania biegunów wzrostu (metropolie i ośrodki regionalne) – jako wyzwania dla długookresowej polityki rozwoju. Ponadto, wyzwaniem jest też budowanie endogenicznych potencjałów (wykorzystanie zasobów wewnętrznych) wzrostu w ośrodkach peryferyjnych, także, żeby zwiększyć możliwości absorpcji przez nie impulsów rozwojowych płynących z biegunów wzrostu.

Dzięki rozwiniętej sieci połączeń komunikacyjnych – drogi szybkiego ruchu, drogi lokalne, transport kolejowy i lotniska, oraz dzięki poprawie jakości transportu publicznego znacznie skróci się czas dojazdu do ośrodków miejskich. Poprawa dostępności komunikacyjnej będzie dotyczyć nie tylko dużych ośrodków miejskich, ale także ośrodków regionalnych/subregionalnych i obszarów wiejskich. Poprawa ładu przestrzennego terenów miejskich, rozwój infrastruktury komunikacyjnej, transportu publicznego i mieszkalnictwa wpłynie na znaczny wzrost mobilności przestrzennej mieszkańców.

Kierunki interwencji Strategii w aspekcie transportu i komunikacji ujęte zostały w II obszarze strategicznym/zadaniowym – równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji), w części VI – transport.

W ramach celu 8 – wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych, Strategia wskazała następujące interwencje związane z komunikacją i transportem:

- Interwencja – rewitalizacja obszarów problemowych w miastach:
 - przeciwdziałanie narastaniu niekorzystnych zjawisk na obszarach problemowych w miastach, a więc zdegradowanych dzielnic śródmiejskich, blokowisk, terenów poprzemysłowych, powojkowych i pokolejowych, a także innych obszarów miast, gdzie koncentrują się negatywne zjawiska społeczne, poprzez m.in. inwestycje w transport,
- Interwencja – stworzenie warunków sprzyjających tworzeniu pozarolniczych miejsc pracy na wsi i zwiększaniu mobilności zawodowej na linii obszary wiejskie – miasta:

- rozwijanie systemu transportowego gwarantującego dostępność obszarów wiejskich m.in. poprzez rozbudowę i modernizację lokalnej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych z najbliższymi ośrodkami miejskimi,
- usprawnienie połączeń komunikacyjnych pomiędzy obszarami wiejskimi z najbliższymi ośrodkami miejskimi,
- Interwencja – zwiększenie stopnia dyfuzji połączeń wieś-miasto w celu dynamizowania rozwoju zarówno terenów wiejskich, jak też obszarów wiejskich
 - tworzenie kanałów dyfuzji pomiędzy miastami a obszarami wiejskimi – rozwiązania instytucjonalne pozwalające na integrację sieci transportu,
- Interwencja – wprowadzenie rozwiązań prawno-organizacyjnych stymulujących rozwój miast:
 - przyjęcie ustawy metropolitalnej, zawierającej regulacje porządkujące ustrój funkcjonalny metropolii, pozwalające na lepsze planowanie systemów komunikacji, zagospodarowania przestrzennego, działań z zakresu bezpieczeństwa publicznego, zarządzania kryzysowego, ratownictwa i ochrony ludności itp., a także pozwalające na lepsze wykorzystanie funduszy europejskich poprzez bardziej efektywną koordynację inwestycji, zwłaszcza w systemy transportu,
 - objęcie miejscowymi planami zagospodarowania całej rozwojowej przestrzeni polskich miast,
 - budowa efektywnych systemów transportu, z uwzględnieniem połączeń z najbliższym otoczeniem miasta.

Natomiast w ramach celu 9 – zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego, Strategia wskazuje interwencje w aspekcie systemów transportowych:

- Interwencja – sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego:
 - poprawa jakości usług świadczonych w zakresie transportu kolejowego poprzez modernizację, rewitalizację, budowę, przebudowę i rozbudowę linii i infrastruktury kolejowej, w tym dworców, oraz kompleksową modernizację i/lub wymianę taboru oraz poprawę systemu organizacji i zarządzania w sektorze kolejowym,
 - modernizacja, rozbudowa, głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN -T i utrzymanie całej sieci dróg krajowych,
 - modernizacja, budowa i rozbudowa sieci lotnisk i infrastruktury nawigacyjnej, w celu osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych,
 - rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk,
- Interwencja – zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym:
 - wdrożenie docelowego modelu ITS w zakresie zarządzania ruchem drogowym i powiązanie go z istniejącymi lokalnymi systemami,
 - kompleksowa i uspołniona zmiana modelu finansowania systemu transportowego z wykorzystaniem różnych środków finansowych (budżet państwa, środki UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni, instrumenty gwarancji kredytowych, system poboru opłat),

- sukcesywne wdrażanie opłat za korzystanie z sieci drogowej w celu pozyskiwania środków na realizację inwestycji infrastrukturalnych w przyszłości i sterowania popytem na transport,
- wprowadzenie regulacji prawnych zobowiązujących zarządców infrastruktury funkcjonujących w różnych gałęziach transportu do współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji,
- wdrożenie regulacji prawnych umożliwiających i usprawniających głównie integrację taryfową, biletową i infrastrukturalną różnych gałęzi transportu,
- Interwencja – poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego:
 - opracowania Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013 – 2020 zgodnego z Europejskim Programem Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011 – 2020 oraz w oparciu o wytyczne Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011 – 2020, ogłoszonej w 2010 r. przez ONZ, a także przy wykorzystaniu doświadczeń krajów, które osiągają największe sukcesy w tej dziedzinie,
- Interwencja – udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych:
 - budowa obwodnic dużych miejscowości, przebudowa pod kątem bezpieczeństwa ruchu i wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości,
 - wprowadzenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach,
 - konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego,

podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.

4.2.2.4. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020³¹

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 został przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 16.XII.2014 r. i z dniem 19.XII.2014 r. stał się dokumentem obowiązującym. Jest on krajowym programem wspierającym gospodarkę niskoemisyjną, ochronę środowiska, przeciwdziałanie i adaptację do zmian klimatu, transport i bezpieczeństwo energetyczne, a także w ograniczonym stopniu inwestycje w obszarach ochrony zdrowia i dziedzictwa kulturowego.

Podobnie jak jego poprzednik – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, ma on przede wszystkim wspierać rozwój infrastruktury technicznej kraju i w efekcie przyczynić się do zrównoważonego rozwoju gospodarki oraz zwiększenia jej konkurencyjności. Jego głównym celem będzie wspieranie rozwoju gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej. Cel ten jest powiązany z jednym z priorytetów strategii Europa 2020, którym jest zrównoważony rozwój – budowanie stabilnej, silnej i konkurencyjnej gospodarki, sprawnie i efektywnie korzystającej z dostępnych zasobów, czyli

³¹ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, dokument obowiązujący od dnia 19 grudnia 2014 r. (www.pois.gov.pl)

jednocześnie uwzględniającej wymiar środowiskowy, gospodarczy i terytorialny prowadzonych inwestycji. Program, poprzez zachowaną w ten sposób spójność i równowagę pomiędzy działaniami inwestycyjnymi w infrastrukturę oraz wsparcie skierowane do wybranych obszarów gospodarki, będzie mógł skutecznie realizować założenia unijnej strategii.

Główną podstawą Programu jest budowa gospodarki niskoemisyjnej, redukującej emisję poprzez efektywne korzystanie z istniejących zasobów energii. Dlatego do obszarów wykazujących największy potencjał poprawy efektywności energetycznej Program zalicza budownictwo, sektor ciepłownictwa oraz transport. W ramach transportu Program wskazuje na sieci transportowe – drogi i linie kolejowe, a także na transport publiczny. Za ważny, wspólny element uznaje multimodalność łańcuchów transportowych – integrację i współpracę różnych form transportu, szczególnie pod kątem gospodarki niskoemisyjnej, czyli transportu publicznego szynowego oraz drogowego, a także po kątem inteligentnych systemów transportowych (ITS) – integrujących systemy transportowe, optymalizujących ruch i zarządzanie infrastrukturą oraz obsługę informacyjną użytkowników usług transportowych, a także poprawiających bezpieczeństwo i ograniczających emisję zanieczyszczeń.

Interwencja Programu poprzez rozwój infrastruktury sieci transportowej TEN-T oraz niskoemisyjnych środków transportu, wpisywać się będzie w realizację celu określonego w Białej Księdze Transportu pn. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, dotyczącego ustanowienia systemu stanowiącego podstawę postępu gospodarczego w Europie, wzmacniającego konkurencyjność i oferującego usługi w zakresie mobilności o wysokiej jakości przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami w ramach jednolitego europejskiego obszaru transportu”. Wskazane w Strategii Rozwoju Kraju cele i obszary priorytetowych kierunków działań w dziedzinie transportu zostały rozwinięte w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), a sposób ich realizacji w tzw. Dokumencie Implementacyjnym, w zakresie wymaganym w ramach warunkowości ex-ante.

Nowością Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 jest to, że beneficjentami mogą być podmioty publiczne, w tym jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty prywatne. Program składa się z dziesięciu osi priorytetowych, z czego cztery odnoszą się do infrastruktury komunikacyjnej i transportu:

- oś III – Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego (9,532 mld €), obejmująca rozwój drogowej infrastruktury w sieci TEN-T, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawę bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, transport intermodalny, morski i śródlądowy,
- oś IV – Infrastruktura drogowa dla miast (2,970 mld €), obejmująca poprawę dostępności miast i przepustowości infrastruktury drogowej (rozwój infrastruktury drogowej w miastach i tras wylotowych z ośrodków miejskich, budowa obwodnic),
- oś V – Rozwój transportu kolejowego w Polsce (5,009 mld €), obejmująca rozwój sieci kolejowej w sieci transportowej TEN-T, poza tą siecią i kolei miejskich,
- oś VI – Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach (2,349 mld €), obejmująca infrastrukturę i tabor dla publicznego transportu zbiorowego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.

Dla realizacji projektów infrastruktury komunikacyjnej i transportu przeznaczono łącznie do wykorzystania 19,861 mld €. Całkowity budżet Programu wynosi ponad 27,4 mld €.

Realizacja priorytetu inwestycyjnego **7.I. w ramach osi priorytetowej III – „wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T”**, przyczyni się do polepszenia stanu połączeń drogowych w sieci TEN-T w Polsce. Rezultatem realizacji projektów w ramach tego priorytetu inwestycyjnego będzie skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi polskimi miastami dzięki poprawie stanu infrastruktury drogowej TEN-T.

Projekty dotyczące infrastruktury transportu drogowego mają na celu stworzenie spójnej sieci dróg o dużej przepustowości pozwalającej na skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu wszystkich miast wojewódzkich z Warszawą (główny węzeł miejski sieci bazowej) oraz na połączenie ich z siecią transportowa TEN-T. Ze środków Funduszu Spójności będą realizowane nowe odcinki dróg w sieci TEN-T oraz obwodnice miast, w tym priorytetowo w sieci bazowej, a także drogi w sieci kompleksowej o dużym znaczeniu gospodarczym, przyczyniając się tym samym do poprawy spójności terytorialnej w skali europejskiej. Dotyczy to kategorii dróg krajowych, w tym w osi III zaliczających się do nich dróg ekspresowych i autostrad, a także dróg w miejskim węźle sieci bazowej o strategicznym znaczeniu dla sieci TEN-T i ujętych w planach korytarzy sieci TEN-T. W ograniczonym zakresie dopuszczalne będą także projekty przebudowy istniejących niektórych odcinków dróg krajowych oraz inne działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i projekty polegające na doposażeniu jednostek nadzorujących ruch drogowy i służb ratowniczych.

Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne będą finansowane z programów regionalnych. Dla usprawnienia metod zarządzania ruchem drogowym, w szczególności na drogach o dużym natężeniu ruchu, wykorzystywane będą systemy ITS.

W ramach wsparcia rozwoju transportu lotniczego realizowane będą inwestycje służące poprawie przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych, zwiększeniu przepustowości przestrzeni powietrznej oraz poprawie bezpieczeństwa i ochronie ruchu lotniczego w ramach lotnisk sieci TEN-T.

Beneficjentami w sektorze drogowym będą zarządcy krajowej infrastruktury drogowej. W obszarze transportu lotniczego - podmioty zarządzające portami lotniczymi leżącymi w sieci TEN-T oraz krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną. W zakresie poprawy bezpieczeństwa w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze oraz organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne oraz instytuty badawcze.

W zakresie budowy sieci drogowej TEN-T Program dotyczy całego obszaru Polski. Ponadto na obszarze Polski Wschodniej Program w zakresie głównych ciągów drogowych będzie uzupełniony przez inwestycje drogowe w miastach wojewódzkich, finansowanych w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. W celu zapewnienia spójności krajowej sieci transportowej, wsparcie będzie skierowane przede wszystkim na ciągi transportowe wymagające dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w poprzednim okresie, tj. 2007-2013. Budowa połączeń transportowych, zwiększających dostępność do polskich ośrodków wzrostu, będzie wypełniała także założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich.

Wybór projektów do dofinansowania w tym priorytecie inwestycyjnym nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Podstawowym trybem wyboru projektów będzie tryb pozakonkursowy, zaś tryb konkursowy będzie stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem wspieranych projektów w danej gałęzi transportu. Tryb konkursowy będzie miał zastosowanie w przypadku inwestycji realizowanych przez porty lotnicze.

Działania w ramach osi priorytetowej IV stanowią uzupełniającą część wobec inwestycji w ramach osi priorytetowej III związanych z rozwojem drogowej sieci transportowej TEN-T i realizują określony w niej cel, z uwzględnieniem dostępności drogowej ośrodków miejskich i ich odciążenia od ruchu drogowego.

Realizacja **priorytetu inwestycyjnego 7.A w ramach osi priorytetowej IV – „wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T”**, poprzez zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich w sieci TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego, przyczynić się ma do poprawy stanu infrastruktury drogowej wpływającej na dostępność transportową miast oraz na zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, w tym tranzytowego, w miastach, które wpłynie korzystnie na stan bezpieczeństwa na drogach.

Realizowane inwestycje dotyczyć będą krajowej sieci drogowej w sieci TEN-T w powiązaniach infrastruktury miejskiej z pozamiejską siecią TEN-T – drogi krajowe w miastach będących węzłami miejskimi sieci bazowej TEN-T, odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego – obwodnice pozamiejskie na drogach krajowych i ekspresowych, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu, a także poprawy ich dostępności – trasy wylotowe na drogach krajowych, odcinki dróg ekspresowych przy miastach). Projekty będą realizowane na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, a także przez miasta na prawach powiatu. Będą one uzupełniane o inwestycje z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Osiągnięcie efektu sieciowego w ramach krajowej sieci TEN-T nie będzie możliwe bez pełnego zintegrowania miejskiej infrastruktury drogowej z przebiegającymi przez te miasta głównymi ciągami komunikacyjnymi w sieci TEN-T. Dlatego w uzupełnieniu do budowy dróg ekspresowych i autostrad w głównych ciągach transportowych, możliwa będzie realizacja wybranych odcinków dróg krajowych, zapewniających płynny przepływ ruchu pomiędzy drogami w miastach a pozamiejskimi ciągami sieci TEN-T.

Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast, w tym dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, dotyczyć będzie miast w których zidentyfikowano m.in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego, wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Budowa obwodnic i tras wylotowych umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastrukturze drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, społecznych i ekonomicznych, co w efekcie przełoży się na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia w miastach.

Beneficjentem będzie zarządca dróg krajowych oraz także jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu, w tym miast stanowiących węzły miejskie sieci bazowej TEN-T – jako zarządcy odcinków dróg krajowych znajdujących się w granicach miast na prawach powiatu, a także ich jednostki organizacyjne.

W zakresie budowy i przebudowy sieci drogowej spójnej z siecią TEN-T Program dotyczy całego obszaru Polski, poza miastami na prawach powiatu w Polsce Wschodniej objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia.

Wybór projektów do dofinansowania w ramach tego priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym.

Priorytet inwestycyjny 7.B – „zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi” obejmuje realizację projektów drogowych związanych z połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T – drogi ekspresowe i drogi krajowe poza siecią TEN-T oraz z odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego - obwodnice, drogi wylotowe z miast, w tym drogi krajowe w miastach na prawach powiatu.

Projekty będą realizowane przede wszystkim na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także przez miasta na prawach powiatu. Ich uzupełnieniem będą inwestycje z zakresu montażu infrastruktury monitoringu i zarządzania ruchem (ITS) oraz systemów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Bez połączenia ośrodków miejskich, szczególnie ośrodków wojewódzkich z siecią TEN-T nie będzie możliwe osiągnięcie efektu sieciowego w ramach krajowej sieci TEN-T. Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast, w tym dróg krajowych w miastach na prawach powiatu dotyczyć będą tych miast, w których zidentyfikowano m. in. znaczne obciążenie ciężkim ruchem tranzytowym infrastruktury drogowej i brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego oraz ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Budowa obwodnic i tras wylotowych umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastruktury drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, społecznych i ekonomicznych, co w efekcie przełoży się na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia w miastach.

Zarządca krajowej infrastruktury drogowej oraz jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu, a także ich jednostki organizacyjne będą beneficjentami realizowanych projektów. Priorytet ten będzie skierowany do obszarów na drogowej sieci kompleksowej TEN-T, a także do obszarów wymagających realizacji inwestycji infrastrukturalnych służących poprawie dostępności miast i regionów do sieci transeuropejskiej i ich odciążeniu od ruchu tranzytowego. Realizacja połączeń transportowych zwiększających dostępność do ośrodków wzrostu będzie wypełniała założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich.

W zakresie budowy i przebudowy sieci drogowej Program dotyczy całego obszaru Polski, poza miastami na prawach powiatu w Polsce Wschodniej objętych Programem Operacyjnym Polska Wschodnia.

Wybór projektów w trybie pozakonkursowym będzie miał zastosowanie do projektów zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu. W pozostałych przypadkach będzie miał zastosowanie tryb konkursowy

Oś priorytetowa V – rozwój transportu kolejowego w Polsce, przeznaczona jest do finansowania wyłącznie z jednego funduszu – Funduszu Spójności, dlatego nie wyodrębniono w niej kategorii regionów, pomimo że swoim zasięgiem obejmuje ona cały obszar Polski.

Realizacja **priorytetu inwestycyjnego 7.5.I** w ramach osi priorytetowej V – „wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T”, polega na polepszeniu stanu połączeń kolejowych pomiędzy głównymi miastami Polski, a jego rezultatem będzie poprawa stanu połączeń kolejowych, która wpłynie na skrócenie czasu przejazdu koleją pomiędzy największymi miastami.

Wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju polegać ma przede wszystkim na uzupełnianiu luk na głównych liniach kolejowych w sieci TEN-T – połączenie największych miast siecią nowoczesnych linii kolejowych. Inwestycje będą obejmować modernizację i rehabilitację istniejących szlaków kolejowych, w szczególności w sieci TEN-T. Oprócz modernizacji i rehabilitacji, przewiduje się również budowę wybranych odcinków linii kolejowych, a także budowę i modernizację systemów zasilania trakcyjnego, sterowania ruchem kolejowym, inwestycje w infrastrukturę systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi, poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich oraz zakup specjalistycznego sprzętu technicznego. Ponadto kontynuowane będą projekty w zakresie modernizacji infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz infrastruktury obsługi podróżnych, w tym dostosowanie do wymagań technicznych związanych z obsługą osób z ograniczoną mobilnością. Istotnym uzupełnieniem inwestycji na liniach kolejowych będą inwestycje mające na celu unowocześnienie - modernizacja i zakup taboru kolejowego. Nie planuje się natomiast rewitalizacji linii kolejowych.

W sektorze kolejowym beneficjentami będą zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym dworcowej oraz przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, a także spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu i leasingu taboru kolejowego oraz samorządy terytorialne w zakresie infrastruktury dworcowej i taboru kolejowego.

W zakresie modernizacji kolejowej sieci TEN-T wsparcie Programu obejmuje cały kraj. Na obszarze Polski Wschodniej Program dotyczyć będzie głównych magistrali kolejowych, uzupełnianych przez inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu makroregionalnym finansowanych w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.

Wybór projektów nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Podstawowym trybem wyboru projektów będzie tryb pozakonkursowy, zaś tryb konkursowy będzie stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem wspieranych projektów.

Wybór do dofinansowania projektów taboru szynowego będzie uzależniony od stanu technicznego infrastruktury na której będzie on użytkowany, w celu zagwarantowania optymalnego wykorzystania parametrów technicznych zakupionego lub zmodernizowanego taboru. Preferowane będzie dofinansowanie taboru wykorzystywanego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Tabor wykorzystywany do przewozów komercyjnych będzie mógł uzyskać dofinansowanie jeśli zostanie wykazane, że bez dofinansowania przewoźnik nie zrealizowałby inwestycji w takim samym zakresie, a jest ona niezbędna dla osiągnięcia założonych celów w zakresie rozwoju regionalnego. Pomoc publiczna może występować w przypadku transportu kolejowego w projektach dotyczących zakupu lub modernizacji taboru kolejowego.

Priorytet inwestycyjny 7.III w ramach osi priorytetowej V – „rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu” to inwestycje przyczyniające się do poprawy stanu krajowych połączeń kolejowych i systemu kolejowego w miejskich obszarach funkcjonalnych poza siecią TEN-T, a dodatkowo przyczyni się do rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast.

Inwestycje w transporcie kolejowym poza siecią TEN-T będą dotyczyły infrastruktury linii kolejowych, służących przewozom pasażerskim oraz infrastruktury i taboru przewoźników działających na obszarach funkcjonalnych miast – kolei miejskich. Realizacja wybranych odcinków linii kolejowych

przyczyni się do poprawy spójności terytorialnej województw i dostępności do regionalnych ośrodków miejskich. Ze względu na znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciężenia metropolii, realizowane będą inwestycje infrastrukturalne w rozwój systemu kolei miejskiej na tych obszarach.

Realizacja inwestycji odnosi się zarówno do infrastruktury liniowej - podstawowej i systemów sterowania ruchem, jak i punktowej - przystanki kolejowe, dworce przesiadkowe oraz do taboru kolejowego. Poza siecią TEN-T realizowane będą także pozostałe typy inwestycji kolejowych wskazane w priorytecie inwestycyjnym 7.I. Rodzaj inwestycji - modernizacja, rehabilitacja, budowa nowej infrastruktury, będzie uzależniony od specyfiki danego odcinka, jego stanu i parametrów technicznych oraz roli i znaczenia w regionalnym i miejskim układzie transportowym. Nie przewiduje się rewitalizacji linii kolejowych.

Beneficjentami w transporcie miejskim - kolej miejska, będą jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i porozumienia komunikacyjne oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz przewoźnicy świadczący usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. W obszarze transportu kolejowego poza miastami, na sieci kolejowej poza siecią TEN-T, beneficjentami będą zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym dworcowej oraz przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich, a także spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu i leasingu taboru kolejowego oraz samorządy terytorialne. Dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa na kolei, beneficjentami będą służby ratownicze.

Budowa połączeń transportowych zwiększających dostępność do ośrodków wzrostu będzie musiała wypełniać założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich. W zakresie rozwoju kolejowego transportu publicznego, inwestycje dotyczyć będą miast i obszarów funkcjonalnie powiązanych z nimi, szczególnie miasta wojewódzkie oraz w mniejszym zakresie, głównie w sposób pośredni miasta regionalne i subregionalne. W przypadku linii poza siecią TEN-T rozwijane będą połączenia ważnych ośrodków przemysłowych i gospodarczych do sieci transeuropejskiej, w tym do portów morskich i lotniczych.

Wybór projektów nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym, co będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu, zgodnie z Umową Partnerstwa. Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów kolejowych poza siecią TEN-T o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu, w tym Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu. W pozostałych przypadkach będzie miał zastosowanie tryb konkursowy, w tym m. in. dla inwestycji w kolej miejską oraz dla projektów zakupu lub modernizacji taboru kolejowego. Pomoc publiczna może występować w przypadku transportu kolejowego w projektach dotyczących zakupu/modernizacji taboru.

Oś priorytetowa VI – rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, przeznaczona jest do finansowania wyłącznie z jednego funduszu – Funduszu Spójności, dlatego nie wyodrębniono w niej kategorii regionów, pomimo że swoim zasięgiem obejmuje ona cały obszar Polski.

Realizacja priorytetu inwestycyjnego 4.V. w ramach osi priorytetowej V– „promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich,

w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”, poprzez wsparcie transportu publicznego, osiągnąć ma cel dotyczący rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast. W obszarze transportu miejskiego realizowane mają być działania, których efektem będzie zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawa płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.

Wsparcie projektów komunikacyjnych dla niskoemisyjnych środków transportu, będzie wymagało wykazania końcowego efektu w postaci:

- podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu publicznego,
- redukcji i/lub minimalizacji oddziaływania hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza,
- elementów promujących zrównoważony rozwój układu urbanistycznego i zwiększenia przestrzeni zielonych miasta.

Wsperane inwestycje mogą mieć charakter infrastrukturalny – budowa, przebudowa i rozbudowa sieci szynowych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych, elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów lub charakter taborowy oraz także kompleksowy – obejmujący obydwa typy projektów.

W miastach posiadających transport szynowy – sieci tramwajowe, preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, poprzez inwestycje w infrastrukturę szynową. W miastach nie posiadających transportu szynowego, finansowane będą niskoemisyjne formy transportu miejskiego spełniające normę emisji spalin co najmniej EURO-6. Priorytet będą miały pojazdy o alternatywnych systemach napędowych – np. elektryczne, hybrydowe, wodorowe, biopaliwa.

Wsperane będą także projekty zawierające inne komplementarne względem podstawowej infrastruktury liniowej elementy (w tym inteligentne systemy transportowe – ITS), usprawniające funkcjonowanie całego systemu transportowego, dzięki którym nastąpi integracja infrastrukturalna istniejących środków transportu oraz dostosowanie systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Inwestycje w programie krajowym będą komplementarne z pozostałymi przedsięwzięciami realizowanymi w programach regionalnych, dotyczącymi przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy na rzecz transportu zbiorowego i wspomagającymi integrację przestrzenną i funkcjonalną poszczególnych podsystemów transportowych. Dofinansowany tabor do obsługi komunikacji zbiorowej będzie wykorzystywany na obszarze, który został wskazany w dokumentacji aplikacyjnej.

Beneficjentami transportu miejskiego będą jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i porozumienia, w szczególności miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne oraz miasta regionalne i subregionalne – organizatorzy publicznego transportu zbiorowego oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Miasta i ich obszary funkcjonalne – głównie miasta wojewódzkie oraz regionalne i subregionalne tworzyć będą terytorialny obszar realizacji w zakresie rozwoju transportu publicznego. Kryterium wsparcia będzie przygotowanie odpowiednich dokumentów planistycznych – planów gospodarki niskoemisyjnej.

W przypadku transportu miejskiego, finansowane będą projekty wynikające ze Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla 13 miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, z wyłączeniem miast Polski Wschodniej. Realizacja projektów transportu aglomeracyjnego w innych miastach finansowana będzie ze środków Programu Operacyjnego Polska Wschodnia dla 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej oraz ze środków odpowiedniego RPO dla pozostałych miast.

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.V. odbywać się będzie w trybie pozakonkursowym, który będzie zastosowany wyłącznie dla 13 miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Dofinansowanie uzyskają projekty zidentyfikowane w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, których beneficjentami będą podmioty objęte prawnym obowiązkiem realizacji określonych zadań, stanowiące główną inwestycję w transporcie miejskim i komplementarne do pozostałych projektów, realizowanych w regionalnych programach operacyjnych, a których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celu priorytetu inwestycyjnego.

Pomoc publiczna może występować w przypadku realizacji dużych projektów zakupu lub modernizacji taboru dla przewoźników świadczących usługi w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie odpowiednich umów.

W ramach wykazu dużych projektów w bezpośrednim otoczeniu Aglomeracji Wałbrzyskiej, Program wskazuje projekty mogące mieć wpływ na prawidłowy rozwój obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej:

- drogę ekspresową S3 na odcinku Sulechów – Legnica, gdzie tylko odcinek Nowa Sól – Legnica, A4 planowany jest do finansowania w ramach listy rezerwowej do CEF³² - w ramach projektów drogowych,
- drogę ekspresową S3 na odcinku Legnica – Lubawka, jako projekt na liście rezerwowej CEF, który przy braku uzyskania dofinansowania z CEF, będzie mógł być przeznaczony do dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – w ramach projektów drogowych,
- budowę obwodnicy Kłodzka w ciągu DK33 i DK46 – w ramach grupy projektów obwodnic,
- zabudowę ERTMS na liniach kolejowych, gdzie nie będzie to dokonane w ramach kompleksowego liniowego projektu inwestycyjnego – poza siecią bazową TEN-T i korytarzami towarowymi – w ramach grupy projektów horyzontalnych i multilokalizacyjnych,
- projekty dotyczące transportu publicznego w miastach, wybierane w ramach ZIT – grupa projektów pozostałych.

³² CEF – Connecting Europe Facility, nowy instrument finansowania UE na lata 2014-2020, promujący rozwój, miejsca pracy oraz konkurencję, poprzez celowe inwestycje infrastrukturalne na poziomie europejskim. Program wspierać będzie rozwój zrównoważonych, transeuropejskich, wysokojakościowych sieci w dziedzinach transportu, energii oraz usług szerokopasmowych i cyfrowych.

4.2.2.5. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025³³

Nadrzędnym celem według Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025 jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju jako jednego z czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Sformułowany wyżej, podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących sześciu celów szczegółowych:

- Cel 1 – Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki,
- Cel 2 – Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego,
- Cel 3 – Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- Cel 4 – Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- Cel 5 – Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków,
- Cel 6 – Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Diagnoza stanu obecnego, prognozy wzrostu przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej prowadzi do przyjęcia następujących 10 priorytetów krajowej polityki transportowej:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii – rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni, rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt – współfinansowanie dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,

³³ Dokument z dnia 27 czerwca 2005 r., przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r.

- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty. Szczególna uwaga będzie skierowana na działania prowadzone w tych dziedzinach, gdzie efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników, lub też mogą być istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu.

Stąd też Polityka za niezwykle ważne uznaje:

- usprawnienie transportu w najważniejszych korytarzach transportowych kraju,
- usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitarnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, kumulujące znaczące potoki ruchu i problemy do rozwiązania,
- wspieranie rozwoju oferty przewoźników w kierunku rozszerzania ich oferty obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych.

Dla poprawy jakości obsługi przewozów pasażerskich Polityka przewiduje:

- klarowne przypisanie zadań publicznych w poszczególnych rodzajach przewozów – organizowanie oraz finansowanie i regulacja rynku, do zakresu kompetencji i odpowiedzialności rządu i władz samorządowych,
- kontynuację liberalizacji rynku przewozów pasażerskich, z zastosowaniem zasady użyteczności publicznej, przełamanie impasu w restrukturyzacji kolei pasażerskich,
- dalsze reformowanie przewozów regionalnych, ze szczególnym uwzględnieniem:
 - zakończenia procesu przejmowania przez samorzady wojewódzkie roli organizatorów przewozów regionalnych,
 - stworzenia warunków dla wejścia na rynek nowych operatorów,
 - wdrażania regulowanej konkurencji, której podstawą będzie zawieranie wieloletnich kontraktów między samorządami wojewódzkimi i operatorami,
 - wspierania integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi – tworzenie węzłów integracyjnych kolej-autobus, węzłów przesiadkowych Parkuj i Jedź, połączeń kolejowych do portów lotniczych i morskich, itp., obejmuje to także uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych,
 - wspierania inicjatyw zmierzających do powołania partnerskich związków międzywojewódzkich i międzynarodowych w istniejących i nowych euroregionach.
- wspieranie rewitalizacji przewozów aglomeracyjnych przez:

- tworzenie zachęt do przejmowania infrastruktury i organizacji przewozów aglomeracyjnych przez samorzady lokalne,
 - wspieranie finansowe samorządów aglomeracji w realizacji projektów modernizacji linii kolei aglomeracyjnej i zakupów taboru,
 - wspieranie rozwoju rynku lokalnych przewoźników kolejowych.
- upowszechnianie wśród samorządów terytorialnych najlepszych rozwiązań i wiedzy w dziedzinie planowania i projektowania rynku usług kolejowych, modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej, między innymi przez: organizowanie doradztwa, występowanie z inicjatywami legislacyjnymi, promowanie innowacyjnych rozwiązań, finansowanie badań i prac rozwojowych zorientowanych na zaspokajanie potrzeb samorządów lokalnych, finansowanie i organizowanie szkoleń.

W Polityce przyjęto, że zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej koncentrować się będą na:

- budowie wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych,
- budowie obejść miejscowości,
- przebudowie dróg krajowych pod kątem bezpieczeństwa, w tym poprzez uspokojenie ruchu na przejściach dróg przez miejscowości oraz na przejazdach kolejowych, a także na realizacji:
 - programu wzmocnień na wierzchni,
 - programu likwidacji zaległości w utrzymaniu.

4.2.2.6. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)³⁴

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) została opracowana w celu wyznaczenia najważniejszych kierunków działań i ich koordynacji w zakresie osiągnięcia zidentyfikowanych celów strategicznych. Jej wdrożenie pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i w systemach przewozowych.

Celem głównym Strategii jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Efektywne osiągnięcie celów rozwoju systemu transportowego w kraju wymaga, aby w pierwszej kolejności rozwijać powiązania infrastrukturalne w układzie krajowym i europejskim głównych ośrodków miejskich, tj. osiemnastu ośrodków wojewódzkich (18 miast wojewódzkich, w tym dwie pary stolic województw: Bydgoszcz i Toruń w województwie kujawsko-pomorskim oraz Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra w województwie lubuskim), które koncentrują potencjał rozwojowy kraju tak, aby zapewnić przepływ wiedzy, kapitału i zasobów pomiędzy nimi.

³⁴ Dokument przyjęty w dniu 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów

W Zielonej Księdze „W kierunku nowej kultury mobilności” oraz Komunikacie „Plan działań na rzecz mobilności miejskiej, Komisja Europejska wskazała najważniejsze wytyczne dla kształtowania miejskich systemów transportowych:

- płynne poruszanie się w miastach,
- szczególna dbałość o środowisko naturalne,
- stosowanie inteligentnego transportu miejskiego dla poprawienia sprawności działań transportowych,
- dostępność transportu miejskiego,
- kreowanie bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego.

Strategia wskazuje na ważną rolę systemów transportu szynowego w aglomeracjach miejskich, gdzie np. kolej może zapewnić największą spośród wszystkich środków transportu zdolność przewozową, zaspokajając skutecznie masowe potrzeby przewozowe.

Rozwój aglomeracji miejskich w obszarze do 40 km od ich centrum, będzie generował rozwój szynowego systemu transportu. Doświadczenia wskazują, że obok odpowiedniej oferty przestrzennej i czasowej, główne znaczenie w przewozach aglomeracyjnych ma zintegrowany system taryfowy, umożliwiający komunikację wszystkimi środkami transportu publicznego na podstawie jednego biletu.

Dlatego główny nacisk kładzie się na rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz na podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego.

Strategia wskazuje kierunki interwencji w zakresie transportu miejskiego:

- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym,
- zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,
- zorganizowanie sprawnego przemieszczania samochodów ciężarowych, w jak najmniejszym stopniu zakłócającego ruch w mieście,
- zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i poprawą jakości życia w przyszłości.

Dla osiągnięcia ww. celów, Strategia wskazuje na konieczność podjęcia następujących działań:

- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych,
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenie biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju (biletu elektronicznego),

- zwiększenie możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji,
- modernizacja układu drogowego w celu wyeliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny zabudowane,
- wprowadzenie rozwiązań dla logistyki transportu towaru w miastach, które przyczynią się do zmniejszenia zatłoczenia i innych uciążliwości dla mieszkańców poprzez ograniczenie i lepsze skoordynowanie ruchu pojazdów ciężarowych,
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem, zapewniających priorytet w ruchu środkom transportu publicznego,
- tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów,
- promowanie komunikacji pieszej i rowerowej.

W związku z czym, dla uzyskania zamierzonego efektu powyższych działań, zadania administracji rządowej, w formie wspomaganie i pomocy, będą skoncentrowane na:

- zapewnieniu samorządom miast optymalnych warunków prawnych,
- udzielaniu wsparcia finansowego dla wybranych kierunków rozwoju transportu miejskiego, w tym też środków pomocowych z funduszy europejskich,
- sprawowaniu funkcji kontrolnych w kwestiach zarezerwowanych dla naczelnych i centralnych organów władzy,
- udział w pracach na forum UE.

4.2.2.7. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie³⁵

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie określa cele i sposób działania podmiotów publicznych w odniesieniu do przestrzeni kraju oraz jako jedna z docelowych dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju wskazuje na potrzebę wzmocnienia terytorialnego wymiaru polityk rozwoju. W dokumencie zarysowano kilka obszarów strategicznych wyzwań, na które polityka regionalna – wspierająca konkurencyjność regionów i zapewniająca spójność terytorialną kraju – musi odpowiedzieć za pomocą rozwiązań szczegółowych. Między innymi do nich zaliczono: „zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju”.

Strategia określa, że „szczególnie negatywnych konsekwencji takiego rozwoju sytuacji można się spodziewać na obszarze zachodniej Polski już dzisiaj będącej słabo zintegrowaną z pozostałą częścią kraju”. W przypadku, w którym niektóre z tych ośrodków wojewódzkich pozostałyby gospodarczo i społecznie słabe i nieatrakcyjne lub też w znacznym stopniu kontynuowane byłyby negatywne

³⁵ Dokument przyjęty Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

trendy gospodarcze w warunkach poprawy jakości infrastruktury komunikacyjnej, zwiększenia mobilności przestrzennej i zawodowej oraz wzrostu znaczenia innych ośrodków miejskich może dojść do utraty znaczenia niektórych z nich a tym samym powiększenia sfer zagrożonych odpływem ludności i marginalizacją społeczno-gospodarczą znacznych obszarów kraju.

Strategia zaznacza, że „innym istotnym działaniem wspólnym dla wszystkich ośrodków wojewódzkich wpływającym wydatnie na konkurencyjność całych regionów jest wdrożenie różnych rozwiązań organizacyjnych oraz rozbudowa i optymalizacja jakości systemów transportu na obszarach funkcjonalnych tych ośrodków. Ze względu na skalę problemów „zatłoczenia” miast polityka regionalna uczestniczy w rozwijaniu systemów transportu, w tym integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z silną promocją i preferencją dla transportu zbiorowego. Jednocześnie prowadzone będą działania dla zmniejszania „zatłoczenia” miast przez innowacyjne rozwiązania dotyczące nowoczesnych systemów organizacji ruchu. Innym istotnym działaniem wspólnym dla wszystkich ośrodków wojewódzkich wpływającym wydatnie na konkurencyjność całych regionów jest wdrożenie różnych rozwiązań organizacyjnych oraz rozbudowa i optymalizacja jakości systemów transportu na obszarach funkcjonalnych tych ośrodków.

Strategia określa, że: „duże znaczenie dla podwyższenia konkurencyjności ośrodków wojewódzkich będzie miało wspieranie integracji obszaru funkcjonalnego poszczególnych ośrodków miejskich. Stałe dokonywanie usprawnień w tym zakresie – zarówno poprzez działania o charakterze prawnym i organizacyjnym w zakresie dążenia do spójności i optymalizacji usług publicznych w obrębie tych obszarów – usług komunalnych, edukacyjnych, administracyjnych, jak i inwestycyjnych np. z zakresu porządkowania przestrzeni publicznej czy rozbudowy infrastruktury transportowej, pozwalających na integrację różnych jego rodzajów, jak i oferty transportu zbiorowego, warunkuje możliwości rozwoju funkcji metropolitalnych, a tym samym przyciągania inwestycji i tworzenia dobrej jakości miejsc pracy.”

Strategia zaznacza, że „dla zainicjowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych duże znaczenie ma poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi. Będzie to sprzyjało pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między nimi, co jest korzystne dla przepływu procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podstawowe znaczenie ma rozbudowa infrastruktury kolejowej i drogowej. Ponadto duże znaczenie ma również pomoc publiczna na uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie regionu mających największe znaczenie dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Dla integracji terytorialnej regionów i pełniejszego wykorzystania potencjałów obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi niezbędne są działania na rzecz poprawy jakości połączeń centrów z zapleczem regionów – zarówno z miastami subregionalnymi, jak i obszarami wiejskimi, poprzez rozbudowę infrastruktury, a także przez rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego. W zależności od uwarunkowań przestrzennych istotne dla wspomagania procesów rozwojowych jest zapewnianie połączeń wewnątrz regionów pomiędzy drugorzędnymi ośrodkami oraz połączeń zapewniających dostęp do obszarów o specyficznych potencjałach – turystycznym, środowiskowym, kulturowym itp. Istotne przy tym jest przeniesienie akcentu polityki regionalnej z finansowania rozproszonych lokalnych inwestycji transportowych na skoordynowane na poziomie regionalnym działania o większej skali oddziaływania.

Obok rozbudowy infrastruktury, głównie w sferze dróg i kolei, działania w tej sferze dotyczą także wdrożenia zintegrowanych rozwiązań dotyczących transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne oraz w jak największym stopniu obszary wiejskie. Duże znaczenie będzie miała pomoc dotycząca uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej, w tym szczególnie kolejowych, w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu, wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, mających największe znaczenie dla stymulowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych. Upowszechniane będą rozwiązania instytucjonalne i organizacyjne integrujące duże miasta z otoczeniem regionalnym, takie jak bilety aglomeracyjne czy koordynacja rozkładów jazdy. W dalszej kolejności, po zapewnieniu dobrych powiązań regionu z ośrodkiem wojewódzkim, wpierane będą powiązania komunikacyjne omijające ośrodki wojewódzkie o charakterze tranzytowym oraz zapewniające połączenia pomiędzy miastami wewnątrz i na zewnątrz regionu.

Dla zwiększania powiązań w relacji miasto-wieś, nadal występuje konieczność zwiększania spójności przestrzennej w skali subregionalnej i lokalnej. Dla zapewnienia lepszego dostępu mieszkańców wszystkich obszarów wiejskich do rynku pracy, dóbr i usług publicznych, polityka regionalna wspierać będzie poprawianie sieci transportowych na wsi. Dotyczy to zarówno sieci drogowej, jak i poprawy lokalnych połączeń kolejowych osiąganą poprzez modernizację i rewitalizację infrastruktury oraz zakup i modernizację taboru pasażerskiego. W zakresie transportu zbiorowego wspierane będą projekty dotyczące organizacji transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, w celu zapewnienia dobrych połączeń z miastami powiatowymi i subregionalnymi.

Zwiększanie dostępności i jakości usług komunikacyjnych będzie osiągnięte m.in. przy pomocy transportu zbiorowego – odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego, poprzez poprawę lokalnych kolejowych i drogowych systemów transportu zbiorowego. Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększenia opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych. Polityka regionalna w tym zakresie na obszarach problemowych oddziaływać będzie w ścisłej synergii z opisanymi wcześniej działaniami dotyczącymi poprawy dostępności. Dotyczyć to będzie usług kolejowego i drogowego transportu publicznego i odbywać się będzie przez poprawę jakości infrastruktury oraz taboru, zwiększanie zasięgu, optymalizację i wiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego dla zwiększenia wahadłowej mobilności mieszkańców obszarów problemowych.

4.2.2.8. Polska 2030: wyzwania rozwojowe³⁶

Zaprezentowany 17 czerwca 2009 r. raport Polska 2030: wyzwania rozwojowe, stanowił podstawę do opracowania długookresowej strategii rozwoju kraju. Do najważniejszych prac należały m.in. prace nad Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego, Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz wdrażanie rozwiązań zawartych w dokumencie Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski. Niniejszy Program jest narzędziem realizacji ww. dokumentu, szczególnie w zakresie wyzwania pierwszego – Wzrost i konkurencyjność oraz wyzwania siódmego – Solidarność i spójność regionalna. Wśród priorytetów znalazły się dwa realizowane przez niniejszy Program, tj. priorytet 2 – Poprawa

³⁶ Informacja o raporcie została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 16 czerwca 2009 r.

stanu infrastruktury technicznej i społecznej oraz priorytet 6 – Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej.

Miarami sukcesu rozwoju Polski w 2030 roku będą w obszarze potencjału infrastruktury:

- zwiększenie udziału linii kolejowych dostosowanych w ruchu pasażerskim do prędkości powyżej 121 km/h z 3% do 20% oraz powyżej 161 km/h z 0% do 8%,
- zwiększenie przeciętnej prędkości pociągów międzyaglomeracyjnych z 85 km/h do 130 km/h,
- zwiększenie wskaźnika gęstości autostrad z 2,4 do 6,4 km/1 000 km² oraz gęstości dróg szybkiego ruchu z 3,8 do 23 km/1 000 km²,
- zwiększenie liczby pasażerów transportu lotniczego rocznie do poziomu przekraczającego liczbę ludności o co najmniej 20% – dzięki poprawie dostępności obszaru Polski drogą powietrzną oraz poprawie połączeń transportowych lotnisk z miastami.

4.2.2.9. Krajowa Polityka Miejska³⁷

Krajowa Polityka Miejska, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju³⁸, jest dokumentem określającym planowane działania administracji rządowej dotyczące polityki miejskiej, uwzględniającym cele i kierunki określone w średnio okresowej strategii rozwoju kraju oraz krajowej strategii rozwoju regionalnego (art. 21b). Służy ona celowemu, ukierunkowanemu terytorialnie działaniu państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz wykorzystaniu ich potencjałów w procesach rozwoju kraju.

Zasady prowadzenia Krajowej Polityki Miejskiej:

- zasada integralności: podporządkowanie Krajowej Polityki Miejskiej polityce rozwoju,
- zasada zintegrowanego podejścia terytorialnego,
- zasada wielopoziomowego zarządzania.

Strategicznym celem Krajowej Polityki Miejskiej jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do kreowania zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców. Celami szczegółowymi są:

- poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia,
- wspomaganie rozwoju subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich, przede wszystkim na obszarach problemowych polityki regionalnej, w tym na niektórych obszarach wiejskich, poprzez wzmocnianie ich funkcji oraz przeciwdziałanie ich upadkowi ekonomicznemu,
- odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich,

³⁷ Projekt Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z marca 2014 r.

³⁸ Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227 z 2006 r., poz. 1658)

- wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji,
- stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych.

Jednym z wątków tematycznych projektu Krajowej Polityki Miejskiej jest transport i mobilność miejska. Dokument wskazuje na brak integracji poszczególnych elementów systemu transportowego miast, nie nadążających za zmieniającymi się potrzebami w zakresie kierunków i częstotliwości odbywanych podróży, a także zachowawcze podejście przy określaniu roli i znaczenia transportu publicznego w kształtowaniu polityki przestrzennej miast, które wpływa na jego niski poziom atrakcyjności, przy wzrastających kosztach utrzymania zrealizowanych inwestycji. Celem działań władz samorządowych powinno być osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta, rozumianej jako odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu miejskiego.

Zasadniczym priorytetem muszą być starania na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych, a zwłaszcza odwrócenia trendu polegającego na wzrastającym uzależnieniu od codziennego wykorzystywania samochodu osobowego przy przemieszczaniu się w obszarze miejskim. Polityka transportowa formułowana na poziomie miasta lub obszaru funkcjonalnego i wyrażana w dokumentach o różnym charakterze, w tym w planach transportowych – zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego, powinna jednoznacznie wskazywać osiągnięcie zrównoważonej mobilności jako jej podstawowy cel, m.in. merytorycznie powiązana z innymi formułowanymi dokumentami programowymi i strategicznymi, w tym o charakterze ogólnymi oraz szczegółowym – m.in. z wieloletnim planem inwestycyjnym, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, planem gospodarki niskoemisyjnej, wieloletnim programem gospodarowania mieszkaniowym zasobem gminy.

Inwestycje drogowe powinny być realizowane przez władze samorządowe w niezbędnym zakresie, tj. w pierwszej kolejności dokończenie podstawowego układu transportowego miasta i jego obszaru funkcjonalnego, zwłaszcza w zakresie, który umożliwi wyeliminowanie konieczności tranzytu, oraz ruchu międz dzielnicowego przez centrum. Drugim zasadniczym kierunkiem inwestycji drogowych powinna być modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego, która ma udoskonalić go pod kątem zapewnienia jego spójności z priorytetami miejskiej polityki transportowej – bezpieczeństwo ruchu drogowego, priorytet dla komunikacji zbiorowej, ruch rowerowy.

W zakresie inwestycji drogowych, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, możliwa jest budowa obwodnic miast i tras wylotowych w ciągach dróg krajowych, która umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastruktury drogowej. W ramach Regionalnych Programów Operacyjnych możliwe są projekty drogowe na terenie miast, dotyczące budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T.

Priorytet zyskiwać powinny inwestycje w system transportu publicznego. Wprowadzanie w obszarze miasta nowych podsystemów transportu publicznego powinno być poprzedzone szczegółową analizą, czy rozwiązania występujących w mieście problemów, nie da się uzyskać rozwijając funkcjonujące już podsystemy. W przypadku dużych miast i ich obszarów funkcjonalnych celowe jest przeanalizowanie potrzeb i możliwości w zakresie wykorzystania do obsługi tych obszarów istniejącej infrastruktury

kolejowej. Warunkiem niezbędnym do pomyślnego włączenia nowych środków transportu w system komunikacyjny miast jest jego szeroka integracja w postaci organizacji multimodalnych węzłów przesiadkowych, zapewnienia łatwego dostępu do przystanków, integracji taryfowej i rozkładowej.

Ponadto dokument wskazuje na potrzebę kształtowanie zachowań komunikacyjnych – wykorzystanie potencjału transportu publicznego i rowerowego, a także rozwój i propagowanie dróg rowerowych, systemu wspólnego użytkowania samochodu - car sharing oraz systemów P&R i B&R, w powiązaniu z transportem publicznym, szczególnie w miastach.

Planowanie transportu, według tego dokumentu powinno być nieodzownym elementem planowania przestrzennego gmin. Ważną rolę pełnić ma także prawidłowa organizacja i zarządzanie systemem transportu publicznego.

Do założeń Krajowej Polityki Miejskiej odwołuje się Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

4.2.2.10. Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015³⁹

W Programie budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2011-2015, w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej i w jej bezpośrednim otoczeniu zawarto jedynie obwodnicę Wałbrzycha w ciągu DK35.

4.2.2.11. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku⁴⁰

Zadaniem Master Planu jest jednoznaczne wskazanie przyszłości sieci kolejowej oraz transportu kolejowego oraz określenie, jakie działania dla ich prawidłowego rozwoju i wzrostu efektywności należy podjąć w perspektywie Master Planu – do 2030 roku.

Master Plan wskazuje główne cele o charakterze strategicznym, jakie sektor kolejowy w Polsce powinien osiągnąć w horyzoncie czasowym do roku 2030:

- zapewnienie konkurencyjności kolei wobec innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku,
- zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenia szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego,
- zapewnienie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych,
- zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej,
- efektywność operacyjna i alokacyjna zasobów transportu kolejowego,
- efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia.

Priorytety Master Planu mają charakter operacyjny i służą realizacji celów strategicznych:

³⁹ Uchwała Nr 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r.

⁴⁰ Uchwała Nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.

- wzrost efektywności systemu kolejowego w wyniku jego przebudowy, uwzględniającej standardy techniczne dla interoperacyjności kolei oraz standardy środowiskowe,
- poprawa dostępności transportowej w przewozach pasażerskich,
- umożliwienie jak najszerszego wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej,
- uzyskanie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu samochodowego,
- ułatwienie możliwości przemieszczania się z wykorzystaniem różnych środków transportu, w tym w szczególności dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się,
- wzrost możliwości przewozów koleją na obszarach aglomeracji miejskich, w tym integracja różnych gałęzi transportu, w celu zmniejszania zatłoczenia sieci dróg w aglomeracjach,
- poprawa standardów obsługi pasażerów na dworcach, stacjach i przystankach osobowych, w tym dostosowanie dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się,
- poprawa bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko,
- zapewnienie równego i niedyskryminacyjnego dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej,
- efektywność zarządzania wszystkimi składnikami i systemami infrastruktury kolejowej,
- zapewnienie stabilności finansowania dla podmiotów świadczących usługi publiczne z zakresu przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową,
- zapewnienie pozyskania finansowania z innych źródeł niż środki publiczne.

Master Plan dokonał analizy popytu na przyszłe usługi transportowe przy uwzględnieniu trzech scenariuszy:

- scenariusz 1 – pozostawienie obecnej infrastruktury kolejowej bez większych modernizacji istniejącej sieci, jedynie z drobnymi usprawnieniami i utrzymaniem jej na właściwym poziomie technicznym,
- scenariusz 2 – wzajemna, zrównoważona koegzystencja wszystkich środków transportu z inwestycjami w modernizację istniejących linii kolejowych, podnoszących konkurencyjność kolei przy jednoczesnym zaniechaniu inwestycji w nowe linie kolejowe, głównie kolei dużej prędkości (KDP),
- scenariusz 3 – wariant optymistyczny, przewidujący oprócz znacznych modernizacji istniejącej infrastruktury do wysokich parametrów prędkości i nacisków na oś również inwestycje w KDP.

Na podstawie tych scenariuszy oraz przy założeniu obecnych przewozów, wpływu konkurencji międzygałęziowej czy też innych czynników dokonano prognozowania pracy przewozowej na następne lata aż do 2030 roku.

Według scenariusza 1 ilość podróży koleją pozostaje na prawie niezmiennym poziomie. Na przestrzeni lat nastąpi zmiana w poszczególnych typach przewozów, tj. przewozy w pociągach osobowych (bez połączeń aglomeracyjnych) spadłyby na korzyść pociągów aglomeracyjnych, pospiesznych, ekspresowych oraz IC, podczas gdy przewozy międzynarodowe pozostałyby w niezminionej formie.

Ze względu na znaczną kongestię na drogach w obrębie wielkich aglomeracji popyt na przewozy kolejowe od kilku lat rośnie niezależnie od jakości oferty. Dlatego w takim przypadku mamy do czynienia bardziej z obniżeniem jakości przestrzeni publicznej niż wymagań rynku. Jednak w celu sprostania oczekiwaniom w tym zakresie, należy przede wszystkim:

- zwiększyć częstotliwość kursowania i pojemność pociągów,
- dostosowywać rozkład jazdy do potrzeb największych grup pasażerów,
- koordynować rozkłady jazdy i relacje pociągów i autobusów,
- wprowadzić wspólny bilet pomiędzy różnymi przewoźnikami regionalnymi,
- zwiększyć liczbę EZT/SZT najnowszej generacji i kompleksowo zmodernizować istniejące,
- dostosować ofertę przewozową do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych,
- doprowadzić do wydzielenia ruchu aglomeracyjnego poprzez budowę nowych torów lub par torów, począwszy od najbardziej przeciążonych odcinków.

Master Plan przewiduje także działania dotyczące szeroko rozumianej infrastruktury niekonwencjonalnej, obejmującej różne rodzaje systemów, w szczególności:

- systemy telematyczne i satelitarne optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczyniają się do skrócenia czasu dostawy oraz eliminują zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków,
- wszechstronne systemy informacji dla pasażerów dostępne w pojazdach kolejowych, na dworcach i stacjach, a także za pośrednictwem Internetu,
- nowoczesne systemy sprzedaży,
- systemy zarządzania ruchem.

W ramach działań inwestycyjnych Master Plan wskazuje na działania polegające na budowie nowych odcinków, inwestycje modernizacyjne, inwestycje odtworzeniowe, remont i utrzymanie, a także inwestycje w systemy sterowania ruchem, inwestycje w infrastrukturę niekonwencjonalną oraz inwestycje związane z dworcami i przystankami kolejowymi.

Dla linii typowo regionalnych z ruchem pasażerskim przyjęto prędkość 80-100 km/h, natomiast dla odcinków linii górskich i podgórskich o bardzo trudnym układzie geometrycznym została przyjęta prędkość 60-80 km/h. Dlatego też Master Plan zakłada, że oprócz linii nr 274 na odcinku Wrocław – Wałbrzych, na której obowiązywać ma zakres prędkości 101-120 km/h, na pozostałych odcinkach linii nr 274 oraz na pozostałych liniach kolejowych w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej odcinkowo obowiązywać mają prędkości 60-80 km/h i 81-100 km/h, lub prędkość ma określać zarządca infrastruktury w zależności od potrzeb transportowych.

Wszystkie linie kolejowe w tym obszarze mają być dedykowane ruchowi mieszanemu, tj. pasażersko-towarowemu.

W ramach pasażerskich przewozów międzyaglomeracyjnych na linii nr 274 na odcinku Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra Master Plan na rok 2030 przewiduje częstotliwość połączeń co 2 godziny.

Inwestycje miałyby być finansowane z różnych źródeł, których poszczególne udziały widać na wykresach. Realizacja Master Planu ma być możliwa dzięki środkom budżetowym (w tym Fundusz

Kolejowy), środkiem prywatnym, kredytem i środkiem własnym PKP PLK, środkiem własnym przewoźników (wraz z kredytami), środkiem samorządów oraz środkiem z Unii Europejskiej.

4.2.2.12. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.⁴¹

Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 zastępuje dotychczasowy Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015 (Uchwała Rady Ministrów nr 219/2011 z dnia 7 listopada 2011 r.), rozszerzając zakres zadań o projekty kolejowe ujęte w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz w projekcie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, a także w Regionalnych Programach Operacyjnych oraz innych programach – łącznie 140 projektów za kwotę blisko 24,9 mld PLN, z czego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – 63 projekty za 20,1 mld PLN.

Realizacja projektów ujętych w WPIK wymaga współfinansowania z budżetu Unii Europejskiej w wysokości 13,2 mld PLN, a także z budżetu państwa, z Funduszu Kolejowego, z budżetu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (w tym z obligacji oraz kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego).

WPIK wskazuje na projekty infrastrukturalne, których założonym efektem będzie osiągnięcie:

- łącznie 3 818 km torów, na których poprawi się stan techniczno-eksploatacyjny,
- łącznie 2 311 km torów o zwiększonym dopuszczalnym nacisku do 221 kN/oś,
- łącznie 510 km torów o maksymalnej prędkości do 200 km/h,
- łącznie 1 107 km torów o maksymalnej prędkości do 160 km/h,
- łącznie 2 415 km torów o zwiększonej prędkości o co najmniej 30 km/h, w stosunku do osiągniętej obecnie (na 68% długości torów głównych zasadniczych i szlakowych objętych WPIK),
- wyraźnego zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu lądowym poprzez budowę 323 bezkolizyjnych skrzyżowań.

Do ważniejszych przedsięwzięć objętych WPIK należą:

- wdrożenie ERTMS/ETCS oraz ERTMS/GSM-R⁴²,
- realizacja projektów istotnych dla poszczególnych województw,
- eliminowanie miejscowych ograniczeń prędkości,
- zadania rewitalizacyjne polegające na poprawie stanu technicznego linii kolejowych oraz poprawie bezpieczeństwa na przejazdach i rozjazdach kolejowych.

⁴¹ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 5 listopada 2013 r.

⁴² Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmuje ujednoczoną europejską łączność pomiędzy pociągami GSM-R (Global System for Mobile Communications-Railway) oraz ujednoczony europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu ETCS (European Train Control System). Oba systemy są istotnymi składnikami europejskiej polityki likwidacji barier w transporcie. Polska opracowała „Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym” (przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2007 roku)

WPIK sporządzono dla okresu 2013-2015i pokrywa się on z bieżącym okresem budżetowania UE, który zakłada możliwość ponoszenia wydatków do końca 2015 roku (płatności na rzecz PKP PLK S.A. będą dokonywane jeszcze w 2016 r. jako refundacja wydatków. Każde zadanie jest dodatkowo sklasyfikowane jako projekt liniowy, punktowy lub bez związania lokalizacyjnego. Zadania dzielą się na grupy:

- budowa nowej infrastruktury kolejowej,
- modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej,
- odtworzenie (rewitalizacja) istniejącej infrastruktury kolejowej,
- prace przygotowawcze do budowy, modernizacji i odtworzenia infrastruktury kolejowej.

Według głównych założeń WPIK nie obejmuje zadań z zakresu eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, które prowadzone są obecnie na podstawie umów o dofinansowanie z budżetu państwa oraz z Funduszu Kolejowego. W ten sposób rozgraniczone jest finansowanie inwestycji w infrastrukturę kolejową oraz jej eksploatacji i utrzymania. Dlatego poszczególne zadania składające się na WPIK:

- obejmują infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A.,
- koncentrują się na kolejowej części TEN-T oraz liniach o znaczeniu państwowym, jak również innych odcinkach istotnych dla całości sieci,
- odpowiadają wskazaniom Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku,
- mają określone źródła finansowania,
- mają wszystkie wydatki określone w wartościach netto,
- oparte są na instrumentach perspektywy finansowej UE na lata 2007–2013 (POIiŚ, RPO), ustawie budżetowej oraz Wieloletnim Planie Finansowym Państwa, bądź są współfinansowane z Funduszu Kolejowego,
- są spójne z innymi projektami, szczególnie w zakresie:
 - modernizacji i zakupu taboru,
 - modernizacji i budowy infrastruktury dworcowej,
 - wdrożenia informatycznych systemów wsparcia usług przewozowych,
 - zapewnienia interoperacyjności w powiązaniu z wdrożeniem ERTMS,
 - budowy terminali transportu intermodalnego i centrów logistycznych.

Realizatorem i wykonawcą programu jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą w Warszawie.

Celem nadrzędnym WPIK jest zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego przez zarządcę – PKP PLK S.A., żeby zaspokoić potrzeby przewoźników oraz pasażerów. Realizacja tego celu ma doprowadzić do podniesienia bezpieczeństwa i komfortu podróży oraz wzrostu ilości pasażerów. Cele szczegółowe prowadzące do realizacji celu nadrzędnego WPIK to:

- skrócenie czasu podróży,

- poprawa mobilności mieszkańców regionów oddalonych od aglomeracji,
- zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonej możliwości poruszania,
- ograniczenie skutków negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,
- podniesienie przepustowości linii na odcinkach najbardziej obciążonych,
- poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych oraz na przejściach dla pieszych,
- poprawa systemu planowania i zarządzania inwestycjami oraz stworzenie narzędzia monitorowania realizacji inwestycji,
- zapewnienie stabilnego finansowania inwestycji kolejowych.

Realizacja WPIK przyczyni się również w sposób pośredni do:

- pobudzenia rozwoju przedsiębiorstw kooperujących z koleją,
- zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionów w pobliżu linii kolejowych,
- zmniejszenia zatłoczenia na drogach kołowych,
- zapewnienia efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich i optymalizacji zatrudnienia.

WWPIK ujęta jest linia nr 274 Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec, wskazana do finansowania z budżetu państwa w ramach modernizacji oraz przygotowania do wdrożenia ERTMS/ETCS oraz ERTMS/GSM-R. Jej obecna prędkość maksymalna⁴³ w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej wynosi głównie 40-80 km/h, a odcinkowo poniżej 40 km/h oraz 80-120 km/h. Nieco lepiej linia nr 274 przedstawia się pod względem nacisków na oś⁴⁴ - w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej wynosi on 196-221 kN/oś.

W ramach zadania nr 104 pn. Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra o symbolu⁴⁵ B O-L-K-Z, przewidziano modernizację w latach 2010-2016 118,3 km torów, z kwotą 457 832,3 tys. PLN z następujących źródeł finansowania: budżet państwa, Fundusz Kolejowy, obligacje (b.p. oraz wydatki niekwalifikowane b.p.) oraz źródła inne.

Inne projekty mogące obejmować obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej to:

- zadanie nr 60 – Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – prace przygotowawcze o symbolu⁴⁶ POIiŚ P-L-N-Z/X, do realizacji w latach 2014-2015 w kwocie 30 000,0 tys. PLN,
- zadanie nr 123 – Prace przygotowawcze dla wybranych projektów perspektywy 2014-2020 o symbolu B P-L-N-Z/X, do realizacji w latach 2014-2020 w kwocie 25 000,tys. PLN.

⁴³ Według stanu na dzień 31.XII.2012 r.

⁴⁴ Jak wyżej.

⁴⁵ B – budowa, O – odtworzenie, L – liniowe, Z – linie znaczenia państwowego

⁴⁶ POIiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko P – prace przygotowawcze, N – nowe, Z/X – linie częściowo znaczenia państwowego

4.2.2.13. Szczelbel regionalny

Dokumenty strategiczne na szczeblu regionalnym, w nawiązaniu do strategicznych dokumentów europejskich oraz krajowych, bardziej dokładnie opisują kierunki działań, wskazania rozwojowe oraz formy i środki finansowania projektów na danym obszarze funkcjonalnym – województwo, powiat, gmina, czy obszar aglomeracyjny.

4.2.2.14. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020⁴⁷

Obecny Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020, sporządzony został na podstawie Uchwały Nr LVIII/889/2006 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 września 2006 r. i zastąpił obowiązujący dotychczas Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego (Uchwała Nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r.).

Plan określa główne problemy rozwoju przestrzennego województwa w odniesieniu do sfery komunikacyjnej, będące wynikiem negatywnych tendencji w przemianach i rozwoju tej sfery, m.in.:

- niedostosowanie układu drogowego regionu do wzrastającego natężenia ruchu na większości dróg krajowych i wojewódzkich, szczególnie w otoczeniu dużych i średnich miast regionu.
- wzrost popytu na samochodowe usługi transportowe przy redukowaniu roli transportu kolejowego,
- utrzymywanie się dysproporcji pomiędzy skalą potrzeb w dziedzinie modernizacji i rozbudowy sieci dróg a możliwościami realizacyjnymi oraz znaczne opóźnieniu realizacji rządowych planów rozbudowy,
- nieadekwatny do potrzeb stan infrastruktury transportu zbiorowego, w tym: zintegrowanych węzłów przesiadkowych, dworców, przystanków, systemów parkingowych (P&R, B&R) oraz tras i systemów zasilania transportu szynowego,
- obniżenie atrakcyjności transportu zbiorowego, szczególnie w ośrodkach zurbanizowanych, a w konsekwencji zmniejszający się udział transportu zbiorowego w stosunku do transportu samochodowego,
- pogorszenie się parametrów technicznych linii kolejowych oraz systematyczne wycofywanie ruchu osobowego i towarowego,
- likwidacja dworców autobusowych w węzłowych miastach regionu oraz wynikające z tego problemy dostępności głównych ośrodków osadniczych regionu,
- zagrożenie transportem towarów niebezpiecznych na głównych trasach komunikacyjnych regionu związane m.in. z brakiem stosownych parkingów.

Nawarstwiająca się powyższe negatywne zjawiska, w aspekcie stanu sieci komunikacyjnych, stwarzają następujące problemy do rozwiązania:

⁴⁷ Uchwała Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r.

- utrzymywanie się zróżnicowania i nierównomierności w dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych województwa oraz relacji pomiędzy nimi, a także niewystarczająca sprawność systemu komunikacyjnego regionu,
- pogarszanie się stanu technicznego podstawowej sieci drogowej oraz sieci kolejowej,
- brak spójności w programowaniu krajowym i regionalnym docelowego układu krajowej sieci transportowej.

Wizje rozwoju przestrzennego województwa dolnośląskiego, wskazane w Planie, nawiązują do różne kształtowanych scenariuszy rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego regionu, uwzględniających różne uwarunkowania zewnętrzne, szczególnie dotyczące zmian koniunktury dla gospodarki europejskiej i światowej. Ze wszystkich możliwych scenariuszy rozwoju Plan wskazuje ich skrajne ujęcia – scenariusz związany z utrzymywaniem się sprzyjających warunków rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i sprzyjającej koniunkturze rozwojowej w kraju oraz w obszarze Unii Europejskiej oraz scenariusz związany z potrzebą harmonizowania rozwoju regionu w sytuacji utrzymywania się lub pogłębienia w kraju i w Europie negatywnych tendencji rozwojowych, a także obniżenia możliwości wprowadzania inwestycji i prowadzenia działań modernizacyjnych.

Wizja rozwoju województwa w sferze komunikacyjnej przewiduje nowoczesny region o funkcjonującej docelowej sieci najważniejszych połączeń drogowych z systemem dróg europejskich oraz zakończonej modernizacji głównych linii kolejowych, a także z funkcjonującym odcinkiem Kolei Dużych Prędkości, łączącej Wrocław z Warszawą. Sprawny, regionalny system dróg o znaczeniu krajowym i wojewódzkim stanowi jeden z głównych elementów rozwoju struktur osadniczych, postępującego w nawiązaniu do rozbudowywanej sieci powiązań wewnętrznych, gwarantujących wysoką mobilność mieszkańców. Obszary i pasma osadnicze, charakteryzujące się największym potencjałem dla intensyfikacji wielofunkcyjnego rozwoju regionu są dobrze skomunikowane, co umożliwia płynny przepływ osób i towarów, wzmacniając jego wysoką konkurencyjność.

Celem strategicznym rozwoju przestrzennego województwa, w aspekcie transportu i komunikacji, wynikającym z przyjętych ustaleń Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 i Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 oraz zaleceń zawartych w krajowych i regionalnych dokumentach planowania strategicznego, jest ukształtowanie sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym i europejskim.

W ramach kierunków i zasad rozwoju systemów transportu, Plan ustala się następujące kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego:

- kształtowanie spójnego przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych - poprawa dostępności zewnętrznej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy drogowej dostępności komunikacyjnej wszystkich obszarów województwa oraz powiązania ich z krajowym i europejskim systemem drogowym,
 - planowania, projektowania i przebudowy drogowych systemów komunikacyjnych z uwzględnieniem wymogów ochrony zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego,
 - przejmowania części przewozów drogowych przez energooszczędne, bardziej przyjazne środowisku systemy transportowe – kolej,

- opracowania rozwiązań służących modernizacji i rozbudowie dróg, które stanowią alternatywne szlaki dla sieci autostrad,
- budowy mostów drogowych i kolejowych sprzyjających rozwojowi powiązań transgranicznych,
- kształtowanie spójnego systemu powiązań wewnętrznych regionu zarówno wewnątrz obszarów rozwoju, jak i pomiędzy nimi - poprawa dostępności wewnętrznej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy wewnętrznej dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych,
 - modernizacji i rozbudowy istniejącego układu dróg z dopuszczeniem zmian w ich przebiegu, zwłaszcza w przypadku budowy obwodnic,
 - wyznaczania przebiegu nowych głównych dróg z minimalną ingerencją w tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i obszary chronione, z jednoczesnym zapewnieniem ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacją przyrodniczą,
 - dopuszczenia lokalizacji dodatkowych węzłów drogowych w uzasadnionych przypadkach w ciągach autostrad i dróg ekspresowych,
 - koordynacji rozwoju osadnictwa z istniejącą i planowaną siecią komunikacyjną przy minimalizacji czasu przejazdów, kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń,
 - poprawy warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane i rozwoju transportu publicznego,
 - kompleksowe rozwiązanie problemów transportowych w obszarze przygranicznym z uwzględnieniem połączeń transgranicznych,
 - rozbudowy turystycznej sieci dróg w obszarze transgranicznym,
- podwyższanie parametrów użytkowych sieci drogowej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - dostosowania parametrów technicznych dróg do obowiązujących normatywów,
 - ograniczenia ruchu kołowego lub jego eliminacji z obszarów zabudowanych, zwłaszcza z centrów miast,
 - wielowariantowego badania optymalnego przebiegu planowanych dróg,
 - wprowadzenia wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji rowerowej oraz chodników dla pieszych wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w terenie zabudowanym,
- kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych, kolejowych powiązań transportowych, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych województwa z krajowym i europejskim systemem kolejowym,
 - planowania, projektowania i przebudowy kolejowych systemów transportowych,

- modernizacji infrastruktury kolejowej z minimalną ingerencją w tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i obszarów chronionych,
- utrzymania terenów po zlikwidowanych liniach kolejowych i ich ochrona przed wprowadzaniem zabudowy dla możliwości ponownego ich wykorzystania,
- uruchomienie systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA),
- skracania czasów przejazdu w ruchu osobowym,
- zachowania i rozbudowy szynowych połączeń między miejscowościami centralnymi w ruchu transgranicznym,
- rozbudowa transgranicznej, regionalnej komunikacji publicznej,
- podwyższanie parametrów użytkowych sieci kolejowej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - przeprowadzenia modernizacji istniejących szlaków kolejowych z podniesieniem ich parametrów technicznych,
 - poprawy warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane,
 - poprawy i rozbudowy powiązań przygranicznych,
- wzmacnianie transportu lotniczego - poprawa dostępności, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - kompleksowej rozbudowy powiązań drogowych i kolejowych portu lotniczego we Wrocławiu z głównymi ośrodkami osadniczymi regionu,
 - rozbudowy sieci małych lotnisk o znaczeniu regionalnym,
 - modernizacji istniejących lotnisk sportowych, sanitarnych i powojkowych w regionie.

Dla obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz jej bezpośredniego otoczenia, Plan wskazuje następujące zadania i działania w ramach kierunku Kształtowanie spójnego przestrzennie systemu powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów rozwoju i pomiędzy nimi – poprawa dostępności wewnętrznej:

- realizacja systemu powiązań drogowych w paśmie Przedgórze Sudeckiego poprzez budowę lub modernizację dróg, lokalizacja zadania – drogi w relacjach: Zgorzelec/Görlitz - Jelenia Góra i dalej Jawor - Świdnica – Dzierżoniów – Paczków, lub rozwidlenie Kamienna Góra - Wałbrzych - Kłodzko - Paczków (Trasa integrująca południowy obszar województwa dolnośląskiego wraz z powiązaniem północ-południe - Trasa Sudecka),
- stworzenie uzupełniającego systemu powiązań drogowych, umożliwiających sprawny przepływ ludzi, dóbr i informacji, lokalizacja zadania – drogi w relacjach: Wrocław - Świdnica - Wałbrzych; Błonie - Kostomłoty / Kąty Wrocławskie; Rusko - Żarów – Świdnica oraz połączenie układów obwodnicowych Szczawna-Zdroju, Boguszowa - Gorc oraz Wałbrzycha w rejonie Chełmca, a także łączniki w ramach powiązania projektowanej S3 z Aglomeracją Jeleniogórką i Aglomeracją Wałbrzyską,
- rozbudowa infrastruktury drogowej obsługującej obszary aktywności gospodarczej,

Zadania i działania w ramach kierunku Podwyższenie parametrów użytkowych sieci drogowej:

- budowa dróg o znaczeniu krajowym i regionalnym – przebudowa DK35 na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz w kierunku granicy państwa,
- budowa obwodnic miejscowości – obwodnice Świdnicy i Wałbrzycha w ciągu DK35, obwodnica Boguszowa-Gorc w ciągu DW367, Szczawna Zdroju w ciągu DW376 wraz z powiązaniem z al. Podwale w Wałbrzychu, Nowej Rudy w ciągu DW381,
- modernizacja istniejącej sieci drogowej, dostosowanie do obowiązujących normatywów oraz ewentualnej zmiany ich przebiegu.

Plan wskazuje także instytucje do realizacji powyższych zadań – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, samorządy lokalne.

Zadania i działania w transporcie kolejowym w ramach kierunku Podwyższanie parametrów użytkowych sieci kolejowej:

- modernizacja linii kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym – modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław-Jelenia Góra-Zgorzelec wraz z możliwością budowy nowych odcinków, jako zadanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zadania i działania w transporcie kolejowym w ramach kierunku Kształtowanie spójnego przestrzennie systemu powiązań wewnątrz obszarów rozwoju i pomiędzy nimi:

- stworzenie sprawnego systemu powiązań kolejowych w Paśmie Głogowsko-Kłodzkim – modernizacja linii kolejowej nr 137 Katowice- Legnica, modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław– Zgorzelec, jako zadanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zadania i działania w transporcie kolejowym w ramach kierunku Wykorzystanie istniejących oraz o ruchu zawieszonym, linii kolejowych jako ważnego elementu aktywizacji turystycznej obszaru pogranicza:

- rewitalizacja linii kolejowych: nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście, nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto,
- wykorzystanie tras kolejowych Kolei Sudeckiej relacji: Sędziszów (z odbiciem do Lubawki, Trutnova i Adršpachu), Boguszów-Gorce Wschodnie (z odbiciem do Meziměstí i Broumova), Wałbrzych Główny – Ścinawka Średnia (z odbiciem do Tłumaczowa),
- wykorzystanie tras kolejowych Euroregionu Glacensis relacji: Mieroszów – Wałbrzych Główny – Nowa Ruda – Kłodzko Główny, Tłumaczów – Otovice.

Plan wskazuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Przewozy Regionalne sp. z o. o., Koleje Dolnośląskie S.A. i Województwo Dolnośląskie (jako zarządcę kolejowego) jako instytucje do realizacji powyższych zadań.

4.2.2.15. Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020⁴⁸

Strategia jest narzędziem stymulowania i projektowania rozwoju, które kierkuje działania władz oraz wskazuje obszary wymagające regulacji i finansowania. Strategia określa Dolny Śląsk jako silny region gospodarczy, realizujący model wzrostu złożony z Autostrady Nowej Gospodarki – obszaru

⁴⁸ Uchwała Nr XXXII/932/13 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 lutego 2013 r.

dynamicznego rozwoju przemysłu opartego na najnowocześniejszych technologiach oraz nowoczesnych usługach, skupionych wokół istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych (transportowych i teleinformatycznych) oraz z obszarów o wybitnych wartościach przyrodniczych, uzdrowiskowych i kulturowych, a także obszarów bogatych w zasoby naturalne, gdzie nowoczesna gospodarka oparta będzie na wykorzystaniu unikatowych zasobów, wspieranych działaniami w sferze energii, klimatu, krajobrazu i zdrowia.

Powyższy model rozwoju powinien opierać się na trzech zasadniczych filarach, którymi są przedsiębiorczość, edukacja i demografia. Nowa Strategia zakłada realne cele, dostosowane do możliwości finansowych i organizacyjnych realizacji konkretnych projektów, które zgrupowano w mikrosferach.

Strategia wskazuje jako mocne strony sieci drogową oraz kolejową o wskaźniku gęstości powyżej średniej krajowej, jednak słabą stroną sieci transportowych województwa są: słabe powiązania transportowe ośrodka wojewódzkiego z częścią ośrodków subregionalnych, zbyt mała ilość dróg ekspresowych i dwujezdniowych, szczególnie w kierunku północ-południe, niedostateczna przepustowość sieci infrastruktury transportowej, znaczna degradacja istniejącej sieci, brak realizacji koncepcji transportu zintegrowanego szczególnie w dużych ośrodkach subregionalnych oraz niewykorzystany potencjał istniejących linii kolejowych, mała rola transportu kolejowego.

Jednym z ośmiu celów Strategii jest cel 2 – Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej.

Cele Strategii wyznaczają kierunki interwencji, wskazując jednocześnie trzy harmonie – grupy norm, które powinny stać się kodeksem obowiązującym podczas przygotowania i realizacji projektów rozwojowych. W ramach rozwoju zrównoważonego: harmonia przestrzenna i gospodarcza, gdzie dla wymiaru transportowego wskazuje się integrację różnych rodzajów transportu, przywrócenie funkcjonalności sieci transportowych regionu oraz wzmocnienie roli transportu, kolejowego, lotniczego i wodnego.

Strategia zalicza Aglomerację Wałbrzyską do Sudeckiego Obszaru Integracji, obejmującego południowy obszar województwa dolnośląskiego i cechującego się wieloma barierami rozwojowymi, wynikającymi m.in. z depopulacji, dużego bezrobocia i utrudnionych warunków prowadzenia inwestycji prorozwojowych i infrastrukturalnych.

Agglomeracja Wałbrzyska, jako obszar objęty modelowym porozumieniem samorządów lokalnych, tworzy jeden z dwunastu obszarów interwencji Strategii –obszar po likwidacji przemysłu wydobywczego węgla kamiennego stracił swoją ekonomiczną pozycję. Problemy spotęgowane zostały trudnościami dostosowania się społeczeństwa do nagłych zmian strukturalnych w gospodarce. Obecnie porozumienie samorządów lokalnych, wspólnie buduje strategię rozwoju aglomeracji wałbrzyskiej jako obszaru funkcjonalnego, wykorzystującego własne zasoby, w tym także walory przyrodnicze i turystyczne. Wymaga wielu skoordynowanych działań skierowanych na przełamanie stagnacji społecznej i gospodarczej. Jednym z nich jest poprawa dostępności transportowej do stolicy regionu oraz sieci dróg szybkiego ruchu.

Strategia lokuje także obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej w obszarze transgranicznym oraz obszarze Autostrady Nowej Gospodarki.

W ramach realizacji celu 2 – zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej, celu 4 – ochrona środowiska naturalnego, efektywne wykorzystanie zasobów oraz dostosowanie do zmian

klimatu i poprawa poziomu bezpieczeństwa i celu 6 – wzrost mobilności i zatrudnienia pracowników, poprzez mikrosfery, Strategia wskazuje następujące priorytety dla infrastruktury transportowej:

- poprawa dostępności transportowej regionu – powiązania wewnętrzne i zewnętrzne,
- poprawa jakości i standardów transportu,
- rozwój energooszczędnych i niskoemisyjnych form transportu,
- wzrost udziału transportu lotniczego i integracja Portu Lotniczego Wrocław z systemem kolejowej komunikacji regionalnej,
- wzrost nakładów na odtworzenie połączeń kolejowych oraz remonty i modernizacja infrastruktury kolejowej (w tym dworców), ze szczególnym uwzględnieniem turystycznych obszarów Dolnego Śląska,
- organizacja sprawnego regionalnego systemu transportu publicznego zintegrowanego z systemami subregionalnymi i lokalnymi, obejmującego wszystkie główne regionalne generatory ruchu, miasta powiatowe i atrakcje turystyczne, konkurencyjnego do indywidualnego transportu samochodowego.

Korzyści wynikające z powyższych priorytetów to m.in. zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu na bazie poprawy dostępności transportowej, zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu, powiązanie regionalnych peryferii z centrami wzrostu, usprawnienie ruchu na trasie dom-praca, poprawa dostępności do usług zdrowia, edukacji i kultury.

Do głównych zadań inwestycyjnych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz inwestycji związanych z nim, Strategia wskazuje:

- Trasę Sudecką (Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych – Paczków), integrującą południowy obszar Województwa Dolnośląskiego,
- łącznik w ramach powiązania projektowanej drogi ekspresowej S3 z Aglomeracją Wałbrzyską o standardzie drogi dwujezdniowej,
- dostosowanie infrastruktury kolejowej do wymagań oraz wyzwań współczesności i przyszłości na Dolnym Śląsku, poprzez wysokosprawne powiązania sieci głównych i subregionalnych ośrodków wzdłuż m.in. linii nr 274,
- sprawny, zintegrowany i cykliczny system regionalnego transportu zbiorowego docierającego do głównych generatorów ruchu w regionie, wszystkich miast szczebla powiatowego oraz miejscowości turystycznych, zintegrowanego w węzłach przesiadkowych z podsystemami transportowymi szczebla lokalnego i powiatowego,
- zintegrowany system transportu zbiorowego na terenach aglomeracji w oparciu o niskoemisyjny transport miejski, w tym transport szynowy,
- utrzymywanie, modernizacja, budowa dróg i linii kolejowych zapewniających dojazd z małych, peryferyjnie położonych miejscowości do głównych miast województwa,
- kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska,

- wytyczenie drogowych i kolejowych korytarzy transportowych, w tym dla transportu ciężkiego ze szczególnym uwzględnieniem realizacji obwodnic miast na drogach wojewódzkich,
- lobbowanie na szczeblu centralnym na rzecz modernizacji dróg krajowych oraz realizacji obwodnic miejscowości w ciągach tych dróg,
- realizacja inwestycji zwiększających płynność ruchu i bezpieczeństwo na krytycznych odcinkach dróg,
- budowa i rozbudowa sieci lotnisk o znaczeniu regionalnym i lokalnym o funkcji turystyczno-usługowej i ratowniczej – lotnisko w Świebodzicach,
- remonty infrastruktury kolejowej likwidujące wszystkie ograniczenia prędkości poniżej prędkości konstrukcyjnej linii,
- rozbudowa sieci kolejowej regionu, w tym budowa nowych odcinków linii kolejowych Świdnica – Wałbrzych,
- wymiana i modernizacja taboru regionalnego, metropolitalnego, aglomeracyjnego i lokalnego systemu transportu publicznego.

4.2.2.16. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego⁴⁹

Zasadniczym celem Planu Transportowego, jest ustalenie gwarantowanego przez organizatora systemu standardów dolnośląskiego regionalnego transportu publicznego, który służyć będzie skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą ośrodków powiatowych, a także pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjalnie demograficznym oraz głównych miejscowości turystycznych. Gwarantowane standardy dotyczyć będą: komunikowanych miejscowości i obszarów, cyklu kursowania, prędkości podróży, dostępności przestrzennej przystanków oraz taboru i przystanków, taryfy biletowej, informacji pasażerskiej, a także integracji z innymi systemami transportowymi.

Plan Transportowy wskazuje na rejon świdnicko-wałbrzyski, jako jeden z kilku obszarów województwa, charakteryzujący się największą liczbą autobusowych linii komunikacyjnych i funkcjonujących przewoźników oraz największą liczbą par połączeń w dobie. Wynika to przede wszystkim z ograniczonej oferty połączeń kolejowych bądź ich braku jako alternatywy oraz dużego zapotrzebowania na transport publiczny na trasach dom-szkoła i dom-praca.

Obecnie kolejowe połączenia regionalne na trasach Wałbrzych – Kłodzko, Legnica – Jaworzyna Śląska – Kłodzko i Wrocław – Jaworzyna Śląska – Świdnica (Dzierżonów) obsługują Koleje Dolnośląskie S.A., natomiast na trasie Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Harrachov, Przewozy Regionalne sp. z o. o. Oddział Dolnośląski we Wrocławiu.

Plan Transportowy określa transport kolejowy jako transport szybki (głównie w obszarach metropolitalnych), który łączy centra dużych ośrodków o bardzo dużym potencjale przewozowym. Jednak ze względu na wieloletnie zaniedbania infrastrukturalne, brak zintegrowanych taryf

⁴⁹ Uchwała Nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r.

(szczególnie w obszarach aglomeracyjnych), obniżanie prędkości handlowych, niestabilność oferty przewozowej (częste zmiany rozkładów jazdy, a nawet ograniczanie liczby kursów), transport kolejowy, pomimo swojego oczywistego potencjału, obecnie stanowi margines przewozów pasażerskich województwa.

Dlatego też Plan Transportowy zwraca szczególną uwagę na odwrócenie tych trendów poprzez rozwój infrastruktury kolejowej (modernizacje, przebudowa i budowa nowych odcinków), czy integrację z transportem miejskim, lokalnym oraz regionalnym – integracja taryfowo-biletowa oraz rozkładowa, węzły przesiadkowe, czy też informacja pasażerska. Istotnym elementem jest dostosowanie infrastruktury dworcowej i przystankowej oraz taboru dla potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej (niepełnosprawni, osoby starsze, matki z małymi dziećmi).

Plan Transportowy określa wizję rozwoju regionalnego transportu publicznego województwa dolnośląskiego – dolnośląski system regionalnego transportu publicznego, służyć będzie całodziennemu cyklicznemu skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą wszystkich ośrodków powiatowych, pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjalnie oraz głównych miejscowości turystycznych. Cel ten powinien być realizowany przy zapewnieniu prędkości podróży konkurencyjnej w stosunku do indywidualnych środków transportu (w tym samochodu osobowego), zapewniając co najmniej 80% populacji województwa dostęp do środka transportu publicznego bezpośrednio w miejscowości zamieszkania, a pozostałym mieszkańcom w odległości nie większej niż 10 km od miejsca zamieszkania.

Scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy Plan Transportowy dzieli na:

- scenariusz I: stagnacja – utrzymanie sieci połączeń i ich standardów na poziomie zbliżonym do obecnego,
- scenariusz II: umiarkowany rozwój – utrzymanie sieci połączeń transportowych określonych w scenariuszu I, przy ujednoczeniu standardów minimalnych - gwarantowanych na liniach komunikacyjnych o podobnym charakterze przewozowym (kategorii linii),
- scenariusz III: pełen rozwój – utrzymanie sieci połączeń określonych w poprzednich scenariuszach oraz jej dalszy rozwój o nowe połączenia kolejowe i autobusowe, z dążeniem do zastępowania, tam gdzie jest to możliwe ze względów infrastrukturalnych, połączeń autobusowych bardziej wydajnym transportem kolejowym.

Plan Transportowy zakłada utrzymanie priorytetu dla transportu kolejowego, który stanowić ma szkielet transportu zbiorowego w województwie. Transport autobusowy pełnić ma natomiast funkcję dowozową do węzłów kolejowych oraz ma być głównym środkiem transportu na trasach, gdzie brak jest możliwości zorganizowania komunikacji kolejowej, czy też obecny stan techniczny infrastruktury kolejowej uniemożliwia zapewnienie konkurencyjnego czasu przejazdu.

Plan Transportowy wprowadza trzy kategorie linii w sieci transportowej:

- linie priorytetowe – o wysokiej częstotliwości kursowania z interwałem 60', łączące siedziby powiatów ze stolicą województwa,
- linie standardowe – o średniej częstotliwości kursowania z interwałem 120', łączące siedziby sąsiednich powiatów,

- linie uzupełniające – o niższej częstotliwości kursowania z interwałem 240' na liniach o charakterze turystycznym oraz stycznym (np. do sąsiednich województw).

Proponowane rozwiązania opierają się na koncepcji standardu gwarantowanego. Plan Transportowy określa gwarantowaną siatkę połączeń oraz liczby kursów na tej siatce, która będzie mogła być sfinansowana stosownie do możliwości budżetowych województwa. Możliwe jest wzbogacanie oferty poprzez zawieranie umów z lokalnymi organizatorami transportu – np. ze związkami powiatów, co wymaga dofinansowania transportu publicznego przez stosowne podmioty.

Model integracji usług publicznego transportu zbiorowego według Planu Transportowego to integracja systemów transportu publicznego (miejskiego, podmiejskiego, lokalnego, regionalnego i dalekobieżnego) poprzez uzyskanie funkcjonalnego zintegrowanego systemu, który podnosi atrakcyjność komunikacji zbiorowej oraz jej konkurencyjność względem komunikacji indywidualnej, poprzez:

- integrację taryfową – wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego co najmniej na obszarze władania organizatora,
- integrację rozkładów jazdy – koordynacja połączeń przesiadkowych,
- integrację infrastrukturalną – koncentracja przystanków komunikacyjnych w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Pierwszym etapem koordynacji środków transportu publicznego powinno być, zgodnie ze wskazaniami Planu Transportowego, wprowadzenie stabilnego rozkładu jazdy podstawowej sieci komunikacyjnej województwa – transportu kolejowego, wprowadzając równoodstępowy, cykliczny ruch pociągów, w zależności od kategorii funkcjonalnej linii kolejowej. Do uzyskanego kolejowego cyklicznego rozkładu jazdy pociągów w wojewódzkim transporcie publicznym należy wprowadzić w miarę cykliczny i równoodstępowy rozkład jazdy transportu autobusowego – wojewódzkiego oraz lokalnego i miejskiego, tak by stworzyć odpowiednie warunki zapewniające przesiadki.

Jako pożądane standardy usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, Plan Transportowy wskazuje na standardy podróży – częstotliwość kursowania, punktualność kursowania, niezawodność, czas jazdy (prędkość handlowa), skomunikowanie z innymi środkami transportu, dostępność do infrastruktury przystankowej oraz na standardy taboru autobusowego i kolejowego. Ponadto Plan Transportowy określa standardy wyposażenia przystanków oraz standardy taryfowe, a także standardy informacji pasażerskiej w pojazdach, na przystankach oraz w mediach i Internecie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego wspierał będzie ponadto budowę Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA). Działania te wymagają współpracy z organizatorami odpowiedzialnymi za wdrożenie poszczególnych systemów w postaci integracji taryfowej i rozkładowej oraz wspólnej partycypacji w kosztach funkcjonowania połączeń. Wałbrzych jest lokowany w Planie Transportowym jako B – węzeł i generator ruchu o dużym znaczeniu. Natomiast Świdnica i Kamienna Góra jako C – węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu, a pozostałe jako D – generator ruchu.

4.2.2.17. Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020⁵⁰

Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 wskazuje działania osi priorytetowej 5 – transport, które ukierunkowane są na lepszą dostępność transportową regionu oraz poprawę funkcjonalności linii kolejowych.

W ramach priorytetu inwestycyjnego **Drogowa dostępność transportowa** program operacyjny wskazuje na zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Celem szczegółowym jest lepsza dostępność transportowa regionu w układzie między – i wewnątrzregionalnym. Rezultatem realizacji priorytetu ma być spójny i spełniający normy regionalny system drogowy, umożliwiający skomunikowanie najważniejszych ośrodków wojewódzkich oraz terenów peryferyjnych z siecią TEN-T, poprzez budowę i modernizację dróg, głównie dróg wojewódzkich, co pozwoli na odpowiednie powiązanie zewnętrznych połączeń drogowych z istniejącym systemem dróg i rozwiniętą siecią osadniczą województwa oraz z siecią powiązań wewnętrznych. Realizacja programu zaowocuje również podniesieniem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i wzrostem poziomu przepustowości dróg, usuwanie tzw. wąskich gardeł.

Kierunki wsparcia tego priorytetu to przede wszystkim:

- budowa i przebudowa dróg publicznych poprawiających dostępność transportową ośrodków regionalnych i subregionalnych do infrastruktury sieciowej i węzłowej sieci TEN-T,
- wyprawdanie ruchu tranzytowego z centrów miast oraz z miejscowości – budowa obwodnic i obejść drogowych,
- działania uzupełniające – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego przepustowości i sprawności (systemy ITS).

Ponadto RPO WD 2014-2020 wskazuje na wsparcie inwestycji w drogi lokalne, z tymże inwestycje te będą stanowiły element uzupełniający, a dofinansowanie nie będzie mogło przekroczyć 15 % alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy.

Dodatkowo będzie możliwość dofinansowania projektów związanych z węzłami miejskimi, spełniających warunek zapewnienia bezpośredniego połączenia np. z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

W ramach kierunkowych zasad wyboru projektów, w celu zwiększenia efektywności działania, możliwe będzie częściowe zastosowanie wsparcia za pomocą **instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych** oraz ukierunkowanie naborów na określone geograficznie obszary, co pozwoli na dostosowanie rodzaju wsparcia do specyfiki poszczególnych obszarów województwa. Zasady te pozwolą także na realizację projektów komplementarnych, uwzględniając zasadę podejścia zintegrowanego.

Wybór projektów odbywać się będzie w trybie konkursowym i pozakonkursowym – w którym zgładszane będą projekty z zakresu infrastruktury drogowej – drogi wojewódzkie:

- wybrane odcinki włączające się do dróg krajowych i/lub sieci TEN-T,

⁵⁰ Uchwała Nr 41/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 stycznia 2015 r.

- odcinki uzupełniające luki w sieci drogowej pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, pozawojewódzkimi (regionalnymi i subregionalnymi),
- odcinki poprawiające przepustowość, eliminujące tzw. wąskie gardła i poprawiające poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wybrane projekty do realizacji będą odznaczały się także strategicznym znaczeniem dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionu lub obszaru ZIT. Preferowane będą projekty, które poprawią dostępność społeczną, obszarów aktywności gospodarczej, rynku pracy i usług publicznych, zlikwidują bariery komunikacyjne, a także odciążą obszary intensywnej zabudowy od ruchu tranzytowego i ciężarowego.

Natomiast w ramach **priorytetu inwestycyjnego – System transportu kolejowego**, priorytetem jest rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu. RPO WD 2014-2020 wskazuje jako cel szczegółowy poprawę funkcjonalności linii kolejowych o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym, charakteryzujących się dużymi potokami ruchu i łączących ośrodki regionalne z ich otoczeniem i obszarami peryferyjnymi.

Rezultatem realizacji tego priorytetu powinno być zwiększenie znaczenia transportu kolejowego w sieci komunikacyjnych powiązań potencjałów regionu (Wałbrzych i Świdnica zostały zdefiniowane jako potencjały regionu) poprzez inwestycje infrastrukturalne i taborowe. Efektem powinno być zwiększenie prędkości handlowej, skrócenie czasu przejazdu, poprawa dostępności do głównych ośrodków województwa oraz nowoczesny tabor.

Kierunki wparcia w ramach tego priorytetu to przebudowa, modernizacja, rewitalizacja oraz w uzasadnionym przypadku także budowa nowej linii kolejowej o znaczeniu regionalnym i doprowadzającej do sieci TEN-T. Inwestycje nie mogą obejmować remontów oraz bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej. Ponadto finansowane mogą być inwestycje punktowe (obsługa transportu pasażerskiego i towarowego), istotne w skali regionalnego systemu transportu kolejowego, a także inwestycje związane z systemami bezpieczeństwa oraz modernizacja i zakup taboru. Wsparcie w kontekście publicznego transportu kolejowego uzyskują też projekty dotyczące kolei aglomeracyjnych.

Kierunkowe zasady wyboru projektów przewidują w celu zwiększenia efektywności częściowe zastosowanie wsparcia za pomocą instrumentu ZIT oraz ukierunkowanie naborów na określone geograficznie obszary – dostosowanie rodzaju wsparcia do specyfiki poszczególnych obszarów województwa. Powyższe zasady pozwolą na realizację projektów komplementarnych, uwzględniając zasadę podejścia zintegrowanego.

Preferowane będą projekty:

- kompleksowe (modernizacja infrastruktury liniowej i punktowej w ramach jednego projektu),
- likwidujące tzw. wąskie gardła w regionalnym transporcie kolejowym,
- zwiększające poziom bezpieczeństwa ruchu na liniach kolejowych,
- zakładające działania wpływające pozytywnie na efektywność środowiskową.

Zintegrowane podejście terytorialne RPO WD 2014-2020 zostanie zastosowane na tych obszarach, gdzie będzie to możliwe i uzasadnione, poprzez terytorialne wsparcie według zdiagnozowanych

potrzeb i potencjałów. Wymiar terytorialny wsparcia będzie realizowany zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020. Wsparcie w ramach Obszarów Strategicznej Interwencji skierowane jest do obszarów nieobjętych mechanizmem ZIT.

Natomiast zintegrowane podejście do zrównoważonego rozwoju miast będzie realizowane poprzez Zintegrowane Inwestycje Terytorialne oraz rewitalizację obszarów miejskich. ZIT będzie realizował politykę rozwoju współpracy i integracji na obszarach funkcjonalnych miast – m.in. ZIT obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej. Dlatego dokumentem strategicznym warunkującym wsparcie przedsięwzięć w formule ZIT jest Strategia ZIT, określająca cele, kierunki rozwoju, zasady współpracy oraz najważniejsze działania do realizacji wynikające z analizy barier i potencjałów rozwojowych danego obszaru funkcjonalnego.

Realizacja **osi priorytetowej 5 – Transport** ma na celu promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych. Dlatego w ramach tej osi wyznaczono obszary działań prowadzących do wzmocnienia komplementarności i synergii:

- rozwój infrastruktury transportowej, zwiększenie dostępności do europejskiej sieci transportowej – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,
- uzupełnienie połączeń drugorzędnych i trzeciorzędnych z siecią TEN-T – Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility),
- budowa spójnej sieci transportowej – Dokument implementacyjny do strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- budowa, przebudowa i remont dróg lokalnych – Narodowy program przebudowy dróg lokalnych.

4.3. Dokumenty strategiczne i planistyczne na szczeblu Gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej

4.3.1. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

4.3.1.1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Wałbrzycha⁵¹

Obowiązujące Studium stanowi zmianę Studium przyjętego uchwałą Nr XI/154/99 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 30 czerwca 1999 r., zmienioną uchwałami Rady Miejskiej Wałbrzycha Nr XII/142/03 z dnia 10 lipca 2003 r. oraz Nr XXII/197/08 z dnia 28 marca 2008 r.

Obecnie ze względu na zachodzące w ostatnich latach zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym oraz z uwagi na fakt, że obecnie obowiązujące Studium ogranicza rozwój części terenów miasta, a także biorąc pod uwagę analizę zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wykonaną przez Biuro Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu, która wykazała że obecne Studium jest nieaktualne, Uchwałą Nr LXVII/687/2014 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 30

⁵¹ Uchwała Nr XXI/180/2011 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 28 listopada 2011 r.

października 2014 r. przystąpiono do sporządzania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wałbrzycha.

4.3.1.2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Boguszków-Gorce⁵²

Studium wskazuje na potrzebę poprawy układu komunikacyjnego, w tym realizację obwodnicy Boguszkowa-Gorc w ciągu DW367. W aspekcie zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych Studium jako cel ogólny wskazuje na rozwój i usprawnienie układu komunikacyjnego gminy, jako problem – zagrożenie tranzytem dla centrum miasta, natomiast jako zadania - poprawę spójności wewnętrznej oraz powiązań zewnętrznych, kształtowanie spójnego systemu powiązań komunikacyjnych poprzez: planowanie i przebudowę systemów komunikacji, ze szczególnym uwzględnieniem zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego, poprawę wewnętrznej dostępności komunikacyjnej, dostosowanie parametrów technicznych dróg do obowiązujących wymogów, ograniczenie ruchu kołowego na obszarach zabudowanych, zwłaszcza w centrum miasta, budowę obwodnicy Boguszkowa oraz modernizację linii kolejowych.

Dodatkowo Studium przewiduje zachowanie rezerwy terenowej pod obwodnicę Gorc w ciągu DW367, budowę nowych parkingów i miejsc postojowych, modernizację linii kolejowej nr 274 i linii kolejowej nr 291 oraz lokalizację nowego przystanku kolejowego w rejonie Dzikowca.

4.3.1.3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Czarny Bór⁵³

Studium wskazuje na dość dobre skomunikowanie gminy z pobliskim układem dróg tranzytowych. Natomiast problem stanowi zły stan techniczny dróg powiatowych. W aspekcie komunikacji kolejowej Studium wskazuje na zachowanie linii kolejowej nr 274 i linii kolejowej nr 976, a także modernizację lub odbudowę dworca w Witkowie. Komunikacja drogowa wymaga realizacji drogi ekspresowej S3, zachowania rezerwy terenowej pod południowe obejście Czarnego Boru w ciągu DW367, a także rozbudowę układów ciągów pieszych oraz tras i ścieżek rowerowych.

4.3.1.4. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dobromierz⁵⁴

W aspekcie komunikacji kolejowej Studium zakłada, że ewentualną modernizację i/lub wykorzystanie linii kolejowej nr 302, a także jej utrzymanie będzie leżeć w gestii samorządu województwa. W zakresie komunikacji drogowej Studium przewiduje realizację drogi ekspresowej S3 oraz modernizację DK5 i DK34 do parametrów drogi klasy GP.

⁵² Uchwała Nr XVIII/102/12 Rady Miejskiej w Boguszkowie-Gorcach z dnia 31 maja 2012 r.

⁵³ Uchwała Nr XXVI/120/2013 Rady Gminy Czarny Bór z dnia 21 stycznia 2013 r.

⁵⁴ Uchwała Nr XXII/127/2012 Rady Gminy Dobromierza z dnia 29 sierpnia 2012 r.

4.3.1.5. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głuszycy⁵⁵

Uchwałą Nr LXIV/254/2014 Rady Miejskiej w Głuszycy z dnia 30 stycznia 2014 r. Rada Miejska w Głuszycy przystąpiła do opracowania zmiany dotychczasowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głuszycy (Uchwała Nr XII/129/99 Rady Miejskiej w Głuszycy z dnia 30 grudnia 1999 r.). Przystąpienie do sporządzenia zmiany Studium podyktowane jest faktem, że obecne Studium opracowane zostało prawie 16 lat temu, przez co straciło ono na aktualności – zmieniły się potrzeby i warunki, w tym legislacyjne, w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

4.3.1.6. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Jaworzyna Śląska⁵⁶

Studium w ogólny sposób określa korzystne położenia gminy na tle linii kolejowych oraz podstawowego układu drogowego. Studium wskazuje na planowane połączenia drogą szybkiego ruchu z Wrocławia, przez Świdnicę z Wałbrzychem.

4.3.1.7. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jedlina-Zdrój⁵⁷

Studium wskazuje na wymóg modernizacji dróg na terenie gminy w zakresie geometrii dróg, łuków oraz nawierzchni. Także podkreśla w ramach lokalnych celów publicznych wykorzystanie potencjału, szczególnie w przewozach pasażerskich, przebieg dwóch linii kolejowych – czynnej nr286 (Wałbrzych – Nowa Ruda – Kłodzko) oraz obecnie nieczynnej nr 285 (Wrocław – Świdnica – Jedlina-Zdrój). Natomiast w ramach ponadlokalnych celów publicznych tworzenie turystycznych tras kolei regionalnych (np. Kolei Sudeckiej relacji: Tanvald – Harrachov – Jakuszcze – Jelenia Góra – Kowary/Marciszów – Wałbrzych Główny – Nowa Ruda – Kłodzko – Międzyzlesie/Kudowa Zdrój/Stronie Śląskie – Lichkov – Letohrad), z wykorzystaniem istniejących linii o zawieszonym obecnie ruchu.

W ramach kierunków rozwoju i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy, Studium wskazuje na potrzebę budowy nowej drogi głównej, wyprowadzającej poza obszary zabudowane ruch tranzytowy, przebudowę istniejącej sieci drogowej oraz rozbudowę systemu tras rowerowych. W sferze transportu kolejowego studium wskazuje, w przypadku rozwoju sieci kolejowej, na potrzebę wykorzystania linii kolejowej nr 285 oraz 286 pod kątem turystycznym.

4.3.1.8. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kamienna Góra⁵⁸

Studium wskazuje na korzystne położenie gminy na przebiegach DK5, DW367 oraz planowanej drogi ekspresowej S3, a także czterech linii kolejowych: nr 298, 299, 330 (przeznaczona uchwałą Zarządu PKP S.A. Nr 69 z dnia 13.III.2002 r. do likwidacji) i 345.

⁵⁵ Uchwała Nr LXIV/254/2014 Rady Miejskiej w Głuszycy z dnia 30 stycznia 2014 r.

⁵⁶ Uchwała Nr XXVII/05/09 Rady Miejskiej w Jaworzynie Śląskiej z dnia 28 stycznia 2009 r.

⁵⁷ Uchwała Nr XXXIX/208/2010 Rady Miasta Jedlina-Zdrój z dnia 10 listopada 2010 r.

⁵⁸ Uchwała Nr XXI/118/12 Rady Miejskiej w Kamiennej Górze z dnia 30 maja 2012 r.

Rozwój gminy w aspekcie komunikacyjnym, opiera się na planowanej do realizacji drodze ekspresowej S3, Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym (korytarz CETC-ROUTE65), DK3 i DK5 oraz DW367.

4.3.1.9. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kamienna Góra⁵⁹

Układ transportowy tworzony przez DK5, DW367 oraz pobliskie DW368 i DW369, a także linie kolejowe nr 298, 299, 308 i 330, stanowi duży potencjał komunikacyjny gminy, niemniej jednak, Studium zauważa, że infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji oraz odbudowy sieci, by można było w pełni wykorzystać jej potencjał transportowy.

Rozwój gminy, wskazywany przez Studium, opiera się o budowę drogi ekspresowej S3 (element planowanego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego), modernizację dróg, budowę chodników, rozwój linii kolejowych nr 298 i 299, odbudowę infrastruktury na liniach nr 308 i 330 (na wybranych, rozebranych odcinkach dopuszcza realizację ciągów pieszych i rowerowych), budowę systemu tras pieszych i rowerowych.

4.3.1.10. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Lubawka⁶⁰

Studium opiera rozwój gminy o DK5, DW369 oraz planowaną drogę ekspresową S3 (Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy). Nie przewiduje natomiast interwencji w transport kolejowy.

4.3.1.11. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Marcinowice⁶¹

W ramach zadań służących do realizacji ponadlokalnych celów publicznych, Studium wskazuje na przebudowę/modernizację DK35 oraz realizację północnego obejścia Marcinowic w ciągu DK35. Ponadto Studium wskazuje potrzebę odtworzenia funkcji transportowej dla nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 285 oraz rozbudowę systemu tras rowerowych.

4.3.1.12. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Mieroszów⁶²

Studium wskazuje na rozwój oparty o DK35, wraz z obejściami miejscowości, DW380 (głównie transport kruszyw i surowców skalnych), zmodernizowaną linię kolejową nr 291, turystyczną trasę Drogi Śródsudeckiej, systemie tras rowerowych, a także o połączeniach transportem publicznym z czeskim Meziměstí. Do zagrożeń dla prawidłowego rozwoju gminy Studium uznaje m.in.

⁵⁹ Uchwała Nr XVIII/90/12 Rady Gminy Kamienna Góra z dnia 25 kwietnia 2012 r.

⁶⁰ Uchwała Nr VI/54/11 Rady Miejskiej w Lubawce z dnia 30 czerwca 2011 r.

⁶¹ Uchwała Nr XXIX.166.13 Rady Gminy Marcinowice z dnia 22 lutego 2013 r.

⁶² Uchwała Nr LX/303/2006 Rady Miejskiej Mieroszowa z dnia 27 października 2006 r.

nienormatywny wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 291, który utrudnia w istotny sposób skomunikowanie Sokołowska z DK35.

4.3.1.13. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miejskiej Nowa Ruda⁶³

Pierwsza Częściowa Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miejskiej Nowa Ruda wskazuje na potencjał komunikacyjny miasta oparty o DW381 (obecnie wnioskowane obejście Nowej Rudy Słupca), DW385, linie kolejowe nr 286 i 327, trasę Drogi Śródsudeckiej, dworzec autobusowy (z wykorzystaniem połączeń autobusowych do obsługi wewnątrzmięskiej, szczególnie Nowej Rudy Drogosławia i Nowej Rudy Słupca), system tras rowerowych.

Pożądane zmiany w układzie komunikacyjnym miasta wynikają z braku alternatywnego połączenia centrum z Nową Rudą Słupcem w ciągu DW381, braku ominięcia centrum miasta w ciągu DW385, złego stanu technicznego linii kolejowych, a przez to niewykorzystanie ich potencjału transportowego, a także z wykorzystania połączeń autobusowych do obsługi miasta.

4.3.1.14. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Ruda⁶⁴

Gmina Uchwałą Nr 98/XIII/07 Rady Gminy Nowa Ruda z dnia 4 grudnia 2007 r. unieważniła dotychczasowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Ruda – Uchwałą Nr 125/XVIII/00 Rady Gminy Nowa Ruda z dnia 15 września 2000 r., zmienione uchwałami Nr 130/XXIV/05 Rady Gminy Nowa Ruda z dnia 27 stycznia 2005 r. oraz Nr 177/XXXI/05 Rady Gminy Nowa Ruda z dnia 28 listopada 2005 r. i przystąpiła do sporządzania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Ruda.

4.3.1.15. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stare Bogaczowice⁶⁵

W oparciu o wyniki analizy oceny aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stare Bogaczowice, zatwierdzonego Uchwałą Nr XXVI/179/01 Rady Gminy Stare Bogaczowice z dnia 29 czerwca 2001 r., zmienionego Uchwałą Nr IX/57/07 Rady Gminy Stare Bogaczowice z dnia 23 listopada 2007 r. oraz Uchwałą Nr XV/103/08 Rady Gminy Stare Bogaczowice z dnia 26 września 2008 r., Gmina Stare Bogaczowice Uchwałą Nr XVIII/108/13 Rady Gminy Stare Bogaczowice z dnia 24 maja 2013 r. przystąpiła do opracowania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Stare Bogaczowice.

⁶³ Uchwała Nr 281/XXXIV/13 Rady Miejskiej w Nowej Rudzie z dnia 29 maja 2013 r.

⁶⁴ Uchwała Nr 98/XIII/07 Rady Gminy Nowa Ruda z dnia 4 grudnia 2007 r.

⁶⁵ Uchwała Nr XXVI/179/01 Rady Gminy Stare Bogaczowice z dnia 29 czerwca 2001 r.

4.3.1.16. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Strzegom⁶⁶

Studium opiera rozwój miasta i gminy o przebudowę DK5 i DW374, wraz z budową obwodnicy Jaroszowa w ciągu DK5 oraz Strzegomia i Wieśnicy w ciągu DW374, a także modernizację i wykorzystanie potencjału transportowego linii kolejowych nr 137, 266 i 302. W dokumencie przewidziano także budowę tras rowerowych. Obecnie gmina Strzegom Uchwałą Nr 76/13 Rady Miejskiej w Strzegomiu z dnia 23 października 2013 r. przystąpiła do sporządzania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Strzegom.

4.3.1.17. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczawno-Zdrój⁶⁷

Miasto Szczawno-Zdrój, Uchwałą Nr XX/34/12 Zmieniło studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczawna-Zdroju, zatwierdzone Uchwałą Nr XLVI/17/98 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 8 czerwca 1998 r. z późniejszymi zmianami dokonanymi Uchwałami: Nr XLV/6/06 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 27 lutego 2006 r., Nr XXVI/33/08 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 27 października 2008 r. oraz Nr XXXV/18/09 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 25 maja 2009 r. Ustalenia Studium w zakresie komunikacji powielają w każdej zmianie Studium zapisy pierwotnego dokumentu. Studium wskazuje na potrzebę wyprowadzenia ruchu niezwiązanego z uzdrowskim charakterem miasta na ciąg obwodowy po północnej stronie miasta – obecnie zrealizowana w całości obwodnica miasta w ciągu DW376, oraz po wschodniej stronie – planowana obwodnica Szczawna-Zdroju i Wałbrzycha w ciągu DW375. Ponadto wskazuje się na potrzebę rozwoju sieci tras rowerowych, szczególnie w oparciu o byłą linię kolejową Wałbrzych – Boguszów-Gorce.

4.3.1.18. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnica⁶⁸

Uchwałą Nr XLIV/517/14 Rady Miejskiej Świdnicy z dnia 30 września 2014 r., miasto Świdnica przystąpiło do sprawdzenia aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnica oraz aktualności obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

4.3.1.19. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Świdnica⁶⁹

Studium wskazuje potrzebę modernizacji DK35, wraz z budową obwodnicy Świdnicy, DW379 i DW382, linii kolejowych nr 137, 274 i 285, wzmocnienie osi komunikacyjnej ze Świdnicy w kierunku autostrady A4 (obecnie funkcjonująca trasa obwodnicy Świdnicy w ciągu DW382 wraz z drogą

⁶⁶ Uchwała Nr 67/12 Rady Miejskiej w Strzegomiu z dnia 10 września 2012 r.

⁶⁷ Uchwała Nr XX/34/12 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 11 czerwca 2012 r.

⁶⁸ Uchwała Nr XXXV/422/09 Rady Miejskiej w Świdnicy z dnia 3 lipca 2009 r.

⁶⁹ Uchwała Nr LV/468/2009 Rady Gminy Świdnica z dnia 4 grudnia 2009 r.

powiatową nr 3396D), a docelowo nowej trasy drogi szybkiego ruchu łączącej Wrocław z Wałbrzychem.

4.3.1.20. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świebodzice⁷⁰

Studium wskazuje na potrzebę modernizacji układu drogowego poprzez realizację obwodnic miasta w ciągu DK34 oraz DW374, rozbudowy systemu tras rowerowych. Jednocześnie zwraca uwagę na potencjał istniejącego systemu transportowego – DK34, DK35, DW374, linii kolejowej nr 274 oraz lotniska o charakterze sportowo – usługowym.

Miasto Świebodzice Uchwałą Nr XX/110/2012 Rady Miejskiej w Świebodzicach z dnia 16 lutego 2012 r., sprawdziło aktualność obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świebodzice oraz aktualności obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Jednym z wniosków jest wymóg wprowadzenia zmian dokumentu Studium w zakresie przeznaczenia terenów oraz aktualizacji ustaleń zapisów.

4.3.1.21. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Walim⁷¹

Gmina Walim, Uchwałą Nr XL/231/2009 Rady Gminy Walim z dnia 26 października 2009 r., zmieniła Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Walim, zatwierdzone Uchwałą Nr VI/18/98 Rady Gminy w Walimiu z dnia 30 grudnia 1998 r., zmienionego Uchwałą Nr XIII/72/2007 Rady Gminy w Walimiu z dnia 25 października 2007 r. Studium wskazuje na modernizację i budowę nowych szlaków turystycznych i rowerowych oraz modernizację istniejącego układu drogowego w zakresie podnoszenia jego walorów użytkowych – docelową przebudowę DW379 do przekroju G2/2. Natomiast w zakresie komunikacji kolejowej Studium wskazuje na potrzebę wznowienia funkcjonowania linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica – Jedlina-Zdrój, jako linii turystycznej. Alternatywnie, w przypadku niewykorzystania potencjału transportowego tej linii kolejowej, wykorzystanie jej wraz z odgałęzieniem Jugowice – Walim pod trasy rowerowe.

4.3.1.22. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żarów⁷²

Obowiązujące Studium wskazuje na potrzebę stworzenia nowej trasy omijającej Żarów, aktywizującej obszary aktywności gospodarczej i łączącej je z autostradą A4 (zrealizowana trasa drogi powiatowej nr 3396D Świdnica – Żarów – DK5 (A4) oraz na modernizację linii kolejowej nr 274, a także na rozwój tras rowerowych. Obecnie Gmina Żarów, w oparciu o wyniki analizy oceny aktualności obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żarów, Uchwałą Nr LIII/413/2014 Rady Miejskiej w Żarowie z dnia 24 października 2014 r. przystąpiła

⁷⁰ Uchwała Nr XXXIII/181/08 Rady Miejskiej w Świebodzicach z dnia 27 sierpnia 2008 r.

⁷¹ Uchwała Nr XL/231/2009 Rady Gminy Walim z dnia 26 października 2009 r.

⁷² Uchwała Nr XXXIX/301/2013 Rady Miejskiej w Żarowie z dnia 29 sierpnia 2013 r.

do opracowania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żarów.

4.3.2. Strategie zrównoważonego rozwoju gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej

4.3.2.1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wałbrzycha do 2020 roku⁷³

Strategia, w ramach celu nadrzędnego „wysoka jakość życia mieszkańców Wałbrzycha – gospodarka” wskazuje cel 4: rozwiniętą infrastrukturę i sprawnie funkcjonujące połączenia komunikacyjne miasta (wewnętrzne i zewnętrzne) i zadania obejmujące swoim zakresem opracowanie i wdrożenie kompleksowej koncepcji rozwoju infrastruktury drogowej w oparciu o kierunki rozwoju funkcjonalno-przestrzennego miasta, budowę obwodnicy Wałbrzycha w ciągu DK35, odbudowę sieci dróg w granicach administracyjnych miasta, poprawę dostępności komunikacyjnej miasta oraz inteligentny system zarządzania transportem.

Natomiast w zakresie transportu publicznego Strategia wskazuje na uruchomienie multimodalnego systemu transportu publicznego, budowę centrum przesiadkowego kolejowo-autobusowego Wałbrzych Centralny, a także na inteligentny system zarządzania transportem.

Zadania dotyczące wdrożenia programów: Śródmieście bez spalin, Parking za darmo, Dzień bez samochodu, Parkuj i jedź oraz Wdrożenie programu Rowerowy Wałbrzych 2020 (zgodnie z założeniami przyjętymi w programie Zielony Wałbrzych 2020), należą do grupy działań proekologicznych miasta.

4.3.2.2. Strategia rozwoju gminy Boguszów-Gorce

Gmina Boguszów-Gorce aktualnie nie posiada opracowanej strategii zrównoważonego rozwoju.

4.3.2.3. Strategia Rozwoju Gminy Czarny Bór na lata 2012-2020⁷⁴

Jednym z głównych celów przestrzennych Strategii jest uporządkowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej gminy. Jednym z celów operacyjnych obszaru infrastruktury technicznej jest poprawa infrastruktury komunikacyjnej poprzez m.in. budowę obwodnicy Czarnego Boru w ciągu DW367, poprawa infrastruktury mostowej oraz poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w aspekcie pieszych. Strategia wskazuje także na planowaną drogę ekspresową S3, jako jeden ze stymulatorów rozwoju gminy.

4.3.2.4. Strategia Rozwoju Gminy Dobromierz na lata 2014-2020⁷⁵

Elementem celu 1: Poprawa warunków życia poprzez rozwój podstawowej infrastruktury technicznej, jest infrastruktura komunikacyjna, dla której Strategia wskazuje poprawę stanu technicznego dróg

⁷³ Uchwała Nr LXIII/645/2014 Rady Miejskiej Wałbrzycha z 17 czerwca 2014 r.

⁷⁴ Uchwała Nr XII/57/2011 rady Gminy Czarny Bór z dnia 22 grudnia 2011 r.

⁷⁵ Uchwała Nr XXXIX/222/13 Rady Gminy Dobromierz z dnia 15 listopada 2013 r.

i chodników. Strategia podkreśla ponadto wpływ na rozwój gminy DK5 i DK34 oraz planowanej drogi ekspresowej S3.

4.3.2.5. Strategia Rozwoju Gminy Głuszycy na lata 2012-2020⁷⁶

W ramach Celu strategicznego: Dostosowanie infrastruktury technicznej i społecznej do potrzeb mieszkańców i turystów, Strategia wskazuje na rozwój tras MTB, stworzenie tras rowerowych, stworzenie sieci Rowerobusów, w tym z połączeniem z czeską siecią Cyklobusów, a także realizacja, wspieranie i propagowanie inwestycji proekologicznych (np. transport niskoemisyjny) oraz budowę obwodnicy Głuszycy w ciągu DW381.

Ponadto Strategia, w ramach Partnerstwa Tajemniczy Trójkąt (wspólny projekt gminy Głuszycy, Jedlina-Zdrój i Walim), wskazuje na wspólne elementy Strategii Partnerstwa w obszarze PTT – rozwój infrastruktury kolejowej, wspólne działania na rzecz rozwoju infrastruktury drogowej, wspólne działania na rzecz rozwoju lokalnego transportu publicznego oraz wspieranie i propagowanie inwestycji proekologicznych.

4.3.2.6. Strategia rozwoju gminy Jaworzyna Śląska oraz gminna strategia wsparcia rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw⁷⁷

Ze względu na opracowanie Strategii w roku 1999 r., względem zmian strukturalnych, prawnych, ekonomiczno-gospodarczych i społecznych, nie jest ona obecnie aktualna.

4.3.2.7. Strategia Rozwoju Gminy Jedlina –Zdrój na lata 2011-2020⁷⁸

Zgodnie z celem strategicznym Jedlina-Zdrój miasto ładu przestrzennego, nowoczesnej i funkcjonalnej infrastruktury miejskiej, celem operacyjnym jest m.in. utrzymywanie bezpiecznego i efektywnego miejskiego układu komunikacyjnego, należytego stanu technicznego jezdni, chodników oraz współpraca z ościennymi gminami i podmiotami w zakresie rozwoju transportu publicznego.

4.3.2.8. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Kamienna Góra⁷⁹

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Kamienna Góra przyjęta przez Radę Miejską w Kamiennej Górze w dniu 27 października 2004 r., wskazuje na konieczność poprawy stanu technicznego infrastruktury transportowej, obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego, ograniczenie ruchu w centrum miasta.

⁷⁶ Uchwała Nr XX/107/2012 Rady Miejskiej w Głuszycy z dnia 24 stycznia 2012 r.

⁷⁷ Strona BIP Gminy Jaworzyna Śląska: bip.jaworzyna.net

⁷⁸ Uchwała Nr XII/62/11 Rady Miasta Jedlina-Zdrój z dnia 25 listopada 2011 r.

⁷⁹ Strona BIP Miasta Kamienna Góra: bip.kamiennagora.pl

4.3.2.9. Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Kamienna Góra – Kamienna Góra 2000 Plus⁸⁰

Ze względu na to, że Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Kamienna Góra – Kamienna Góra 2000 Plus jest dokumentem przyjętym Uchwałą Nr XII/45/97 Rady Gminy z dnia 29 października 1997 r. nie jest ona obecnie aktualna.

4.3.2.10. Strategia Rozwoju Gminy Lubawka⁸¹

Strategia z 2002 roku wskazuje szanse rozwojowe gminy w postaci planowanej drogi ekspresowej S3, transportu multimodalnego (droga-kolej), modernizacji oraz rozbudowie systemów komunikacyjnych.

4.3.2.11. Strategia Rozwoju Gminy Marcinowice⁸²

Strategia opracowana w 2000 roku opisuje zrównoważony rozwój gminy Marcinowice tylko do roku 2010, w związku z czym jest ona w chwili obecnej nieaktualna.

4.3.2.12. Strategia rozwoju gminy Mieroszów na lata 2014-2020⁸³

Jako cele strategiczne rozwoju infrastruktury technicznej gminy Mieroszów, Strategia wskazuje m.in. rozwój infrastruktury technicznej oraz współpracę transgraniczną. Najważniejszymi celami operacyjnymi jest budowa i modernizacja dróg i chodników, wspieranie rozwoju transportu kolejowego oraz poprawa dostępności komunikacyjnej z Aglomeracją Wałbrzyską, Przedgórzem Sudeckim i Republiką Czeską.

Natomiast w ramach współpracy transgranicznej, Strategia wskazuje jako główne cele operacyjne realizację wspólnych projektów dofinansowanych ze środków UE oraz działania na rzecz rozwoju kolei transgranicznej.

4.3.2.13. Strategia rozwoju gminy miejskiej Nowa Ruda na lata 2014-2020⁸⁴

Strategia wskazuje na brak dobrej oferty transportu publicznego zarówno w zakresie połączeń kolejowych – zbyt mała liczba kursów, jak i autobusowych – brak tras, szczególnie przewoźników prywatnych, które zaspokajałyby potrzeby wynikające z rozwijającego się ruchu turystycznego.

Jednym z celów strategicznych jest sprawna i efektywna infrastruktura komunikacyjna i techniczna w mieście oraz poprawa dostępności komunikacyjnej. Jako główne działania w zakresie zrównoważonego rozwoju i poprawy dostępności komunikacyjnej miasta Nowa Ruda, Strategia wskazuje na rewitalizację dróg w noworudzkiej strefie rewitalizacji, poprawę parametrów technicznych oraz remont infrastruktury drogowej na terenie miasta, budowę i modernizację

⁸⁰ Strona BIP Gminy Kamienna Góra: bip.kamiennagora.tensoft.pl

⁸¹ Strona BIP Gminy Lubawka: Lubawka.nowczesnagmina.pl

⁸² Strona BIP Gminy Marcinowice: bip.marcinowice.pl

⁸³ Uchwała Nr L/238/13 Rady Miejskiej Mieroszowa z dnia 30 grudnia 2013 r.

⁸⁴ Uchwała Nr 448/LI/14 Rady Miejskiej w Nowej Rudzie z dnia 30 lipca 2014 r.

łączników z drogą Sudecką, modernizację alternatywnych dróg dla DW381, wspieranie działań na rzecz budowy obwodnicy Nowej Rudy Słupca.

Natomiast w zakresie transportu publicznego Strategia wskazuje na współpracę z organizatorami transportu kolejowego na rzecz modernizacji infrastruktury kolejowej oraz rozbudowy sieci połączeń oraz współpracę z organizatorami pasażerskich przewozów autobusowych na rzecz rozbudowy sieci połączeń. Ponadto Strategia mówi o budowie parkingów oraz rozwoju systemu tras rowerowych, szczególnie pod kątem tras turystycznych.

4.3.2.14. Strategia Rozwoju Gminy Nowa Ruda do roku 2015⁸⁵

Ze względu na określony czas obowiązywania Strategii Rozwoju Gminy Nowa Ruda do roku 2015, nie jest ona obecnie aktualna, szczególnie pod kątem obowiązywania nowego okresu programowania 2014-2020.

4.3.2.15. Strategia Rozwoju Gminy Stare Bogaczowice na lata 2012-2020⁸⁶

Do celów strategicznych Strategia zalicza poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej oraz wspieranie działań z zakresu remontu dróg i mostów. Natomiast jako cele operacyjne Strategia wskazuje na zwiększenie dostępności komunikacyjnej gminy, przebudowę i modernizację dróg i oświetlenia oraz budowę chodników przy drogach powiatowych i wojewódzkich.

4.3.2.16. Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Strzegom na lata 2010-2020⁸⁷

Gmina Strzegom nie posiada obecnie opracowanej strategii zrównoważonego rozwoju.

W Strategii Rozwoju Lokalnego Gminy Strzegom na lata 2010-2020 wskazano jako cel operacyjny modernizację i budowę infrastruktury drogowej. W katalogu propozycji działań na lata 2010-2020, Strategia wskazuje budowę obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej (DW382), realizację łącznika do nowej obwodnicy z miejscowości Graniczna, modernizację i rozbudowę sieci dróg w gminie oraz naprawę chodników.

Strategia wskazuje również na tworzenie tras i ścieżek rowerowych ramach celu strategicznego – podnoszenie atrakcyjności gminy jako miejsca aktywnego wypoczynku (cel operacyjny – rozwój infrastruktury sportowej i rekreacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wiejskich).

4.3.2.17. Strategia Rozwoju Uzdrowskiej Gminy Miejskiej Szczawno-Zdrój⁸⁸

Gmina Szczawno-Zdrój, Uchwałą Nr XLVI/37/14 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 14 listopada 2014 r., zmieniła §1 Uchwały nr XXI/30/2000 Rady Miejskiej Szczawna-Zdroju z dnia 30 czerwca 2000 r. – Strategia Rozwoju Uzdrowskiej Gminy Miejskiej Szczawna-Zdroju, który

⁸⁵ Uchwała Nr 217/XXX/09 Rady Gminy Nowa Ruda z dnia 16 kwietnia 2009 r.

⁸⁶ Uchwała Nr X/54/12 Rady Gminy Stare Bogaczowice z dnia 17 lutego 2012 r.

⁸⁷ Uchwała Nr 73/10 Rady Miejskiej w Strzegomiu z dnia 27 października 2010 r.

⁸⁸ Uchwała Nr XLVI/37/14 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 14 listopada 2014 r.

otrzymał brzmienie: Uchwała się strategię Rozwoju Uzdrawiskowej Gminy Miejskiej Szczawno-Zdrój do 31 grudnia 2018 roku, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

W związku z powyższym nadal obowiązująca Strategia, opracowana w roku 2000, wskazuje cele strategiczne, które są obecnie w większości zrealizowane, np. obwodnica miasta w ciągu DW376, czy też poprawa jakości dróg i infrastruktury towarzyszącej, modernizacja ciągów komunikacyjnych i zwiększenie ilości miejsc parkingowych i postojowych.

4.3.2.18. Strategia Rozwoju Miasta Świdnicy na lata 2009-2020⁸⁹

Strategia – Świdnica w perspektywie pokoleniowej. Strategia Miasta A.D. 2009, w ramach strategicznych wyborów wskazuje na potrzebę poprawy systemów komunikacji poprzez sprawnie funkcjonującą komunikację zbiorową, która obsługuje miasto zsynchronizowanymi ze sobą liniami, taborem dopasowanym pojemnościowo do potoków pasażerskich, w powiązaniu ze zwiększającą się częstotliwością kursowania, skracaniem dojazdu do przystanków komunikacyjnych.

Strategia wskazuje także na możliwy rozwój transportu osobowego w oparciu o nowe konstrukcje pojazdów – hybrydowe, elektryczne, czy też typu Ginger/Segway. Ponadto wskazuje na konieczność ograniczania ruchu samochodowego w obszarze centralnym miasta, nawet kosztem realizacji bezpłatnych parkingów satelitarnych wobec centrum, czy też bezpłatnej komunikacji miejskiej. Polityka mobilności miasta powinna opierać się na stopniowym ograniczaniu ruchu pojazdów i ich parkowania w centrum, likwidacji parkowania na chodnikach oraz na propagowaniu sprawnego poruszania się po Miście pieszo, rowerem, komunikacją miejską.

Natomiast w aspekcie powiązań komunikacyjnych Świdnicy, Strategia wskazuje na potrzebę poprawy dostępności komunikacyjnej, drogowej i kolejowej z Wrocławiem, usprawnienie dojazdu do autostrady A4 (zrealizowany obecnie łącznik w ciągu drogi powiatowej nr 3396D, wraz z obwodnicą Świdnicy w ciągu DW382), wykorzystanie potencjału tzw. Drogi Przesudeckiej, czy też transportu kolejowego, szczególnie na liniach o zawieszonym obecnie ruchu pasażerskim., tworząc w Świdnicy turystyczny węzeł przesiadkowy (obecnie realizowany węzeł przesiadkowy przy dworcu kolejowym).

4.3.2.19. Strategia Rozwoju Gminy Świdnica na lata 2014-2020⁹⁰

W ramach priorytetu rozwój infrastruktury transportowej, Strategia wskazuje na konieczność poprawy stanu technicznego drogowej infrastruktury transportowej gminy oraz budowy nowych dróg, z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci chodników, przejść dla pieszych, zatok autobusowych oraz rozwoju systemu dróg rowerowych, tak by łączyły one ze sobą poszczególne miejscowości.

Także transport kolejowy wskazany jest w Strategii jako element rozwojowy infrastruktury transportowej gminy poprzez modernizację istniejących linii kolejowych, przywrócenie ruchu pasażerskiego na odcinkach obecnie zwieszonych, a także modernizację obiektów stacyjnych. Ponadto Strategia wskazuje na lobbowanie uruchomienia kolejowych linii turystycznych na relacji Świdnica – Jedlina-Zdrój – Nowa Ruda – Kłodzko.

⁸⁹ Uchwała Nr XLII/500/2010 Rady Miejskiej w Świdnicy z dnia 19 lutego 2010 r.

⁹⁰ Uchwała Nr LXIII/557/2014 Rady Gminy Świdnica z dnia 24 października 2014 r.

Kierunki rozwoju Strategii, w ramach integracji gminy z regionem wskazują na nowoczesną sieć komunikacyjną, jako element wspólnej polityki z Gminą Miejską Świdnica oraz na konsekwentną odbudowę parametrów jakościowych gminnego układu drogowego. Rozwój komunikacji kolejowej ma być kontynuowany w ramach realnych regionalnych projektów o charakterze turystyczno-rekreacyjnym.

4.3.2.20. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Świebodzice na lata 2012-2020⁹¹

W ramach obszaru rozwojowego infrastruktura miejska, Strategia wskazuje następujące cele rozwojowe – usprawnienie ruchu na węzłowych skrzyżowaniach poprzez budowę rond i sygnalizacji, integracja komunikacyjna miasta oraz optymalizacja wykorzystania dysponowanego taboru w zakresie dopasowania wielkości taboru do jego obciążenia. Pożądanymi działaniami w tym zakresie są modernizacja obecnego układu komunikacyjnego, budowa nowych odcinków, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w aspekcie pieszych rowerzystów oraz usprawnienie transportu publicznego poprzez optymalizację i zwiększenie jego funkcjonalności, a także usprawnienie dostępności komunikacyjnej obecnych i nowych obszarów rozwojowych miasta.

4.3.2.21. Strategia Rozwoju Gminy Walim na lata 2012-2020⁹²

Strategia wskazuje na potrzebę likwidacji wszystkich widocznych braków infrastrukturalnych, w tym remonty i budowę chodników. Ponadto Strategia, powołując się na Partnerstwo Tajemniczy Trójkąt, wskazuje na wspólne elementy Strategii Partnerstwa w obszarze PTT – rozwój infrastruktury kolejowej, wspólne działania na rzecz rozwoju infrastruktury drogowej, wspólne działania na rzecz rozwoju lokalnego transportu publicznego oraz wspieranie i propagowanie inwestycji proekologicznych.

4.3.2.22. Strategia Rozwoju Gminy Żarów⁹³

Strategia wskazuje na budowę i modernizację dróg gminnych, budowę obwodnicy Żarowa (inwestycja obecnie zrealizowana jako łącznik Świdnica-A4 w ciągu drogi powiatowej nr 3396D), budowę i rozbudowę chodników oraz rozbudowę sieci ścieżek rowerowych.

4.3.3. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej

W obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej tylko Wałbrzych i Świdnica posiadają uchwalone Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – Plany Transportowe. Warto zauważyć, że Plan Transportowy opracowany przez Gminę Miasto Świdnicę, był pierwszym uchwalonym Planem Transportowym w kraju.

⁹¹ Uchwała Nr XX/109/2012 Rady Miejskiej w Świebodzicach z dnia 16 lutego 2012 r.

⁹² Uchwała Nr XIII/63/2011 Rady Gminy Walim z dnia 19 grudnia 2011 r.

⁹³ Uchwała Nr XXX/184/2004 Rady Miejskiej w Żarowie z dnia 18 listopada 2004 r.

4.3.3.1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Świdnicy⁹⁴

Gmina Miasto Świdnica jest organizatorem transportu publicznego - wykonuje zadania publiczne dotyczące komunikacji zbiorowej w ramach lokalnego transportu zbiorowego na obszarze gmin: Świdnica, Marcinowice i miasto Świdnica – członków porozumienia z dnia 22 listopada 2004 r.

Do głównych celów Plan Transportowy zalicza m.in. zapewnienie dostępności przestrzennej, czasowej i ekonomicznej podróżnym, zapewnienie efektywności ekonomiczno-finansowej, zapewnienie integracji obszarowej i rodzajowej.

Plan Transportowy zakłada, że w wyniku jego realizacji powstanie zintegrowany system obsługi miasta – linie miejskie oraz okolicznych miejscowości – linie podmiejskie. Łącznie funkcjonować powinno 13 linii autobusowych. Źródłem finansowania usług przewozowych mają być dopłaty z budżetów gmin, wpływy ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych.

Jednym z elementów pożądanego standardu usług przewozowych jest zapewnienie rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych na obszarach zurbanizowanych, bezpośrednio przy obiektach oświatowych i kulturalnych, zakładach pracy, dużych obiektach handlowych i sportowo-rekreacyjnych, w odległości i ilości ułatwiającej swobodne dojście do nich.

Jako kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Plan Transportowy przyjmuje w całości zapisy dokumentu Transport publiczny – Kierunki rozwoju zaprezentowano na sesji Rady Miejskiej w Świdnicy w maju 2010 roku.

4.3.3.2. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju⁹⁵

W nawiązaniu do porozumienia międzygminnego z dnia 30 grudnia 2010 r. zawartego pomiędzy Gminą Wałbrzych i Uzdrowską Gminą Szczawno-Zdrój w sprawie powierzenia Gminie Wałbrzych zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Uzdrowskiej Gminy Szczawno-Zdrój, Plan Transportowy obejmuje swoim zasięgiem dwa miasta – Wałbrzych oraz Szczawno-Zdrój.

Plan Transportowy został opracowany w okresie, kiedy Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie połączenia miasta na prawach powiatu Wałbrzych z powiatem wałbrzyskim (Dz. U. z 2002 r. Nr 93, poz. 821), Wałbrzych od dnia 1 stycznia 2003 r. przestał być miastem na prawach powiatu i stał się gminą i wszedł w skład powiatu wałbrzyskiego. Dopiero z dniem 1 stycznia 2013 r. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 lipca 2012 r. w sprawie przywrócenia miastu Wałbrzych statusu miasta na prawach powiatu oraz ustalenia granic powiatu wałbrzyskiego (Dz. U. z 2012 r. poz. 853), Wałbrzych ponownie stał się miastem na prawach powiatu. Plan Transportowy w aspekcie rozwoju transportu zbiorowego zakładał także wersję, kiedy Wałbrzych będzie miastem na prawach powiatu.

⁹⁴ Uchwała Nr XVII/214/42 Rady Miejskiej w Świdnicy z dnia 25 maja 2012 r.

⁹⁵ Uchwała Nr XXI/41/12 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 20 sierpnia 2012 r. oraz Uchwała nr XXXV/283/2012 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 10 lipca 2012 r.

Plan Transportowy odnosi się do stanu obecnego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i w Szczawnie-Zdroju, wskazując działania mające na celu wzrost funkcjonalności komunikacji miejskiej oraz jej kierunki rozwoju. W aspekcie transportu publicznego poza granicami administracyjnymi Wałbrzyska (w obszarze obecnej Aglomeracji Wałbrzyskiej), Plan Transportowy wskazuje na konieczność integracji wszystkich rodzajów środków transportu publicznego (wspólny bilet, budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych) oraz łatwość zakupu pełnej oferty biletowej poprzez szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów (kioski, sklepy), uzupełniony o automaty biletowe oraz punkty obsługi klienta.

Plan Transportowy wskazuje na możliwość finansowania przewozów w postaci zwrotu utraconych korzyści z tytułu stosowania ustawowych ulg taryfowych na liniach przekraczających granice gmin, którą stwarza Ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Dopłaty z budżetu centralnego nie dotyczą komunikacji miejskiej realizowanej w oparciu o porozumienia międzygminne. Gmina Wałbrzych – miasto na prawach powiatu, może w przyszłości sprawnie zarządzać liniami powiatowymi na mocy porozumienia ze Starostą Powiatu Wałbrzyskiego. Dlatego należy dążyć do wprowadzenia integracji transportu publicznego na obszarze obecnej Aglomeracji Wałbrzyskiej. Wówczas źródłami finansowania transportu publicznego, oprócz środków pozyskanych ze sprzedaży biletów, mogą być budżety samorządów na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz środki z budżetu centralnego.

Plan Transportowy wskazuje także na możliwość wykorzystania potencjału transportu kolejowego zarówno w przewozach aglomeracyjnych, jak i w regionalnych, co wymaga tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czy integracji taryfowo-biletowej. Węzły i przystanki przesiadkowe powinny dodatkowo obejmować różne kategorie linii autobusowych na połączeniach podmiejskich, lokalnych, czy regionalnych.

4.3.4. Przegląd opracowań studialnych gmin

4.3.4.1. Strategia rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013-2020⁹⁶

Jednym z obszarów funkcjonowania Aglomeracji Wałbrzyskiej jest infrastruktura komunikacyjna, w tym szczególnie układ i sieć dróg ponadlokalnych oraz powiązania transportu kolejowego, głównie o znaczeniu gospodarczym oraz osadniczym.

W ramach priorytetu sprawna i efektywna infrastruktura Strategia dąży do stworzenia sprawnej i efektywnej infrastruktury transportowej, która w istotny sposób usprawni dostępność komunikacyjną całego obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej. Celem strategicznym jest dogodna dostępność komunikacyjna, której głównymi kierunkami są: poprawa parametrów technicznych dróg, zapewnienie szybkiego bezpośredniego połączenia Aglomeracji Wałbrzyskiej z jej otoczeniem, uzyskanie spójności terytorialnej w zakresie komunikacji publicznej oraz zwiększenie dostępności technologii informacyjno-komunikacyjnych.

Wobec powyższego Strategia wskazuje następujące działania w zakresie celu strategicznego – sprawna i efektywna infrastruktura:

⁹⁶ Strona internetowa Aglomeracji Wałbrzyskiej: www.aglomeracja-walbrzyska.pl, dokument ze stycznia 2013

- w ramach kierunku – poprawa parametrów technicznych dróg:
 - lobbowanie na rzecz przebudowy istniejących dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych,
 - przebudowa i modernizacje dróg gminnych,
- w ramach kierunku – zapewnienie szybkiego bezpośredniego połączenia Aglomeracji Wałbrzyskiej z jej otoczeniem:
 - lobbowanie na rzecz budowy dróg krajowych i wojewódzkich, w tym obwodnic,
 - współpraca z organizatorami transportu kolejowego na rzecz modernizacji infrastruktury kolejowej i połączeń
- w ramach kierunku – uzyskanie spójności terytorialnej w zakresie komunikacji publicznej:
 - usprawnienie połączeń komunikacji publicznej w ramach Aglomeracji Wałbrzyskiej,
- koordynacja połączeń komunikacji publicznej oferowanych przez organizatorów transportu na zasadach zrównoważonego rozwoju,
- w ramach kierunku – zwiększenie dostępności technologii informacyjno-komunikacyjnych: podejmowanie przedsięwzięć na rzecz zastosowania e-usług.

Zgodnie ze Strategią, zadaniem przedsięwzięć strategicznych (kluczowe narzędzia zmiany) jest etapowe wprowadzenie przełomowych zmian, które w okresie do 2020 roku przyczynią się do realizacji wizji rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej i staną się równocześnie załącznikiem zmian dokonujących się w sposób organiczny. Realizacja przedsięwzięć strategicznych powinna być inicjowana i koordynowana przez Aglomerację Wałbrzyską oraz gminy wchodzące w jej skład we współpracy z lokalnymi społecznościami, sektor biznesu, organizacje pozarządowe oraz instytucje naukowe. Strategia wskazuje także przedsięwzięcia wspierające jako narzędzia uzupełniające.

Strategia wskazuje listę przedsięwzięć strategicznych i wspierających dla priorytetu sprawna i efektywna infrastruktura:

- budowa bezpośredniego połączenia drogowego Aglomeracji Wałbrzyskiej z autostradą A4, z rozważeniem przebudowy dróg prowadzących z obszaru Aglomeracji do projektowanych zjazdów na drodze ekspresowej S3, lub budowa nowych zjazdów,
- przebudowa Drogi Sudeckiej wraz z budową obwodnic Boguszowa-Gorc, Czarnego Boru, Głuszycy, Jedliny-Zdroju, Nowej Rudy (wraz z rozważeniem przedłużenia obwodnic Szczawna Zdroju, Boguszowa-Gorc oraz Czarnego Boru tworzących łącznik aglomeracyjny z projektowaną drogą ekspresową S3) oraz z bezpośrednim skomunikowaniem z drogą ekspresową S3,
- budowa obwodnic Świebodzic, Szczawna-Zdrój i Wałbrzycha oraz Lubawki,
- przebudowa DK5 oraz DK35,
- Kolej Aglomeracyjna, jako porozumienie z dysponentami infrastruktury kolejowej dotyczące nowych zasad współpracy i uzyskania spójności terytorialnej w zakresie komunikacji publicznej oraz jako przebudowa infrastruktury kolejowej na trasach: Wrocław – Wałbrzych –

Kamienna Góra – Lubawka i Jelenia Góra oraz Wałbrzych – Kłodzko (wraz z szynobusem na linii Wałbrzych – Kłodzko – Słupiec),

- lądowisko biznesowo-sportowo-rekreacyjne w Świebodzicach.

Strategia wskazuje przedsięwzięcie strategiczne (PS4.5) – kolej aglomeracyjna wraz z przedsięwzięciami wspierającymi jako przedsięwzięcie możliwe do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. W związku z czym kluczowe projekty Aglomeracji Wałbrzyskiej mogą być ujęte w Zintegrowanych Inwestycjach Terytorialnych, co pozwala na uzyskanie finansowania działań zapisanych w strategii terytorialnej z różnych osi priorytetowych jednego lub kilku programów operacyjnych – np. regionalnych i krajowych.

4.3.4.2. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2014-2020⁹⁷

Nowe instrumenty polityki terytorialnej i miejskiej perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2014-2020 to także szansa na uzyskanie wsparcia środkami Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Dlatego też dokumentem niezbędnym do wykorzystania instrumentu ZIT jest Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2014-2020, która pełni funkcję wykonawczą w stosunku do Strategii rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013-2020 i stanowić będzie podstawę do przyznania wsparcia i wdrażania projektów.

Jednocześnie Strategia ZIT stanowi podstawę do wydatkowania środków UE pochodzących z budżetu Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2014–2020. Dlatego też wybór priorytetów i działań do realizacji uwzględni decyzję Instytucji Zarządzających RPO WD 2014-2020.

Strategia ZIT stanowi podstawę do wnioskowania do Zarządu Województwa Dolnośląskiego o włączenie ZIT do RPO WD 2014-2020. Ponadto Strategia ZIT będzie podstawą do występowania także o środki z budżetów programów innych niż RPO WD 2014–2020.

Partnerzy tworzący Aglomerację Wałbrzyską zatwierdzili wcześniej *Strategię Rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013-2020*, która określa najważniejsze kierunki działań rozwojowych w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Strategia ZIT stwierdza także, że rozwój społeczno-gospodarczy we wszystkich dziedzinach nie może nastąpić bez odpowiednio rozwiniętej infrastruktury drogowej i kolejowej.

Celem priorytetu sprawna i efektywna infrastruktura jest zapewnienie szybkiego bezpośredniego połączenia Aglomeracji Wałbrzyskiej z jej otoczeniem poprzez inwestycje w lokalną sieć drogową, rozwój systemu kolejowego oraz rozwój elektronicznych usług publicznych. W macierzy logicznej Strategia ZIT jako najważniejsze problemy w zakresie infrastruktury wskazuje:

- niskie parametry techniczne dróg powodujące m.in. wydłużenie czasu przejazdu, wzrost natężenia ruchu szczególnie w centrach miast oraz wzrost poziomu emisji spalin,
- brak obwodnic wielu miejscowości,

⁹⁷ Strona internetowa Aglomeracji Wałbrzyskiej: www.aglomeracja-walbrzyska.pl, dokument z czerwca 2013

- brak kluczowych łączników drogowych usprawniających transport i poprawiających dostępność komunikacyjną,
- niski poziom sprawności komunikacji publicznej,
- zły stan infrastruktury kolejowej.

Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej wiązać się powinien z działaniami, które usprawnią komunikację wewnątrz obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej, a także poprawią jej powiązania transportowe z najważniejszymi ośrodkami wzrostu w regionie (szybkie połączenie drogowe z autostradą A4 i usprawnienie połączeń kolejowych z innymi ośrodkami regionalnymi) oraz z Republiką Czeską.

Istotną osią komunikacyjną w aspekcie poprawy spójności komunikacyjnej obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej jest Droga Sudecka, łącząca go z siecią TEN-T. Dlatego też należy inwestować także w trasy komunikacyjne o dużym natężeniu ruchu prowadzące do Drogi Sudeckiej.

Wszystkie inwestycje drogowe i kolejowe muszą być spójne, dlatego należy dążyć do utworzenia systemu łączącego oba rodzaje transportu poprzez budowę centrów przesiadkowych. Strategia ZIT zakłada, że priorytet ten będzie wdrażany przez zapewnienie szybkiego, bezpośredniego połączenia Aglomeracji Wałbrzyskiej z jej otoczeniem, realizowane inwestycjami w lokalną sieć drogową oraz rozwojem systemu kolejowego.

Sprawna sieć drogowa oraz efektywna sieć kolejowa powinna pozwalać na dotarcie z każdego miejsca obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej do Wałbrzycha w czasie nie dłuższym niż 30 minut.

W zakresie inwestycji w lokalną sieć drogową przewidziano następujące typy projektów (priorytet inwestycyjny – zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi):

- przedsięwzięcia z zakresu budowy i przebudowy dróg publicznych, skoncentrowane na drogach poprawiających dostępność transportową ośrodków regionalnych i subregionalnych do infrastruktury sieciowej i węzłowej TEN-T,
- inwestycje służące wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości – obwodnice i obejścia miejscowości,
- realizacja działań uzupełniających służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzrostu przepustowości i sprawności (Inteligentne Systemy Transportowe).

W zakresie rozwoju systemu kolejowego przewidziano następujące typy projektów (priorytet inwestycyjny – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszeniu hałasu):

- infrastruktury transportu kolejowego, których zarządcą nie są PKP PLK S.A. (linia demarkacyjna), położonej poza siecią połączeń krajowych i międzynarodowych, polegające na budowie, modernizacji oraz rehabilitacji infrastruktury liniowej, punktowej (dworce kolejowe, stacje i przystanki kolejowe) oraz towarzyszącej, w tym działania podnoszące bezpieczeństwo i konkurencyjność transportu kolejowego,
- inwestycji na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK SA, wynikające z Kontraktu Terytorialnego.

4.3.4.3. Międzygminne Porozumienie Turystyczne Tajemniczy Trójkąt

Międzygminne Porozumienie Turystyczne "Tajemniczy Trójkąt" zostało zawarte w dniu 17 stycznia 2008 r. pomiędzy gminami Głuszyca, Jedlina-Zdrój i Walim. Strony Porozumienia podejmują się międzygminnej współpracy na rzecz rozwoju i promocji walorów turystycznych regionu, w tym w zakresie rozwoju turystyki, sportu i rekreacji poprzez działania na rzecz wspólnej komunikacji turystycznej oraz w zakresie ochrony środowiska poprzez pozyskiwanie środków na działania proekologiczne. Każda ze Stron Partnerstwa legitymuje się wspólnymi elementami Strategii Partnerstwa w postaci rozwoju infrastruktury kolejowej, wspólnego działania na rzecz rozwoju infrastruktury drogowej, rozwoju lokalnego transportu publicznego oraz wspierania i propagowania inwestycji proekologicznych.

4.3.4.4. Strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego Partnerstwa Noworudzko-Radkowskiego

Strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego Partnerstwa Noworudzko-Radkowskiego została przyjęta Uchwałą Nr 447/LI/14 Rady Miejskiej w Nowej Rudzie z dnia 30 lipca 2014 r., Uchwałą Nr 394/LI/14 Gminy Nowa Ruda z dnia 19 sierpnia 2014 r. oraz Uchwałą Nr LXI/414/14 Rady Miejskiej w Radkowie z dnia 31 lipca 2014 r. Strategia uwzględnia zasady nowego okresu programowania 2014-2020 z udziałem środków publicznych Unii Europejskiej i środków krajowych i ma na celu wykorzystanie potencjału rozwojowego oraz zapewnienie większej konkurencyjności pod względem społecznym i gospodarczym mikroregionu Noworudzko- Radkowskiego.

Strategia zwraca uwagę na pilną konieczność modernizacji dróg wojewódzkich odpowiednio do klasy G lub Z, na usprawnienie ruchu tranzytowego w ciągu DW381 poprzez kontynuację budowy kolejnych obwodnic, szczególnie Nowej Rudy Słupca, na poprawę bezpieczeństwa istniejącej sieci dróg oraz na umożliwienie dojazdu autobusami do obiektów turystycznych i sakralnych. Dla podtrzymania atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej obszaru partnerstwa Strategia wskazuje na konieczność bieżących remontów oraz modernizacji części dróg.

W zakresie komunikacji kolejowej Strategia wskazuje na wykorzystanie potencjału transportowego linii kolejowej nr 286 oraz odtworzenie ruchu na linii Ścinawka Średnia – Tłumaczów/Otovice.

Polityka rozwoju infrastruktury i środowiska Partnerstwa Noworudzko-Radkowskiego kładzie nacisk na unowocześnianie układu komunikacyjnego obszaru partnerstwa poprzez projekty strategiczne z zakresu gospodarki niskoemisyjnej, Stołowogórskiego Szlaku Komunikacyjnego, Drogi Sudeckiej oraz Turystycznej Kolei Wałbrzyskiej.

Ponadto Strategia, w ramach celu poprawa jakości i bezpieczeństwa życia poprzez dążenie do modernizacji istniejącego układu komunikacyjnego i ograniczanie społecznych i środowiskowych kosztów generowanych przez transport, wskazuje na transgraniczną modernizację i integrację układu transportowego, wykorzystanie potencjału połączeń kolejowych i lotniczych oraz kształtowanie zachowań komunikacyjnych.

4.3.4.5. Plan gospodarki niskoemisyjnej na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r. dla 15 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej⁹⁸

Jednym z głównych zadań Planu gospodarki niskoemisyjnej na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r. dla 15 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej są działania, które przyczynić się mają do osiągnięcia celów określonych w pakiecie klimatyczno-energetycznym do roku 2020, tj. redukcji emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia udziału energii pochodzącej z źródeł odnawialnych, redukcji zużycia energii finalnej, co ma zostać zrealizowane poprzez podniesienie efektywności energetycznej prowadzącej do poprawy jakości powietrza na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej. Gospodarka niskoemisyjna to jeden z kluczowych elementów programów Unii Europejskiej w nowej perspektywie finansowej 2014-2020. W zakresie komunikacji zbiorowej Plan odnosi się do transportu publicznego, który jest jednym z elementów gospodarki niskoemisyjnej, w aspekcie jego rozwoju i funkcjonalności, integracji systemowej oraz taryfowej, a także stosowania niskoemisyjnych pojazdów komunikacji zbiorowej.

Po przyjęciu projektu dokumentu, Program gospodarki niskoemisyjnej, będzie dokumentem obowiązującym, określającym cele strategiczne i szczegółowe oraz działania dla ich osiągnięcia w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej wraz ze wskazaniem ich szacunkowych kosztów i przewidywanych źródeł finansowania. Ustalone zostaną również zasady monitorowania i raportowania wyników prowadzonej polityki ekologiczno-energetycznej. Plan ten oraz zaplanowane działania przyczynią się do poprawy stanu środowiska i jakości życia mieszkańców na terenie 15 gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Plan, w ramach obszaru problemowego – transport, wskazuje w zakresie transportu publicznego, jako jeden z głównych celów szczegółowych celu strategicznego 3 – promocję i realizację wizji zrównoważonego transportu - z uwzględnieniem transportu publicznego, indywidualnego jak również rowerowego:

- inwestycje w rozwój niskoemisyjnych środków transportu publicznego,
- wzmocnienie połączeń pomiędzy miejscowościami, które prowadziłyby do zmniejszenia liczby samochodów osobowych na drogach,
- budowa infrastruktury centrów przesiadkowych,
- inwestycje w energooszczędną sygnalizację świetlną, która usprawnia ruch samochodowy,
- inwestycje ograniczające ruch samochodowy w centrach miejscowości,
- inwestycje w sieci ścieżek rowerowych,
- inwestycje w transport publiczny.

Ponadto Plan wskazuje na konieczność i potrzebę wykorzystania potencjału transportu kolejowego w obsłudze transportowej obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz jej połączenia z głównymi ośrodkami wzrostu województwa.

Kierunki działań, wynikające z powyższych celów strategicznego i szczegółowego, to zakup nowych, efektywnych autobusów miejskich, wdrażanie koncepcji węzłów przesiadkowych, miejski system transportowy, wdrożenie systemów zarządzania ruchem oraz informacji dla kierowców i informacji pasażerskiej, usprawnienie połączeń komunikacji publicznej w ramach Aglomeracji Wałbrzyskiej, a także przebudowa i modernizacja dróg oraz współpraca z organizatorami transportu kolejowego na rzecz modernizacji infrastruktury kolejowej i połączeń.

⁹⁸ Projekt do konsultacji społecznych z 2014 r.

Projekt harmonogramu rzeczowo-finansowego Aglomeracji Wałbrzyskiej przewiduje następujące działania w skali całego obszaru objętego Planem Gospodarki Niskoemisyjnej:

- budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego Aglomeracji Wałbrzyskiej jako system dostępności i wykorzystania linii kolejowych oraz jako system połączeń drogowych,
- budowa Centrum Przesiadkowego Aglomeracji Wałbrzyskiej wraz z modernizacją infrastruktury transportu publicznego w ramach rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego,
- budowa systemu zarządzania ruchem drogowym z funkcjami poprawy bezpieczeństwa i ochrony dróg, w oparciu o Inteligentne Systemy Transportowe,
- poprawa jakości transportu podmiejskiego w powiecie kamiennogórskim i Aglomeracji Wałbrzyskiej.

W analizie SWOT, Plan wskazuje jako mocną stronę - infrastrukturę kolejową, a jako słabą stronę - słabą dostępność komunikacyjną poszczególnych gmin determinowaną górskim charakterem (wydłużony czas dojazdu do centrum Aglomeracji Wałbrzyskiej). Jako szanse - akcentowanie idei zrównoważonego rozwoju w politykach krajowych i unijnych, a jako zagrożenie - wzrastający ruch pojazdów i uciążliwość komunikacji kołowej.

Wspólnym celem szczegółowym gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej jest promocja i realizacja wizji zrównoważonego transportu – z uwzględnieniem transportu publicznego, indywidualnego i rowerowego. Zakres działań dla poszczególnych gmin według Planu to:

- usprawnienie drogowych połączeń transportowych,
- organizacja transportu publicznego,
- współpraca z ościennymi gminami i podmiotami w zakresie rozwoju transportu publicznego,
- zrównoważony rozwój i poprawa dostępności komunikacyjnej,
- podtrzymanie funkcji komunikacji kolejowej,
- opracowanie projektu i zagospodarowanie dworców kolejowych i kolejowych obiektów inżynierskich (tunele, wiadukty, mosty, linii kolejowych) i wykorzystanie ich jako produktów i atrakcji turystycznych,
- wprowadzenie i propagowanie systemu przewozów kombinowanych: rower z innymi środkami lokomocji,
- stworzenie sieci „rowerobusów” z gminami ościennymi i/lub włączenie się w istniejącą sieć czeską „cyklobusów”.
- ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Harmonogram rzeczowo-finansowy gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej przewiduje w zakresie transportu publicznego następujące działania:

- porozumienia międzygminne w zakresie transportu zbiorowego,
- rozwój komunikacji zbiorowej przyjaznej dla użytkownika,
- budowa centrów przesiadkowych dla mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej,
- poprawa jakości transportu podmiejskiego,
- nowoczesny transport publiczny - zakup taboru i modernizacja infrastruktury,
- zakup autobusów niskoemisyjnych,
- działania edukacyjne promujące transport zbiorowy i alternatywny (rowery),
- budowa ścieżek i tras rowerowych,
- budowa systemu zarządzania ruchem drogowym z funkcją poprawy bezpieczeństwa i ochrony dróg (ITS),

- modernizacja, przebudowa dróg oraz budowa nowych odcinków, w tym obwodnic.

Powyższe działania ukierunkowane są na stworzenie przyjaznego zarówno dla pasażera, jak i środowiska naturalnego, transportu publicznego łączącego wszystkie miejscowości obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej, korzystającego z niskoemisyjnego taboru i nowoczesnej infrastruktury, z multimodalnymi węzłami przesiadkowymi, współpracującego z transportem publicznym województwa i transportem rowerowym.

4.4. Podsumowanie

W Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej, w zasadzie nie ma odniesień bezpośrednio traktujących o transporcie publicznym. Gminy powołują się szczątkowo na modernizację linii kolejowych, na odtworzenie ruchu pasażerskiego, w tym na liniach obecnie nieczynnych, lub wyłączonych z ruchu pasażerskiego oraz na prowadzenie po nich ruchu turystycznego.

Natomiast dokumenty Strategii rozwoju gmin oraz dokumenty porozumień pomiędzy poszczególnymi grupami gmin traktują o wiele dokładniej i bardziej szczegółowo temat transportu publicznego. Określają dość trafnie obecne uwarunkowania i ograniczenia dla prawidłowego funkcjonowania transportu publicznego, wskazując precyzyjnie oczekiwania społeczne i wynikające z nich możliwe kierunki rozwoju układu transportowego dla obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej w aspekcie transportu zbiorowego.

5. Charakterystyka społeczno – gospodarcza Aglomeracji Wałbrzyskiej

5.1. Skład Aglomeracji Wałbrzyskiej



Agglomeracja Wałbrzyska zrzesza 22 jednostki samorządu terytorialnego, w tym:

- 8 gmin miejskich:
 1. Gmina Wałbrzych,
 2. Miasto Kamienna Góra,
 3. Miasto Nowa Ruda,
 4. Uzdrowskowa Gmina Miejska Szczawno-Zdrój,
 5. Miasto Świdnica,
 6. Gmina Boguszów-Gorce,
 7. Gmina Świebodzice,

8. Gmina Jedlina-Zdrój,
 - 6 gmin miejsko-wiejskich:
 9. Gmina Głuszycza,
 10. Gmina Lubawka,
 11. Gmina Mieroszów,
 12. Gmina Jaworzyna Śląska,
 13. Gmina Strzegom,
 14. Gmina Żarów,
 - oraz 8 gmin wiejskich:
 15. Gmina Świdnica,
 16. Gmina Stare Bogaczowice,
 17. Gmina Czarny Bór,
 18. Gmina Walim,
 19. Gmina Nowa Ruda,
 20. Gmina Marcinowice,
 21. Gmina Dobromierz.
 22. Gmina Kamienna Góra.

Obejmuje w ten sposób cały obszar miasta na prawach powiatu Wałbrzych, powiatu wałbrzyskiego i świdnickiego oraz dwóch gmin powiatu kamiennogórskiego i jednej gminy powiatu kłodzkiego.

5.1.1. Opis gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej

Gmina Boguszów-Gorce – gmina miejska w centralnej części aglomeracji, o powierzchni 27 km², zamieszkała przez 16,2 tys. mieszkańców. Składa się z dawnych miast Boguszów i Gorce oraz wsi Kuźnice Świdnickie i Stary Lesieniec, przez co posiada bardzo rozproszoną strukturę. Graniczy od zachodu z gminą Czarny Bór, od północnego zachodu z gminą Stare Bogaczowice, od północnego wschodu ze Szczawnem-Zdrój, od wschodu z Wałbrzychem i od południa z gminą Mieroszów.

Gmina Czarny Bór – gmina wiejska położona w zachodniej części Aglomeracji, w powiecie Wałbrzyskim, o powierzchni 66,4 km², zamieszkała przez 4,8 tys. mieszkańców. Graniczy z gminami: Marciszów, miejską Kamienna Góra i wiejską Kamienna Góra (od zachodu), Mieroszów (od południa), Boguszów Gorce (od wschodu) i Stare Bogaczowice (od północnego wschodu). W skład gminy wchodzi: Borówno, Czarny Bór, Grzędy, Grzędy Górne, Jaczków, Witków.

Gmina Dobromierz - gmina wiejska, położona w północno-zachodnim obszarze Aglomeracji, w powiecie świdnickim, o powierzchni 85,3 km²; jest zamieszkała przez 5,3 tys. mieszkańców. Od północy graniczy z gminą Paszowice, od zachodu z gminami Mściwojów i Bolków, od południa z gminami Stare Bogaczowice i Świebodzice, zaś od zachodu z gminą Strzegom. Na obszarze gminy

znajdują się wsie: Borów, Bronów, Bronówek, Celów, Czernica, Dobromierz, Dzierzków, Gniewków, Jaskulin, Jugowa, Kłaczyna, Pietrzyków, Rostoka, Szymanów.

Gmina Głuszyca – gmina miejsko-wiejska, w skład której wchodzi: miasto Głuszyca oraz Głuszyca Górna, Grzmiąca, Kolce, Łomnica, Sierpnica. Położona jest w południowej części Aglomeracji w powiecie wałbrzyskim i graniczy z gminami Mieroszów (od zachodu), Wałbrzych i Jedlina-Zdrój (od północy), wiejską Nowa Ruda (od wschodu) i Republiką Czeską (od południa). Ma powierzchnię 62,1 km², zamieszkała jest przez 8,9 tys. mieszkańców.

Gmina Jaworzyna Śląska – gmina miejsko-wiejska w powiecie świdnickim, o powierzchni 67,5 km², zamieszkała przez 10,5 tys. mieszkańców. Siedziba gminy – Jaworzyna Śląska jest ważnym węzłem kolejowym, ośrodkiem produkcji porcelany oraz pełniącym funkcje turystyczne. W skład gminy wchodzi także wsie: Bagieniec, Bolesławice, Czechy, Milikowice, Nowice, Nowy Jaworów, Pasieczna, Pastuchów, Piotrowice Świdnickie, Stary Jaworów, Tomkowa, Witków. Graniczy od zachodu z gminami Świebodzice i Strzegom, od północy z gminą Żarów, od wschodu i południa z gminą wiejską i miastem Świdnica.

Gmina Jedlina-Zdrój – gmina miejska położona w centralnej części Aglomeracji w powiecie wałbrzyskim, ma powierzchnię 17,5 km², zamieszkała jest przez 5 tys. mieszkańców. Od zachodu graniczy z gminami Mieroszów i Wałbrzych, od północy z gminą Walim, od południa z gminą Głuszyca. Ośrodek uzdrowiskowy, w skład gminy wchodzi tylko miasto Jedlina-Zdrój.

Miasto Kamienna Góra – położone jest w południowo-zachodniej części Aglomeracji Wałbrzyskiej, o powierzchni 18 km², zamieszkałe przez 20 tys. mieszkańców. Stanowi ośrodek przemysłowo – handlowy oraz węzeł drogowy. Jest siedzibą władz powiatu kamiennogórskiego. Graniczy z gminą wiejską Kamienna Góra (od północy, zachodu i południa) oraz gminą Czarny Bór (od wschodu).

Gmina Kamienna Góra - gmina wiejska, położona w południowo-zachodnim obszarze Aglomeracji, w powiecie kamiennogórskim o powierzchni 158,0 km², która jest zamieszkała przez 9 tys. mieszkańców. Otacza od północy, zachodu i południa gminę miejską Kamienna Góra, ponadto graniczy z gminami Kowary i Mysłakowice od zachodu, z gminami Janowice Wielkie i Marciszów od północy, z gminą Czarny Bór od wschodu oraz z gminami Mieroszów i Lubawka od południa. Na obszarze gminy leżą wsie: Czadrów, Czarnów, Dębrznik, Dobromyśl, Gorzeszów, Janiszów, Jawiszów, Kochanów, Krzeszów, Krzeszówek, Leszczyniec, Lipienica, Nowa Białka, Ogorzelec, Olszyny, Pisarzowice, Przedwojów, Ptasek, Raszów, Rędziny, Szarocin.

Gmina Lubawka – gmina miejsko-wiejska położona w powiecie kamiennogórskim, w skład której wchodzi: miasto Lubawka, położone w centralnej części gminy oraz sołectwa Błazejów, Błazkowa, Bukówka, Chełmsko Śląskie, Jarkowice, Miskowice, Niedamirów, Okrzeszyn, Opawa, Paczyn, Paprotki, Stara Białka, Szczepanów, Uniemyśl. Ma powierzchnię 138 km², zamieszkała jest przez 11,3 tys. mieszkańców. Graniczy z gminami Kowary i wiejską Kamienna Góra od północy, gminą Mieroszów od wschodu i Republiką Czeską od południa.

Gmina Marcinowice – gmina wiejska położona w północno-wschodnim obszarze Aglomeracji w powiecie świdnickim, o powierzchni 95,2 km², licząca 6,5 tys. mieszkańców. Od północy graniczy z gminą Mietków, od wschodu z gminami Sobótka i Łagiewniki, od południa z gminą Dzierżoniów, od zachodu z gminą wiejską Świdnica, a od północnego zachodu z gminą Żarów. W skład gminy wchodzi: Biała, Chwałków, Gola Świdnicka, Gruszów, Kątki, Klecin, Krasków, Marcinowice, Mysłaków,

Sady, Stefanowice, Strzelce, Szczepanów, Śmiałowice, Tąpadła, Tworzyjanów, Wirki, Wiry, Zebrzydów.

Gmina Mieroszów – gmina miejsko-wiejska, w skład której wchodzi: miasto Mieroszów oraz Golińsk, Kowalowa, Łączna, Nowe Siodło, Sokołowsko, Różana, Rybnica Leśna - Kamionka, Unisław Śląski. Położona jest w południowej części Aglomeracji w powiecie wałbrzyskim i graniczy z gminami Lubawka (od zachodu), Wałbrzych i Jedlina-Zdrój (od północy), Głuszycza (od wschodu) i Republiką Czeską (od południa). Ma powierzchnię 76,6 km², zamieszkała jest przez 7,1 tys. mieszkańców.

Miasto Nowa Ruda – należące do powiatu kłodzkiego, położone jest w południowo-wschodniej części Aglomeracji Wałbrzyskiej, o powierzchni 37,1 km², zamieszkałe przez 23,2 tys. mieszkańców. Ośrodek przemysłowo – handlowy, węzeł dróg powiatowych. Od wschodu, północy i zachodu graniczy z gminą wiejską Nowa Ruda, od południa – z Republiką Czeską. Składa się z dwóch części – z Nowej Rudy i położonego we wschodniej części osiedla Słupiec, gdzie zlokalizowany jest kamieniołom.

Gmina Nowa Ruda – gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części Aglomeracji, w powiecie kłodzkim, o pow. 139,7 km², która jest zamieszkała przez 12,1 tys. mieszkańców. Otacza gminę wiejską Nowa Ruda, od zachodu graniczy z gminą Głuszycza, od północy z gminami Pieszyce, Bielawa, Dzierżonów i Stoszowice, od wschodu z gminą Kłodzko, natomiast od południa z gminą Radków oraz z Republiką Czeską. Do gminy należą Bartnica, Bieganów, Bożków, Czerwieńczyce, Dworki, Dzikowiec, Jugów, Krajanów, Ludwikowice Kłodzkie, Nowa Wieś Kłodzka, Przygórze, Sokolec, Sokolica, Świerki, Włodowice, Wolibórz.

Gmina Stare Bogaczowice – gmina wiejska położona w zachodniej części Aglomeracji, w powiecie wałbrzyskim, o powierzchni 87,3 km², zamieszkała przez 4,3 tys. mieszkańców. Graniczy z gminami: Bolków i Marciszów (od zachodu), Czarny Bór i Boguszów-Gorce (od południa), Szczawno-Zdrój i Wałbrzych (od wschodu), Świebodzice i Dobromierz (od północy). W skład gminy wchodzi wsie: Cisów, Cieszów, Chwaliszów, Gostków, Jabłów, Lubomin, Nowe Bogaczowice, Podgórna, Stare Bogaczowice, Struga, Wrony.

Gmina Strzegom - gmina miejsko-wiejska położona w północnej części Aglomeracji Wałbrzyskiej, w powiecie świdnickim, o powierzchni 114,7 km², zamieszkała przez 26,8 tys. mieszkańców. Od zachodu graniczy z gminą Dobromierz, od północy z gminami Mściwojów i Udanin, od wschodu z gminami Żarów i Jaworzyna Śląska, od południa z gminą Świebodzice. Na obszarze gminy zlokalizowanych jest kilka kamieniołomów, co determinuje przemysłowo-rolniczy charakter gminy. W skład gminy wchodzi także wsie: Bartoszówek, Goczałków, Goczałków Górny, Godzieszówek, Granica, Graniczna, Grochotów, Jarosów, Kostrza, Międzyrzecze, Modlęcín, Morawa, Olszany, Rogóżnica, Rusko, Skarżycze, Stanowice, Stawiska, Tomkowice, Wieśnica, Żelazów, Żółkiewka.

Uzdrowska Gmina Miejska Szczawno-Zdrój – położona jest w centralnej części Aglomeracji Wałbrzyskiej w powiecie wałbrzyskim, ma powierzchnię 14,7 km² i jest zamieszkała przez 5,8 tys. mieszkańców. Ośrodek turystyczno-uzdrowski, węzeł dróg wojewódzkich. Od wschodu graniczy z Gminą Wałbrzych, od południa z Gminą Boguszów Gorce, od zachodu z Gminą Stare Bogaczowice.

Miasto Świdnica - położone jest w północno – wschodniej części Aglomeracji Wałbrzyskiej, ma powierzchnię 21,8 km², zamieszkałe jest przez 59,2 tys. mieszkańców. Graniczy z gminami wiejską Świdnica oraz Jaworzyną Śląską (od północy). Ośrodek administracyjny (siedziba powiatu

świdnickiego, Miasta Świdnica i Gminy Świdnica) oraz handlowy, usługowy i przemysłowy. Węzeł dróg krajowych i powiatowych, dawniej kolejowy.

Gmina Świdnica – gmina wiejska w powiecie świdnickim, otaczająca miasto Świdnica, z siedzibą tamże. Ma powierzchnię 207,8 km², zamieszkała przez 16,9 tys. mieszkańców. Położona w północno-wschodniej części Aglomeracji, graniczy z gminami: Świebodzice (od zachodu), Jaworzyna Śląską (od północnego zachodu), Żarów (od północy) i Marcinowice, Dzierżoniów, Pieszycy (od wschodu). W skład gminy wchodzi wsie: Bojanice, Boleścin, Burkatów, Bystrzyca Dolna, Bystrzyca Górna, Gogołów, Grodziszczce, Jagodnik, Jakubów, Komorów, Krzczonów, Krzyżowa, Lubachów, Lutomia Dolna, Lutomia Górna, Makowice, Mała Lutomia, Miłochów, Modliszów, Mokreszów, Niegoszów, Opoczka, Panków, Pogorzała, Pszenno, Słotwina, Stachowice, Stachowiczki, Sulisławice, Wieruszów, Wilków, Wiśniowa, Witoszów Dolny, Witoszów Górny, Zawiszów, Złoty Las.

Gmina Świebodzice – gmina miejska w powiecie świdnickim, w skład której wchodzi tylko miasto Świebodzice wraz z dawnymi wioskami Pełcznica i Ciernie, obecnie znajdujących się w jego granicach. Ma powierzchnię 30,4 km², zamieszkała jest przez 23,1 tys. mieszkańców. Leży w centralnej części Aglomeracji i graniczy z gminami: Wałbrzych, Stare Bogaczowice, Strzegom, Dobromierz, Jaworzyna Śląska i wiejską Świdnica. W północnej części gminy położone jest lądowisko Świebodzice (pas trawiasty). Ośrodek przemysłowy i węzeł dróg krajowych.

Gmina Walim – gmina wiejska położona we wschodniej części Aglomeracji w powiecie wałbrzyskim, o charakterze turystycznym. Ma powierzchnię 79,1 km² i jest zamieszkała przez 5,7 tys. mieszkańców. Graniczy z gminami: Wałbrzych (od zachodu), Jedlina-Zdrój i Głuszyca (od południa), wiejską Świdnica (od północy) i Pieszycy (od północnego wschodu). W skład gminy wchodzi wsie: Glinno, Jugowice, Dzieńmorowice, Michałkowa, Niedźwiedzica, Olszyniec, Rzeczka, Walim, Zagórze Śląskie.

Gmina Wałbrzych – gmina miejska obejmująca obszar miasta Wałbrzycha o powierzchni 84,7 km², zamieszkała przez 118 tys. mieszkańców. Wałbrzych ma status miasta na prawach powiatu. Znajduje się w centralnej części Aglomeracji Wałbrzyskiej. Podzielona jest na 11 jednostek pomocniczych: „Biały Kamień, Konradów”, „Lubiechów”, „Nowe Miasto”, „Piaskowa Góra”, „Podgórze, Nowy i Stary Glinik”, „Podzamcze”, „Rusinowa, Kozice”, „Sobięcin, Gaj”, „Stary Zdrój”, „Szczawienko, Książ”, „Śródmieście”. Ośrodek administracyjny (siedziba powiatu wałbrzyskiego) przemysłowo – handlowy, węzeł kolejowy i drogowy. Graniczy z gminami: Świebodzice (od północy), gminą wiejską Świdnica (od północnego – wschodu), gminą Walim (od wschodu), gminą Jedlina Zdrój (od południowego wschodu, gmina Mieroszów – od południa, Gminą Boguszów Gorce i Miastem Szczawno – Zdrój (od zachodu). Ponadto gmina graniczy z powiatem świdnickim (od północy) i powiatem wałbrzyskim (od wschodu, południa i zachodu).

Gmina Żarów – gmina miejsko-wiejska położona w północnej części Aglomeracji, w powiecie świdnickim, o powierzchni 87,4 km², zamieszkała przez 12,6 tys. mieszkańców. W skład gminy wchodzi wsie: Bożanów, Buków, Gołaszyce, Imbramowice, Kalno, Kalno-Wostówka, Kruków, Łażany, Marcinowiczki, Mielęcín, Mikoszowa, Mrowiny, Pożarzysto, Przyłęgów, Pyszczyn, Siedlimowice, Tarnawa, Wierzbna, Zastruże. W Żarowie znajduje się poddział Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Graniczy z gminami Udanin, Kostomłoty, Strzegom, Jaworzyna Śląska, Marcinowice oraz gminą wiejską Świdnica.

5.2. Charakterystyka ludnościowa Aglomeracji Wałbrzyskiej

Teren Aglomeracji Wałbrzyskiej, w której skład wchodzi 22 gminy, zamieszkuje 489 632 osób, w tym 254 174 kobiet i 235 458 mężczyzn, z czego wynika, że na 100 mężczyzn przypada 108 kobiet. Gęstość zaludnienia waha się znacznie pomiędzy gminami miejskimi i wiejskimi. Największa liczba mieszkańców na 1 km² występuje na terenie gminy miejskiej Świdnica (2 720 osób/km²), najmniejszą gęstością zaś charakteryzuje się gmina Stare Bogaczowice (49 osoby/km²). Szczegółowe zestawienie wartości dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego przedstawia tabela 5.2.1.

Tab. 5.2.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej.⁹⁹

Jednostka terytorialna	Ludność na 1 km ² (2013r.)		
	gmina	obszar miejski	obszar wiejski
Boguszów- Gorce	600	600	-
Czarny Bór	73	-	73
Dobromierz	62	-	62
Głuszycza	144	409	50
Jaworzyna Śląska	155	1204	83
Jedlina-Zdrój	287	287	-
Kamienna Góra - miasto	1 109	-	-
Kamienna Góra - gmina wiejska	57	-	-
Lubawka	82	282	43
Marcinowice	69	-	69
Mieroszów	93	415	43
Nowa Ruda - miasto	627	-	-
Nowa Ruda - gmina wiejska	86	-	-
Stare Bogaczowice	49	-	49
Strzegom	185	818	81
Szczawno-Zdrój	393	393	-
Świdnica - miasto	2 720	-	-
Świdnica - gmina wiejska	81	-	-
Świebodzice	761	761	-
Walim	72	-	72
Wałbrzych	1 392	1392	-
Żarów	144	977	71

Najliczniejszą gminą Aglomeracji Wałbrzyskiej jest gmina Wałbrzych, której mieszkańcy stanowią 4,0% ogółu populacji województwa dolnośląskiego oraz 28,6% populacji Aglomeracji Wałbrzyskiej. Drugą najliczniejszą jednostką samorządu jest gmina miejska Świdnica – odpowiednio 2,0% ogółu mieszkańców województwa oraz 14,4% mieszkańców aglomeracji. Największa liczba wymeldowań

⁹⁹ Bank Danych Lokalnych. <http://stat.gov.pl>

w roku 2013 zanotowano w gminie Dobromierz, z kolei najwyższe saldo migracji zaobserwowano w gminie Stare Bogaczowice.

Ze względu na brak niektórych danych na poziomie gmin (dostępne są jedynie dla powiatów i województw oraz dla kraju), niektóre wskaźniki porównano z poziomu powiatu, ukazując je na tle adekwatnych wskaźników dla całego województwa.

Tab. 5.2.2. Zestawienie wskaźników demograficznych gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej na tle województwa dolnośląskiego (2013r.).¹⁰⁰

Jednostka terytorialna	Liczba ludności	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	Osoby w wieku produkcyjnym	Osoby w wieku poprodukcyjnym	Saldo migracji na 1000 osób
Boguszów-Gorce	16 216	2 631	10 350	3 235	-6,8
Czarny Bór	4 838	950	3 149	739	0,4
Dobromierz	5 326	954	3 507	865	-10,9
Głuszycza	8 917	1 379	5 827	1 711	-9,1
Jaworzyna Śląska	10 446	1 901	6 840	1 705	-3,5
Jedlina-Zdrój	5 000	834	3 115	1 051	-4,6
Kamienna Góra g. miejska	20 014	3 232	12 467	4 315	-7,8
Kamienna Góra g. wiejska	9 038	1 811	5 973	1 254	0,4
Lubawka	11 345	1 943	7 277	2 125	-7,1
Marcinowice	6 533	1 256	4 334	943	4,8
Mieroszów	7 106	1 126	4 546	1 434	-3,5
Nowa Ruda g. miejska	23 236	3 434	14 595	5 207	-5,2
Nowa Ruda g. wiejska	12 054	2 007	7 865	2 182	-4,2
Stare Bogaczowice	4 254	736	2 805	713	7,0
Strzegom	26 825	4 547	17 437	4 841	-4,1
Szczawno-Zdrój	5 796	809	3 553	1 434	-6,8
Świdnica g. miejska	59 182	9 089	37 325	12 768	-5,3
Świdnica g. wiejska	16 854	3 265	11 065	2 524	6,4
Świebodzice	23 152	3 838	14 671	4 643	-0,6
Walim	5 707	938	3 715	1 054	-0,3
Wałbrzych	117 926	17 381	74 748	25 797	-4,0
Żarów	12 614	2 283	8 225	2 106	-2,3
Województwo	2 915 241	490 561	1 867 258	552 151	0,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

¹⁰⁰ Bank Danych Lokalnych. <http://stat.gov.pl>

Tab. 5.2.3. Zestawienie wskaźników demograficznych powiatów Aglomeracji Wałbrzyskiej na tle województwa dolnośląskiego (2013r.).¹⁰¹

Jednostka terytorialna	Liczba ludności	Pracujący	Stopa bezrobocia [%]	Przyrost naturalny na 1000 ludności
Powiat kamiennogórski	45 039	9 157	20,5	-5,0
Powiat kłodzki	164 680	29 971	27,1	-4,4
Powiat świdnicki	160 932	39 206	13,8	-1,8
Powiat wałbrzyski	175 760	37 536	29,8 (16,8 - powiat m. Wałbrzych)	-5,0 (-6,1 - powiat m. Wałbrzych)
Województwo	2 915 241	1 018 172	13,1	-1,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Najwyższe bezrobocie występuje wystąpiło w 2013 roku w powiecie wałbrzyskim – 29,8%, najniższe zaś na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej w powiecie świdnickim – 13,8%. Wartości te mimo wszystko są wyższe niż łączna stopa bezrobocia dla całego województwa. Najniższy przyrost naturalny wystąpił na obszarze powiatu kamiennogórskiego – w przeliczeniu na 1000 mieszkańców zanotowano o 5 urodzeń mniej niż zgonów – wartość ta znacznie odbiega od ogólnej dla województwa, która wynosi -1,6.

W dzisiejszych czasach zdecydowana większość państw w Unii Europejskiej boryka się z problemem malejącego przyrostu naturalnego, a co za tym idzie zjawiskiem starzenia się społeczeństwa i zmniejszaniem się liczby mieszkańców. Problem ten nie omija również Polski, jako kraju rozwijającego się, co potwierdzają analizy przeprowadzone przez Główny Urząd Statystyczny. Prognozy demograficzne na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej odzwierciedlają ogólną tendencję dla kraju. Tabela 5.2.4. przedstawia zmianę liczby mieszkańców poszczególnych gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej w latach 2004 – 2013, zaś tabela 5.2.5. prezentuje prognozy dotyczące liczby ludności w poszczególnych powiatach objętych zasięgiem aglomeracji.

Tab. 5.2.4. Liczba mieszkańców faktycznie zamieszkujących poszczególne gminy w przekroju lat 2004 – 2013.

Gmina	Liczba mieszkańców faktycznie zamieszkujących gminę			
	2004	2007	2010	2013
Boguszów-Gorce	16 815	16 482	16 614	16 216
Czarny Bór	4 804	4 787	4 846	4 838
Dobromierz	5 487	5 396	5 423	5 326
Głuszycza	9 379	9 251	9 213	8 917
Jaworzyna Śląska	10 294	10 331	10 437	10 446
Jedlina-Zdrój	5 155	5 071	5 072	5 000
Kamienna Góra g. miejska	21 675	21 093	20 778	20 014
Kamienna Góra g. wiejska	8 663	8 749	8 915	9 038
Lubawka	11 728	11 516	11 623	11 345
Marcinowice	6 560	6 455	6 514	6 533

¹⁰¹ J.w.

Gmina	Liczba mieszkańców faktycznie zamieszkujących gminę			
	2004	2007	2010	2013
Mieroszów	7 582	7 487	7 407	7 106
Nowa Ruda g. miejska	24 697	24 006	24 001	23 236
Nowa Ruda g. wiejska	12 323	12 032	12 281	12 054
Stare Bogaczowice	4 112	4 144	4 253	4 254
Strzegom	27 220	26 847	27 148	26 825
Szczawno-Zdrój	5 544	5 568	5 897	5 796
Świdnica g. miejska	60 541	59 998	60 548	59 182
Świdnica g. wiejska	15 181	15 429	16 351	16 854
Świebodzice	23 233	22 896	23 323	23 152
Walim	5 751	5 679	5 761	5 707
Wałbrzych	127 566	123 635	121 146	117 926
Żarów	12 340	12 371	12 642	12 614
SUMA	426 650	419 223	420 193	412 379

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Tab. 5.2.5. Prognozowana liczba ludności w poszczególnych powiatach

Lp.	Powiat	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2020	Rok 2025
1	Powiat wałbrzyski + Wałbrzych	173 532	172 241	165 688	158 626
2	Powiat kamiennogórski	44 171	43 881	42 442	40 894
3	Powiat kłodzki	158 158	157 075	151 607	145 573
4	Powiat świdnicki	156 036	155 463	152 287	148 418

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – „Prognoza ludności na lata 2008 – 2035”

We wszystkich powiatach stanowiących Aglomerację Wałbrzyską liczba ludności będzie maleć. Największy spadek liczby ludności do roku 2025 (względem roku 2014) nastąpi na terenie Wałbrzycha i powiatu wałbrzyskiego (o 8,6 %), natomiast najmniejszy spadek liczby ludności nastąpi na terenie powiatu świdnickiego (o 4,9 %).

5.3. Charakterystyka gospodarcza Aglomeracji Wałbrzyskiej

Największy potencjał gospodarczy na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej występuje na obszarze powiatów świdnickiego i wałbrzyskiego, gdzie w 2013 roku zanotowano zarówno największą liczbę zatrudnionych, jak i zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej.

Największe zatrudnienie w powiatach aglomeracji można znaleźć w przemyśle, budownictwie oraz pozostałych usługach. Spośród 115 870 pracujących mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej w 2013 roku 36,8% zatrudnionych było w przemyśle i budownictwie, 33,6% w pozostałych usługach, 15,4%

w handlu, transporcie, zakwaterowaniu, gastronomii itp., zaś jedynie 2,7% w branży finansowej, ubezpieczeniowej lub obrocie nieruchomościami.

Największa liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej wystąpiła w 2013 roku na terenie gminy Wałbrzych – 32,8% wszystkich przedsiębiorstw aglomeracji, spośród nich najwięcej było firm o charakterze spółek cywilnych (1 185). Wśród wszystkich 6 650 podmiotów 54,78% stanowiły na terenie całej Aglomeracji Wałbrzyskiej właśnie spółki cywilne, 41,98% spółki handlowe, zdecydowanie mniej – 3,21% spółdzielnie, zaś przedsiębiorstwa państwowe jedynie 0,03%.

Tab. 5.3.1. Zatrudnienie w powiatach Aglomeracji Wałbrzyskiej wg sektora.

Sektor	Powiat kamiennogórski	Powiat kłodzki	Powiat świdnicki	Powiat wałbrzyski	Powiat m. Wałbrzych
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	1 800	5 343	4 631	1 264	311
przemysł i budownictwo	3 520	6 863	18 745	1 816	11 658
handel, naprawa pojazdów samochodowych, transport i gospodarka magazynowa, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja	925	4 987	5 362	1 333	5 223
działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości	225	959	800	211	960
pozostałe usługi	2 687	11 819	9 668	2 449	12 311

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Tab. 5.3.2. Podmioty gospodarki narodowej na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej w 2013 r.

Gmina	Przedsiębiorstwa państwowe ogółem	Spółdzielnie ogółem	Spółki handlowe ogółem	Spółki cywilne ogółem	Razem
Boguszów-Gorce		1	36	64	101
Czarny Bór		1	15	21	37
Dobromierz		2	27	26	55
Głuszycza		3	29	40	72
Jaworzyna Śląska		7	36	55	98
Jedlina-Zdrój		2	19	33	54

Gmina	Przedsiębiorstwa państwowe ogółem	Spółdzielnie ogółem	Spółki handlowe ogółem	Spółki cywilne ogółem	Razem
Kamienna Góra g. miejska		7	144	140	291
Kamienna Góra g. wiejska		4	19	26	49
Lubawka		3	49	43	95
Marcinowice		8	45	42	95
Mieroszów		3	23	56	82
Nowa Ruda g. miejska		10	112	238	360
Nowa Ruda g. wiejska		1	33	48	82
Stare Bogaczowice		4	22	16	42
Strzegom	1	11	156	239	407
Szczawno-Zdrój		1	72	130	203
Świdnica g. miejska		44	658	820	1522
Świdnica g. wiejska		15	72	90	177
Świebodzice	1	7	174	177	359
Walim		6	38	33	77
Wałbrzych		64	897	1185	2146
Żarów		6	74	66	146
Razem	2	210	2750	3588	6550

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Bardzo ważną rolę w obszarze rozwoju gospodarczego poszczególnych gmin skupionych w Aglomeracji Wałbrzyskiej spełniają specjalne strefy ekonomiczne (SSE). Inwestorzy, którzy chcą rozpocząć działalność w strefie ekonomicznej mogą liczyć na pomoc publiczną w postaci zwolnienia w podatku dochodowym. Maksymalna wysokość ulgi liczona jest jako procent wydatków na inwestycję lub 2-letnich kosztów zatrudnienia nowych pracowników. Zależy ona od wielkości przedsiębiorstwa oraz lokalizacji inwestycji. Niewątpliwie najistotniejszą rolę pełni Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna (WSSE) „Invest Park”. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej zlokalizowanych jest jej sześć podstref:

- Wałbrzych: m in. inwestorzy z branży motoryzacyjnej i budowlanej,
- Nowa Ruda: m. in. branża budowlana, elektroniczna,
- Żarów: m. in. branża motoryzacyjna, tworzyw sztucznych, AGD,
- Świdnica: m .in. branża chemiczna, AGD, elektroniczna,
- Świebodzice: m. in. branża tworzyw sztucznych, branża mechaniczna,
- Strzegom: branża spożywcza.

W poniższej tabeli przedstawiono wybrane przedsiębiorstwa funkcjonujące w podstrefach WSSE zlokalizowanych na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Tab. 5.3.3. Wybrani inwestorzy funkcjonujący w WSEE na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Wybrani inwestorzy WSEE w Aglomeracji Wałbrzyskiej		
Podstrefa	Nazwa inwestora	Przedmiot działalności
Wałbrzych	CERSANIT III S.A	produkcja płytek ceramicznych, armatury sanitarnej, brodzików
	TOYOTA MOTOR MANUFACTURING POLAND sp. z o.o.	produkcja silników małolitrażowych i skrzyń biegów
	FAURECIA WAŁBRZYCH S.A.	produkcja metalowych komponentów siedzeń samochodowych.
	Mando Corporation Poland sp. z o.o	produkcja części i akcesoriów do pojazdów
	TOYOTA EUROPE ENGINEERING & MAINTENANCE NV/SA ODDZIAŁ W POLSCE	wytwarzanie form do produkcji części pojazdów samochodowych
	RONAL - POLSKA sp. z o.o	produkcja felg aluminiowych
Nowa Ruda	ORION Polyurethanes sp. z o.o. S.K.A	produkcja piany poliuretanowej i klejów dla budownictwa
	ZPAS – NET sp. z o.o.	produkcja szaf dostępowych, montażu wyposażenia energetycznego w szafach, wyposażenia elektrycznego szaf oraz produkcji elementów okablowania strukturalnego
	UMICORE AUTOCAT POLAND sp. z o.o	produkcja katalizatorów samochodowych
Żarów	AKS Precision Ball Polska sp. z o.o.	produkcja kulek do łożysk
	YAGI Poland Factory sp. z o.o	produkcja piast, łożysk
	FRANC-TEXTIL sp. z o.o.	produkcja wyrobów włókienniczych, wyrobów z tworzyw sztucznych
	DAICEL SAFETY SYSTEMS EUROPE sp. z o. o.	produkcja części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych i ich silników
	Electrolux Poland sp. z o. o.	produkcja elektrycznego sprzętu gospodarstwa domowego (zmywarki)
	Bridgestone Diversified Products Poland sp. z o. o.	produkcja produktów gumowych dla maszyn budowlanych (gąsienice) oraz innych produktów gumowych, produktów z tworzyw EVA
Świdnica	Electrolux Poland sp. z o. o.	produkcja elektrycznego sprzętu gospodarstwa domowego (kuchenki)
	Klittingburg International sp. z o.o.	produkcja urządzeń chłodniczych i wentylacyjnych (z wyłączeniem urządzeń przeznaczonych dla gospodarstw domowych)
	Colgate – Palmolive Manufacturing (Poland) sp. z o. o.	produkcja preparatów do higieny zębów i jamy ustnej, w szczególności pasty do zębów.
	Nifco Poland sp. z o. o.	produkcja i sprzedaż przemysłowych nitów, pierścieni, zacisków z tworzyw sztucznych oraz innych części na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego
	Sonel S.A	produkcja elektronicznych przyrządów pomiarowych dla

Wybrani inwestorzy WSEE w Aglomeracji Wałbrzyskiej		
Podstrefa	Nazwa inwestora	Przedmiot działalności
		elektroenergetyki i telekomunikacji
	Cloos - Polska sp. z o.o	produkcja zrobotyzowanych stanowisk spawalniczych
Świebodzice	Enwar sp. z o.o.	procesy produkcyjno – logistyczne (produkcja konstrukcji stalowych, cięcie laserem i plazmą)
	Droper Logistic sp. z o.o.	transport odzieży, mebli, maszyn, odpadów, sprzętu AGD
	GEA Polska sp. z o.o.	przemysłowe urządzenia chłodnicze i wentylacyjne, usługi naprawy i konserwacji maszyn
	Vasco Tech sp. z o.o. sp.k	produkcja artykułów spożywczych
	SEGEPO-REFA sp. z o.o	produkcja elementów dla przemysłu motoryzacyjnego, elektrycznego, mechanicznego i chłodniczego
Strzegom	FSB Piekarnia Strzegom sp. z o.o	Produkcja wyrobów piekarskich i mącznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.invest-park.com.pl.

Kolejną strefą, która oferuje tereny inwestycyjne na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, jest Kamiennogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna Małej Przedsiębiorczości (KSEMP) nastawiona w szczególności na wsparcie dla mniejszych inwestorów z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Strefa dysponuje terenami inwestycyjnymi m. in. w Lubawce (gdzie zainwestował już inwestor z branży tekstylnej), Kamiennej Górze (obecni już inwestorzy m. in. z branży motoryzacyjnej), oraz Krzeszowie (branża motoryzacyjna – pasy bezpieczeństwa).

5.4. Charakterystyka szkolnictwa na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej

W 2013 roku do 410 placówek edukacyjnych zlokalizowanych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej uczęszczało 58 328 uczniów i przedszkolaków. Każda gmina zapewnia swoim mieszkańcom dostęp do przynajmniej jednego przedszkola lub oddziału przedszkolnego (w gminach Marcinowice i Walim brak jest przedszkola lub punktu przedszkolnego, dostępne są jednak oddziały przedszkolne szkołach podstawowych). Największa liczba miejsc dla przedszkolaków dostępna jest w gminach o charakterze miejskim: Wałbrzych, Świdnica, Strzegom. Podobnie ma się w przypadku szkół podstawowych i gimnazjów. W obrębie aglomeracji jest ich odpowiednio 105 i 78. Uczęszcza do nich odpowiednio 20 018 i 10 991 uczniów.

Nie w każdej gminie znajduje się szkoła ponadgimnazjalna. Placówki te znajdują się głównie w większych gminach, o charakterze gmin miejskich. Spośród 96 szkół ponadpodstawowych uczniowie do wyboru mają 20 liceów ogólnokształcących, 18 techników, 30 zasadniczych szkół zawodowych oraz 28 innych szkół, w tym liceów profilowanych i szkół specjalnych. Na obszarze 22 gmin aglomeracji funkcjonują również 23 szkoły policealne, do których w 2013 roku uczęszczało 1 801 osób.

Na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej zlokalizowane są również placówki szkolnictwa wyższego. Nauczanie wyższe realizowane jest przez:

- Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny Politechniki Wrocławskiej w Wałbrzychu - oferujący studentom studia pierwszego stopnia na Wydziałach Budownictwa Lądowego i Wodnego, Inżynierii Środowiska oraz Mechanicznym,
- Wałbrzyską Wyższą Szkołę Zarządzania i Przedsiębiorczości – umożliwiającą naukę na studiach licencjackich na kierunkach fizjoterapia, pedagogika, zarządzanie, administracja, finanse i rachunkowość; inżynierskich na kierunkach inżynier: jakości, bezpieczeństwa, procesu; inżynieria: finansowa, komunikacji wizerunkowej, przestrzenna, środowiska oraz magisterskich na kierunkach zarządzanie i pedagogika,
- Państwową Wyższą Szkołę Zawodową, w której ofercie znajdują się studia licencjackie, inżynierskie oraz magisterskie na kierunkach takich jak: administracja, pedagogika, filologia czy logistyka,
- Społeczną Akademię Nauk w Świdnicy (Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi. Zamiejscowy ośrodek dydaktyczny w Świdnicy) – oferującą studia I i II stopnia na kierunkach takich jak: administracja, ekonomia, finanse i rachunkowość, informatyka, psychologia, zarządzanie i inne,
- Wyższą Szkołę Techniczno-Ekonomiczną w Świdnicy (Wyższa Szkoła Technologii Teleinformatycznych w Świdnicy), oferującą studia inżynierskie na kierunku informatyka i licencjackie na kierunku ekonomia,
- Wyższe Seminarium Duchowne Diecezji Świdnickiej,
- Collegium Humanitatis w Świdnicy (wcześniej Wyższa Szkoła Profilaktyki Społecznej i Terapii) – w swojej ofercie posiada możliwość nauki na kierunkach: stosowana psychologia zwierząt, trener biznesu oraz terapia zajęciowa i opieka nad osobami starszymi.

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia szczegółowe, liczbowe zestawienie placówek edukacyjnych oraz uczęszczających do nich uczniów.

Tab. 5.4.1. Zestawienie placówek edukacyjnych na oraz uczęszczających do nich uczniów dla gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej.

	Przedszkola/punkty przedszkolne		Szkoły podstawowe		Gimnazja		Licea ogólnokształcące		Technika		Zasadnicze szkoły zawodowe		Pozostałe szkoły ponadgimnazjalne		Szkoły policealne	
	placówki	uczniowie	placówki	uczniowie	placówki	uczniowie	placówki	uczniowie	placówki	uczniowie	placówki	uczniowie	placówki	uczniowie	placówki	uczniowie
Boguszków-Gorce	2	350	3	764	2	342										
Czarny Bór	1	162	2	311	1	216										
Dobromierz	3	95	3	287	1	134										
Głuszycza	1	231	3	433	1	206			1	55	1	20	1	20		
Jaworzyna Śląska	1	249	3	490	1	257										
Jedlina-Zdrój	1	140	1	245	1	175										
Kamienna Góra g. miejska	5	632	3	1044	5	675	1	447	1	514	2	318	2	97	1	76
Kamienna Góra g. wiejska	4	153	4	516	2	211										
Lubawka	2	314	3	616	2	292										
Marcinowice	0	124	3	371	1	198										
Mioszów	3	229	4	356	2	170					1	16				
Nowa Ruda g. miejska	5	532	5	976	5	573	1	435	1	270	2	80	1	98	1	82
Nowa Ruda g. wiejska	7	384	6	628	4	273			1	211	2	85			1	38
Stare Bogaczowice	1	70	2	189	1	117										
Strzegom	9	748	10	1409	5	711	1	266	1	238	2	118	2	171	1	48
Szczawno-Zdrój	2	131	2	194	2	127	1	157	1	108						
Świdnica g. miejska	19	2015	11	2917	8	1667	7	1792	5	1639	7	571	7	438	6	454
Świdnica g. wiejska	9	348	7	849	4	661			1	169	1	8	1	35		
Świebodzice	5	652	5	1102	6	536	1	212	1	100	2	75	1	66	1	14
Walim	0	98	2	268	3	128					1	12				
Wałbrzych	26	3051	18	5344	19	2954	7	1796	4	1676	8	578	12	1276	12	1089
Żarów	2	427	5	709	2	368	1	1	1	100	1	71	1	44		
Razem	108	11 135	105	20 018	78	10 991	20	5 106	18	5 080	30	1 952	28	2 245	23	1 801

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

5.5. Charakterystyka służby zdrowia na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej

Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej znajduje się 6 szpitali:

- Specjalistyczny Szpital im. dra Alfreda Sokołowskiego w Wałbrzychu,
- Specjalistyczny Szpital Ginekologiczno – Położniczy im. E. Biernackiego w Wałbrzychu,
- Regionalny Szpital Specjalistyczny SPZOZ Latawiec w Świdnicy,
- SPZOZ Szpital Powiatowy w Kamiennej Górze,
- NZOZ Mikulicz - Szpital w Świebodzicach
- Szpital Rejonowy w Nowej Rudzie.

Na terenie miejscowości uzdrowiskowych funkcjonują również specjalistyczne szpitale uzdrowiskowe. Ponadto mieszkańcy aglomeracji mają stały dostęp do publicznych i niepublicznych przychodni. Mimo iż największa ich ilość znajduje się w gminie Wałbrzych, to największa ilość przychodni na jednego mieszkańca przypada w gminie Szczawno-Zdrój oraz Jedlina-Zdrój – odpowiednio 7 i 6 przychodni na 10 000 mieszkańców. Najmniej – jedynie 2 przychodnie na 10 tys. mieszkańców – funkcjonują w gminach wiejskich Kamienna Góra i Świdnica oraz gminie Boguszków-Gorce.

Każda z 22 gmin aglomeracji zapewniony ma dostęp do przynajmniej jednej apteki lub punktu aptecznego. Spośród wszystkich 154 aptek zlokalizowanych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej niespełna 1/3 zlokalizowana jest w Wałbrzychu. W najgorszej sytuacji znajdują się mieszkańcy gmin Marcinowice, Stare Bogaczowice oraz wiejskiej Kamienna Góra – znajduje się na ich obszarze jedynie jeden punkt apteczny, z ograniczonym w porównaniu z apteką ogólnodostępną asortymentem.

Tab. 5.5.1. Zestawienie przychodni ogółem i w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców oraz aptek i punktów aptecznych w poszczególnych gminach Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Gmina	Przychodnie na 10 tys. mieszkańców	Przychodnie ogółem	Apteki	Punkty apteczne
Boguszków-Gorce	2	3	5	
Czarny Bór	6	3	1	
Dobromierz	4	2		2
Głuszyca	3	3	2	
Jaworzyna Śląska	3	3	3	
Jedlina-Zdrój	6	3	2	
Kamienna Góra g. miejska	5	11	7	
Kamienna Góra g. wiejska	2	2		1
Lubawka	4	4	2	2
Marcinowice	5	3	1	1
Mieroszów	4	3	3	
Nowa Ruda g. miejska	5	11	11	2
Nowa Ruda g. wiejska	3	4	1	
Stare Bogaczowice	2	1		1

Gmina	Przychodnie na 10 tys. mieszkańców	Przychodnie ogółem	Apteki	Punkty apteczne
Strzegom	3	8	10	
Szczawno-Zdrój	7	4	5	
Świdnica g. miejska	5	28	32	
Świdnica g. wiejska	2	4	2	
Świebodzice	3	8	11	
Walim	4	2	1	
Wałbrzych	3	37	50	
Żarów	3	4	5	
Razem:	-	151	154	9

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

5.6. Charakterystyka placówek kulturalnych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego z 2013 roku na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej znajdowały się

- 4 kina:
 - w Wałbrzychu Cinema City oraz Kino Apollo,
 - w Świdnicy Cinema3D
 - w Nowej Rudzie w Miejskim Ośrodku Kultury,
- 4 teatry:
 - Teatr Dramatyczny im. Jerzego Szaniawskiego w Wałbrzychu,
 - Teatr Lalki i Aktora w Wałbrzychu,
 - Teatr Miejski (Świdnickiego Ośrodka Kultury) w Świdnicy,
 - Teatr Zdrojowy im. H. Wieniawskiego w Szczawnie-Zdroju (teatr impresaryjny),
- 8 muzeów:
 - Muzeum w Wałbrzychu,
 - Muzeum Dawnego Kupiectwa w Świdnicy,
 - Muzeum Broni i Militariów w Świdnicy,
 - Muzeum Cukrownictwa w Pszennie,
 - Muzeum Tkactwa Dolnośląskiego w Kamiennej Górze,
 - Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej,
 - Muzeum Gross-Rosen w Rogoźnicy,
 - Muzeum Sztolni Walimskich w Walimiu.

W kwestii produktów kulturalnych oferowanych przez gminy aglomeracji, mają one głównie formę wydarzeń o charakterze lokalnym ograniczając się przede wszystkim do imprez z okazji tak zwanych „dni miasta”, imprez tematycznych, zajęć świetlicowych, przedstawień dla dzieci. Odbywa się jednak również kilka imprez wyższej rangi:

- Międzynarodowy Festiwal Teatrów Ulicznych, a także Festiwal Zupy Jedlina-Zdrój (Jedlina-Zdrój),

- Festiwal Coverów, Podziemna Trasa Turystyczna Arado, Muzeum Tkactwa (Kamienna Góra),
- Sokołowsko Festiwal – Hommage à Kieślowski (Mieroszów),
- Międzynarodowy Festiwal Folkloru (gm. Nowa Ruda, Strzegom),
- Międzynarodowy Festiwal Henryka Wieniawskiego (Szczawno-Zdrój),
- Międzynarodowe Biennale Rzeźby w Granicie (Strzegom),
- Rock Festival, Festiwal Sztuki i Rzemiosła (Świebodzice),
- Festiwal Sera (Walim),
- Festiwal Zwiastunów Filmowych, Festiwal Piosenki Dziecięcej, Festiwal Kameralistyki Ensemble, Festiwal Kwiatów i Sztuki, Wałbrzyskie Fanaberie Teatralne (Wałbrzych).

Powyższe wydarzenia nie mają jednak rangi krajowej, co sprawia, że są mało znane szerszej publiczności.

5.7. Charakterystyka rynku turystycznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej

Gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej posiadają znaczny potencjał turystyczny. Wynika on w dużym stopniu z atrakcyjnego położenia geograficzno- przyrodniczego. Każda gmina może oferować turystyce odpowiednio wyprofilowany i zróżnicowany produkt turystyczny.

Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej znajduje się wiele cennych obiektów dziedzictwa materialnego i przyrodniczego, które mogą służyć rozwojowi turystyki krajoznawczej. Należą do nich między innymi:

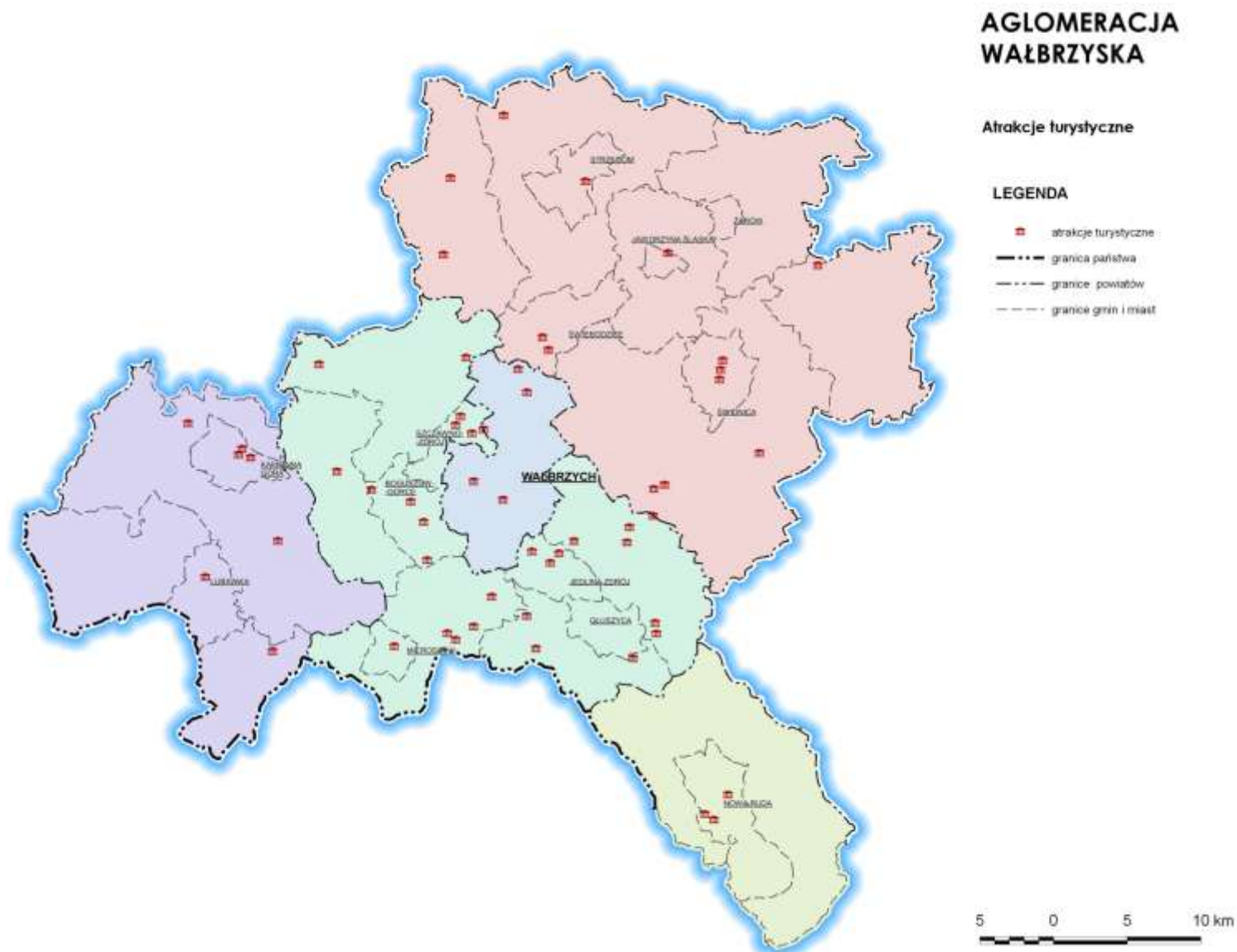
- w Gminie Boguszów – Gorce – najwyżej położony rynek w Polsce z zabytkowym ratuszem, ośrodek sportowo – rekreacyjny „Góra Dzikowiec” oraz centrum kulturalno – kongresowe „Szyb Witold”,
- w Gminie Czarny Bór – ruiny gotyckiego zamku rycerskiego wraz z relikdami wieży,
- w Gminie Dobromierz – wieża widokowa, pałac w Roztoce,
- w Gminie Głuszycza – podziemne miasto Osówka, ruiny zamku Rogowiec,
- w Gminie Jedlina – Zdrój – pijalnia wód mineralnych, zespół pałacowo-parkowy w Jedlinie, najdłuższy tunel kolejowy w Polsce, wiadukty Kolei Bystrzyckiej,
- w Gminie miejskiej Kamienna Góra – stare miasto, neorenesansowy ratusz, mury obronne,
- w Gminie wiejskiej Kamienna Góra – zespół pocysterski w Krzeszowie, kaplica grobowa Schaffgotschów w Raszowie,
- Gminie Lubawka – rynek z ratuszem, Domy Tkaczy w Chełmsku Śląskim,
- w Gminie Marcinowice – zespół pałacowy w Kraskowie,
- w Gminie Mieroszów – stare miasto, zabytkowa zabudowa sanatoryjna oraz cerkiew w Sokołowsku, ruiny zamku Radosno, drewniany kościół św. Jadwigi w Rybnicy Leśnej, zabytkowe schronisko „Andrzejówka” w Rybnicy Leśnej, ogród zoologiczny Zoo Farma w Łącznej,
- w Gminie miejskiej Nowa Ruda – stare miasto, ratusz,
- w Gminie Stare Bogaczowice – zamek Cisy w Cieszowie, wiatrak holenderski w Gostkowie,
- w Gminie Strzegom – bazylika mniejsza pw. św. ap. Piotra i Pawła (Pomnik Historii), dawny niemiecki obóz koncentracyjny Gross – Rosen w Rogoźnicy,
- w Uzdrowskiej Gminie Szczawno – Zdrój – pijalnia wód mineralnych, hala spacerowa, hotel zdrojowy „Grand Hotel”,

- w Gminie Miasto Świdnica: Kościół Pokoju wpisany na listę UNESCO, katedra z najwyższą na Śląsku wieżą kościelną, stare miasto wraz z rynkiem,
- w Gminie Świdnica – zespół pałacowy w Krzyżowej,
- w Gminie Świebodzice – rynek z ratuszem, mury obronne,
- w Gminie Walim – Jezioro Bystrzyckie wraz z zaporą, zamek Grodno, Lipa Fryderyka,
- w Gminie Wałbrzych – zamek Książ, rynek, palmiarnia.

Ważną rolę odgrywają zlokalizowane na obszarze aglomeracji uzdrowiska, które mogą przyciągać turystów swoimi walorami związanymi z wykorzystaniem naturalnych zasobów sprzyjających rozwojowi turystyki uzdrowiskowej (Szczawno – Zdrój, Jedlina – Zdrój, dawne uzdrowisko Sokołowsko). Innymi popularnymi kierunkami turystycznymi są również obiekty o charakterze postindustrialnym. Na obszarze Aglomeracji turyści mają szansę odwiedzenia nowoczesnego kompleksu Centrum Nauki i Sztuki Stara Kopalnia w Wałbrzychu, Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej, podziemnej trasy wraz z kolejką w kopalni węgla w Nowej Rudzie. Ponadto na terenie Gminy Wałbrzych, Głuszyca, Kamienna Góra, Nowa Ruda, Walim znajdują się atrakcje turystyczne o charakterze militarnym z czasów II wojny światowej, w szczególności kompleks Riese, w którego skład wchodzi wydrążone w skałach sztolnie, tunele, hale m. in. pod zamkiem Książ oraz w kilku miejscach Gór Sowich (Walim – Rzeczką, Włodarz, Jugowice Górne – Jawornik, Głuszyca – Osówka, Soboń, Sokolec – Gontowa), podziemia Arado w Kamiennej Górze.

Większość gmin skupionych w Aglomeracji Wałbrzyskiej ma wysoki potencjał związany z rozwojem turystyki aktywnej. Przez Aglomerację Wałbrzyską przebiegają szlaki turystyczne w poszczególnych pasmach Sudetów Środkowych – Górach Sowich, Górach Stołowych, Górach Wałbrzyskich, czy Górach Kamiennych. Obecność gór stanowi o potencjale do rozwoju sportów zimowych, którym dysponują gminy: Gmina Głuszyca – wyciągi narciarskie w Łomnicy, trasy biegowe; Walim – kompleks tras narciarskich w Rzeczkce, trasy biegowe; Gmina Jedlina – Zdrój – wyciągi narciarskie; Gmina Lubawka – trasy biegowe, wyciąg narciarski; Gmina Nowa Ruda – kompleks wyciągów w Sokolcu, i Przełęcz Jugowskiej; Mieroszów – trasy narciarskie i zjazdowe, Boguszów – Gorce – ośrodek narciarski Dzikowiec.

Agglomeracja Wałbrzyska posiada walory środowiskowe, które mogą generować ruch turystyczny. Należą do nich m. in. : obszary ochrony siedlisk – Ostoja Nietoperzy Gór Sowich, Masyw Chełmca, Sudety Wałbrzysko – Kamiennogórskie, rezerваты przyrody: „Kruczy Kamień” w gminie Lubawka, Czartowskie Skały w paśmie Zaworów oraz parki krajobrazowe: Książański Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Gór Sowich, Park Krajobrazowy Gór Wałbrzyskich.



Rys. 5.7.1. Lokalizacja atrakcji turystycznych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej. Źródło: opracowanie własne.

Spśród powiatów wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej największą bazą noclegową dysponuje powiat kłodzki, na jego obszarze znajdowało się w 2013 roku 169 obiektów noclegowych. Powiat ten odwiedziło też zdecydowanie najwięcej turystów zagranicznych. Największe jednak wykorzystanie miejsc noclegowych – na poziomie 45% charakteryzowało ośrodki w powiecie wałbrzyskim. Mimo bogatej i ciekawej oferty turystycznej obszaru aglomeracji, wykorzystanie miejsc hotelowych nie jest zbyt wysokie. Mogłaby ten stan poprawić dodatkowa promocja regionu i jego głównych walorów turystycznych wśród turystów w kraju i zagranicą.

Tab. 5.7.1. Baza hotelowa w powiatach na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Wyszczególnienie	Powiat kamiennogórski	Powiat kłodzki	Powiat świdnicki	Powiat wałbrzyski	Powiat m. Wałbrzych
stopień wykorzystania miejsc noclegowych	10,4%	29,3%	25,4%	45,0%	24,1%
obiekty hotelowe	3	56	12	6	7
inne obiekty noclegowe - razem	9	113	8	32	2
kempingi i pola biwakowe	-	3	1	-	-
zespoły domków turystycznych	-	4	-	-	-
pozostałe	9	106	7	32	2
hotele razem	3	25	9	4	4
pensjonaty razem	-	14	-	-	1
turyści zagraniczni korzystający z noclegów	152	35 704	9 973	1 805	5 118
udzielone noclegi turystom zagranicznym	292	86 993	31 808	5 950	12 122

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

5.8. Charakterystyka terytorium Aglomeracji Wałbrzyskiej pod względem potrzeb komunikacji publicznej

Przegląd struktur społeczno-gospodarczych Aglomeracji Wałbrzyskiej pokazuje, że poszczególne gminy obszaru są zróżnicowane w wielu aspektach, w szczególności pod względem:

- 1) powierzchni gmin, liczb ich mieszkańców oraz gęstości zaludnienia,
- 2) udziałów w liczbie mieszkańców gmin osób pracujących, ludności w wieku nieprodukcyjnym przypadającej na osobę pracującą, ludności niepracującej przypadającej na osobę pracującą,
- 3) liczby podmiotów gospodarczych funkcjonujących w gminach i ich wielkości,
- 4) liczby placówek wychowawczo-edukacyjnych i ich dyslokacji na obszarach gmin,
- 5) liczby placówek ochrony zdrowia i ich dyslokacji,

6) dyslokacji atrakcji turystycznych.

Wnioski z powyższego przeglądu są następujące:

- 1) widoczny jest proces zmniejszania się liczby mieszkańców gmin miejskich Świdnica i Kamienna Góra, Nowa Ruda, na rzecz ościennych gmin wiejskich,
- 2) systematycznie też zmniejsza się udział ludności w wieku przedprodukcyjnym, zwiększa natomiast udział ludności w wieku poprodukcyjnym,
- 3) niezmiennie wysokie są udziały ludności w wieku nieprodukcyjnym oraz ludności niepracującej przypadających na osoby pracujące,
- 4) w skali całej Aglomeracji Wałbrzyskiej rośnie liczba podmiotów gospodarczych; wzrost ten dotyczy w szczególności sektora prywatnego: osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą oraz podmiotów małych i średnich (zatrudniających do 250 osób),
- 5) nierównomierne lokalizacje placówek wychowawczo-edukacyjnych generują konieczność nauczania poza miejscowością zamieszkania, a nawet poza gminą, na której obszarze znajduje się miejscowość zamieszkania,
- 6) szkolnictwo wyższe na obszarze aglomeracji funkcjonuje w Wałbrzychu, Świdnicy oraz w Nowej Rudzie, co wymusza konieczność codziennych dojazdów do tych miejscowości,
- 7) dostępność usług medycznych jest nierównomierna, a leczenie w szpitalach możliwe jest wyłącznie w miastach powiatowych oraz Świebodzicach i Nowej Rudzie,
- 8) główne ośrodki kulturalne – kina, teatry – znajdują się przede wszystkim w Wałbrzychu i Świdnicy, co wymusza dojazdy do tych miast w przypadku chęci skorzystania z powyższych rozrywek,
- 9) zdecydowana większość atrakcji turystycznych Aglomeracji Wałbrzyskiej zlokalizowana jest na obszarze powiatu wałbrzyskiego, co generuje wśród odwiedzających potrzebę przejazdów aglomeracyjnych

Są to czynniki, które wpływają na zapotrzebowanie na przewozy publicznym transportem międzygminnym.

6. Stan infrastruktury i rynku transportowego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej

6.1 Charakterystyka sieci drogowej

6.1.1 Układ drogowy

Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej podstawowy układ drogowy o znaczeniu lokalnym, regionalnym oraz krajowym tworzą omówione poniżej kategorie dróg.

Drogi krajowe

- Droga krajowa nr 5, łącząca Wrocław ze Strzegomiem, Bolkowem, Kamienną Górą i granicą państwa w Lubawce. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Strzegom, Dobromierz, Kamienna Góra, miasto Kamienna Góra, Lubawka.
- Droga krajowa numer 35, łącząca Wrocław ze Świdnicą, Wałbrzychem i z granicą państwa w Golińsku, o długości 88 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Marcinowice, Świdnica, miasto Świdnica, Świebodzice, Wałbrzych, Mieroszów.
- Droga krajowa numer 34, łącząca Świebodzice (DK35) i Dobromierz (DK5), o długości 19 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Świebodzice, Strzegom, Dobromierz.

Drogi wojewódzkie

- Droga wojewódzka nr 345 relacji Wilczków (DK94) – Strzegom (DK5) o długości 27 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej droga przebiega na obszarze Gminy Strzegom.
- Droga wojewódzka nr 367 relacji Jelenia Góra – Wałbrzych, o długości 57 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Kamienna Góra, miasto Kamienna Góra, Czarny Bór, Boguszów-Gorce, Wałbrzych.
- Droga wojewódzka nr 369 relacji Przełęcz Kowarska (DW367) – Lubawka, o długości 18 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez teren gminy Lubawka.
- Drogi wojewódzkie nr 371 i 373, przebiegające w całości na terenie Świebodzic, stanowiące połączenie dróg krajowych nr 34 i 35.
- Droga wojewódzka nr 374 relacji Jawor – Świebodzice, o długości 28 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Strzegom, Świebodzice.
- Droga wojewódzka nr 375 relacji Wałbrzych Sobięcín (DW367) – Dobromierz (DK5), o długości 21 km. Przebiega przez tereny gmin: Wałbrzych, Szczawno-Zdrój, Stare Bogaczowice, Dobromierz.
- Droga wojewódzka nr 376 relacji Wałbrzych Szczawienko (DK35) – Jabłów (DW367), o długości 14 km. Przebiega przez tereny gmin: Wałbrzych, Szczawno-Zdrój, Stare Bogaczowice.
- Droga wojewódzka nr 379 relacji Wałbrzych Podgórze (DK35) – Modliszów - Świdnica,

o długości 19 km. Przebiega przez tereny gmin: Wałbrzych, Walim, Świdnica, miasto Świdnica.

- Droga wojewódzka nr 380 relacji Unistaw Śląski (DK35) – Głuszyca (DW381), o długości 8 km. Przebiega przez tereny gmin: Mieroszów, Głuszyca.
- Droga wojewódzka nr 381 relacji Wałbrzych – Kłodzko, o długości 54 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Wałbrzych, Jedlina-Zdrój, Głuszyca, Nowa Ruda, miasto Nowa Ruda.
- Droga wojewódzka nr 382 relacji Stanowice (DW374) – Paczków granica państwa, o długości 85 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Strzegom, Jaworzyna Śląska, Świdnica, miasto Świdnica.
- Droga wojewódzka nr 383 relacji Jedlina-Zdrój – Dzierżoniów, o długości 29 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Jedlina-Zdrój, Walim.
- Droga wojewódzka nr 385 relacji Tłumaczów granica państwa – Jaczowice (DK46), o długości 104 km. Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiega przez tereny gmin: Nowa Ruda, miasto Nowa Ruda.

Pozostałe, istotne drogi na terenach poszczególnych gmin

Gmina Boguszów Gorce

3366 D	Boguszów-Gorce (ul. Głowackiego, ul. Kosynierów, ul. Jasna), Czarny Bór (ul. Wałbrzyska)
3397 D	Boguszów - Gorce (ul. Reymonta, ul. Żeromskiego, do drogi 3361D)
3398 D	Boguszów – Gorce ul. Wesołowskiego – Masalskiego

Gmina Czarny Bór

3390 D	od DW 367 – Jabłów, (droga bez nazwy)
--------	---------------------------------------

Gmina Dobromierz

2793D	(z kier. Wiadrów) - granica powiatu - Celów - Kłaczyna - Bronów - Dobromierz
2794D	(z kier. Jawor) - granica powiatu - Czernica - Dzierzków - Roztoka - Jugowa - Dobromierz
2795D	(z kier. Bolkowice) - granica powiatu - Gniewków

Gmina Głuszyca

3363 D	Głuszyca Górna (ul. Graniczna) – Granica Państwa
3381 D	Głuszyca (ul. Kolejowa) -Grzmiąca (ul. Spółdzielców) do drogi DW 380
3382 D	droga przez wieś Grzmiąca (ul. Wiejska)
3377 D	Głuszyca – (ul. Kościuszki) - Kolce (ul. Pamięci Narodowej) - Sierpnica (ul. Świerkowa), Rzecznica
3378 D	Głuszyca (ul.-Łomnica) – Łomnica – Radosna

3379 D	Głuszycza (ul. Łomnicka) - Łomnica Górna (ul. Sudecka)
--------	--

Gmina Jaworzyna Śląska

2931D	Jaworzyna Śląska (granica miasta) - Czechy - Pastuchów - Przyłęgów - Mikoszowa (do drogi 2881D)
2880D	Imbramowice - Tarnawa - Mrowiny - Żarów (ul. A. Mickiewicza, ul. B. Chrobrego, ul. Wiejska) - Piotrowice Świdnickie - Jaworzyna Śląska (ul. Westerplatte, ul. Wolności, ul. 1. Maja) - Nowy Jaworów (do drogi 382)
2884D	od drogi 374 - Międzyrzecze - Stanowice - Pasieczna - Nowy Jaworów (do DW 382)
2931D	Jaworzyna Śląska (granica miasta) - Czechy - Pastuchów - Przyłęgów - Mikoszowa (do drogi 2881D)
2933D	Pastuchów - Skarżyce - do drogi 2881D (kier. Morawa)
2937D	Jaworzyna Śląska (granica miasta) - Nowice - Wierzbną

Gmina Jedlina-Zdrój

3360D	Granica miasta Wałbrzycha - Jedlina Zdrój
-------	---

Gmina Miasto Kamienna Góra

Na terenie Kamiennej Góry główną arterią stanowi 4-kilometrowy odcinek drogi krajowej nr 5. Wspomniana droga łączy się z drogą wojewódzką nr 367, która na znacznym odcinku w granicach miasta – na ulicach: Wałbrzyskiej, Bohaterów Getta i Jeleniogórskiej – pokrywa się z DK5. Pozostałą sieć drogową miasta stanowią drogi o charakterze lokalnym.

Gmina Kamienna Góra

3367 D	Kochanów
3461 D	Krzeszów – Grzędy
3463 D	Krzeszów – Lipienica - Lubawka (ul. Lipowa)
3468 D	Kamienna Góra – Krzeszów
	Krzeszów – Kochanów
3476 D	Krzeszów - Przedwojów
3477 D	Czadrów – Krzeszów
3478 D	Gorzyszów – Dobromyśl

Gmina Lubawka

3469 D	Lubawka – Chełmsko śl.
--------	------------------------

3462 D	Chełmsko śl. – Uniemyśl – Okrzeszyn
3479 D	Uniemyśl (przez wieś)
3480 D	Błazejów (przez wieś)
3385 D	Chełmsko śl. do granicy powiatu
3483 D	od skrzyżowania z DW 369 – Opawa -Niedamirów
3474 D	Miszkowice do skrzyżowania z DW 367
3475 D	Lubawka – Błazkowa –Janiszów
3481 D	Błazkowa – Stara Białka –Paczyn
3482 D	Paprotki – Stara Białka

Gmina Marcinowice

1993D	(z kier. Sulistrowiczki) - granica powiatu - Sady (do drogi 2900D)
1994D	(z Sobótki) - granica powiatu - Chwałków - Biała
1998D	(z kier. Chwałów) - granica powiatu - Gola Świdnicka
2075D	(z kier. Mietków) - granica powiatu - Tworzyjanów - granica powiatu (kier. Garncarsko)

Gmina Mieroszów

3362 D	Wałbrzych (od DK 35) - Rybnica Leśna (Andrzejówka)
3364 D	Kowalowa (od DK 35) – Sokołowsko (ul. Główna)
3365 D	Mieroszów, ul. Kwiatowa—Granica Państwa
3383 D	Mieroszów (ul. Dworcowa i ul. Sportowa) – Nowe Siodło
3384 D	Droga przez wieś Golińsk

Gmina Miasto Nowa Ruda

W granicach Nowej Rudy przebiegają dwie drogi o znaczeniu wojewódzkim: nr 381 i 385, i są to główne arterie tej miejscowości. Ważną rolę odgrywa także ul. Świdnicka, stanowiąca dawny przebieg przez miasto drogi wojewódzkiej nr 381 Na terenie Nowej Rudy znajdują się 4 drogi o znaczeniu powiatowym, zapewniając połączenie z sąsiadującymi miejscowościami tj. Bieganowem (3337D), Woliborzem i Ścinawką Średnią (3312D), Dzikowcem (3321D) oraz Gorzuchowem (3324D). Większość sieci drogowej stanowią drogi o charakterze lokalnym.

Gmina Nowa Ruda

3337 D	Nowa Ruda - Bieganów – Ścinawka Górna
3338 D	Świerki – Włodowice
3339 D	Sierpnica – Bartnica
3340 D	Od drogi wojewódzkiej 381 - Wojbórz - Opolnica - Bardo Przytyk
3356 D	Walim - Rzecznka - Sokolec – Nowa Ruda

3312 D	Wolibórz - Dzikowiec - Nowa Ruda Słupiec - Ścinawka Średnia
3313 D	Nowa Wieś Kłodzka –Czerwieńczyce
3314 D	Jugów – Wolibórz
3315 D	Sokolec - Ludwikowice Kłodzkie
3316 D	Ludwikowice Kłodzkie – Więclaw
3317 D	Sokolec - Jugów – Ludwikowice Kłodzkie
3318 D	Przez wieś Sobków
3319 D	Nowa Ruda – Przygórze
3320 D	Dzikowiec – Podlesie
3321 D	Nowa Ruda – Dzikowiec
3322 D	Dzikowiec - Nowa Wieś Kłodzka
3323 D	Dzikowiec – Bożków
3324 D	Nowa Ruda Słupiec - Bożków – Gorzuchów
3325 D	Bożków - do drogi wojewódzkiej 381
3326 D	Ścinawka Średnia - Bożków Radków
3327 D	Przez wieś Bożków

Gmina Stare Bogaczowice

2796 D	granica Powiatu Jaworskiego - Stare Bogaczowice (do DW 375)
3357 D	od drogi nr 2796 D Stare Bogaczowice (przy budynku Urzędu Gminy) – Szczawno-Zdrój
3392 D	Witków – Gostków (droga bez nazwy)
3393 D	Gostków (ul. Główna) – Granica Powiatu (Kamienna Góra)
3394 D	Chwaliszów (od DW 376) – Cieszów „Dolny” – Granica Powiatu –Świdnickiego

Gmina Strzegom

2090D	(z kier. Lasek) - granica powiatu – Rusko
2791D	(z kier. Damianowo) - granica powiatu - Goczałków Grn. - Graniczna
2792D	(z kier. Targoszyn) - granica powiatu - Rogoźnica - Kostrza - Żelazów – Godzieszówek
2943D	przez Międzyrzecze (od drogi 2884D do drogi 2881D)
2881D	Strzegom (od drogi nr 5) ul. Rybna - Międzyrzecze - Morawa - Przyłęgów - Łazany
2883D	Strzegom (od drogi 2921D) ul. Kopalniana - Godzieszówek - Roztoka - Kłaczyna - granica powiatu (kier. Wolbromek)
2884D	od drogi 374 - Międzyrzecze - Stanowice - Pasieczna - Nowy Jaworów (do drogi 382)
2887D	Strzegom (granica miasta) - Graniczna - Goczałków - Rogoźnica (do drogi 374)
2888D	Stawiska (od drogi 5) - Olszany - (do drogi 374) Świebodzice
2919D	Stanowice - Olszany - Modłęcín - Szymanów - Siodłkowice

2920D	Modłęcin - do drogi nr 5 (Granica)
2921D	Strzegom (od drogi 2883D) - ul. Jeleniogórska - Tomkowice - Jugowa - Kłaczyna
2922D	Granica (od drogi nr 5) - Tomkowice
2924D	Roztoka (od drogi 2794D) - Borów - Kostrza
2926D	Strzegom (granica miasta) - Żółkiewka - Żelazów
2928D	od drogi 374 - Goczałków Grn. - granica powiatu (kier. Lusina)
2930D	Stanowice - do drogi 374
2934D	Łażany - Mikoszowa - Jarosów

Gmina Miasto Świdnica

Główną arterią Świdnicy jest droga krajowa nr 35, przebiegająca na terenie miasta ulicami Szarych Szeregów, Esperantystów oraz Zamenhofa. W znacznym stopniu pokrywa się z nią droga wojewódzka nr 382, biegnąca ulicami: Zamenhofa, Esperantystów, Przemysłową, Kopernika, Towarową, Westerplatte. Przez Świdnicę przebiega także droga wojewódzka nr 379 (przebieg ulicami: Łączną, Wrocławską, Niepodległości, Wałbrzyską), oraz 2 drogi o znaczeniu powiatowym (1990D, 2876D). Około 80 km sieci drogowej Świdnicy stanowią drogi lokalne.

Gmina Świdnica

1990D	(z kier. Sulistrowiczki) - granica powiatu - Tąpadła - Wiry - Wirki - Gogołów - Miłochów - Jagodnik - kierunek Świdnica
2876D	Świdnica - Burkatów - Bystrzyca Górna - Lubachów - granica powiatu (kier. Jugowice)
2877D	Świdnica (od ul. Bystrzyckiej) - Opoczka - Bojanice - Lutomia Dolna - Stachowice - granica powiatu (kier. Bielawa)
2878D	Boleścin - Krzczonów - granica powiatu (kier. Sieniawka)
2885D	Bystrzyca Górna (od drogi 2876D) - Bojanice
2889D	Pszemno - Wilków - Niegoszów - Panków
2904D	Lutomia Dolna - granica powiatu (kier. Mościsko)
2905D	Lutomia Dolna. - Lutomia Górna
2906D	Grodziszczce - Krzyżowa - Wieruszów - Lutomia Dolna
2907D	Bojanice – Wieruszów
2908D	Opoczka - Makowice
2911D	Milikowice - Komorów - Witoszów Dolny. - Bystrzyca Dolna.
2941D	skrz. z DW 383- Jagodnik - Pszemno
3396D	(z kier. Wałbrzych) - granica powiatu - Pogorzała - Witoszów Górny. - Witoszów Dolny. - Świdnica - Sulisławice - Wiśniowa - Wierzba – kierunek Żarów

Gmina Świebodzice

3394D	(z kier. Chwaliszów) - granica powiatu - Świebodzice - do DK 34
3395D	(z kier. Cieszów) - granica powiatu - do drogi 3464D Świebodzice
3464D	(z kier. Targoszyn) - granica powiatu - Rogoźnica - Kostrza - Żelazów – Godzieszówek

Gmina Walim

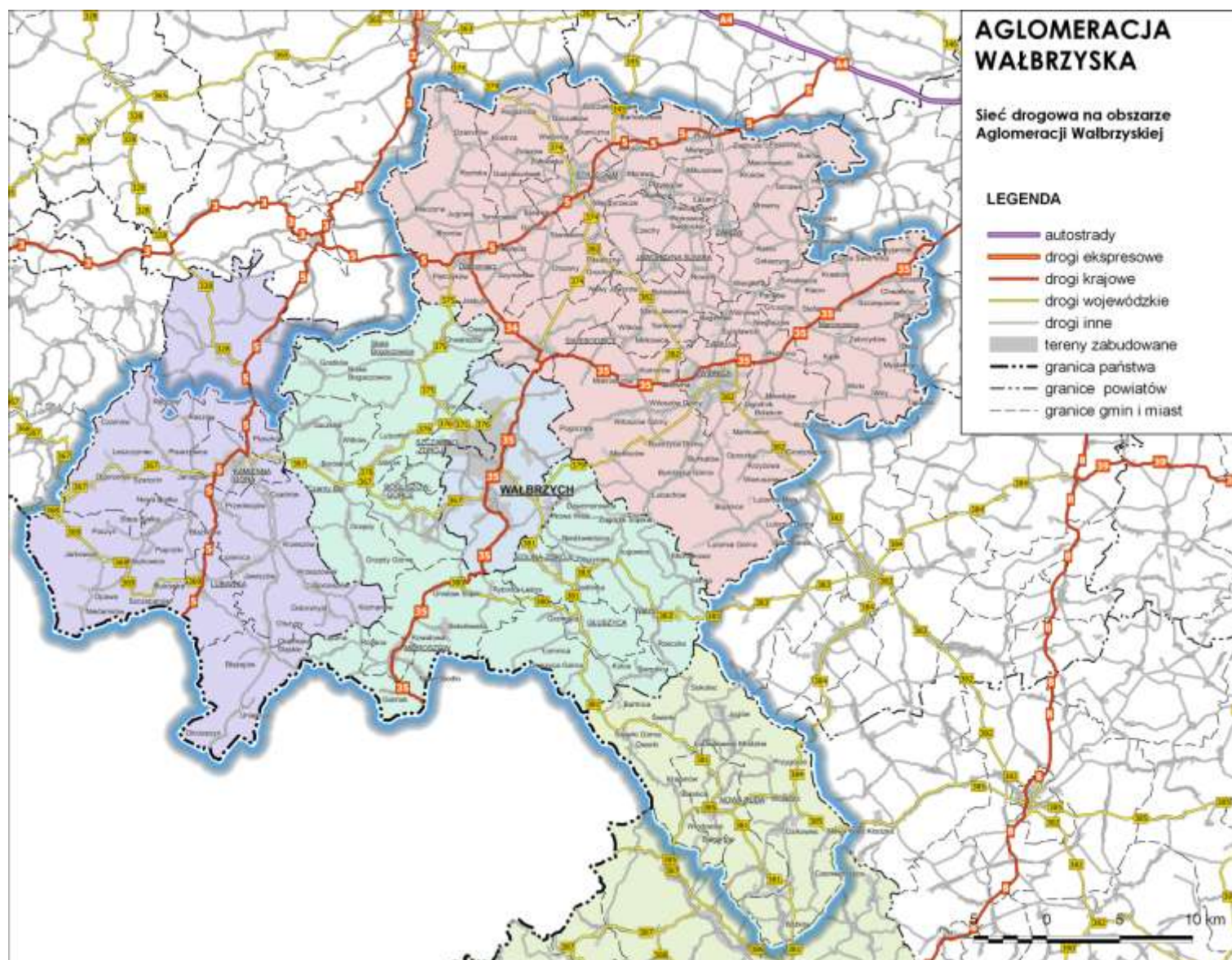
2876 D	granica powiatu Świdnickiego - Zagórze Śląskie (ul. Główna) - Jugowice (ul. Główna) do DW 383
3356 D	Walim (ul. 3-go Maja) -Rzeczka-granica powiatu (Kłodzko)
3358 D	od drogi nr 3360 – Podlesie – Niedźwiedzica – Zagórze Śląskie

Gmina Wałbrzych

Obecnie w Wałbrzychu, ze względu na zmiany administracyjne wprowadzone w 2013 roku, wszystkie drogi znajdują się pod zarządem miasta. Układ drogowy miasta obejmuje drogi o znaczeniu gminnym, powiatowym oraz wojewódzkim. Głównymi arteriami Wałbrzycha są: droga krajowa nr 35, biegnąca ulicami: Wrocławską, Armii Krajowej, Chrobrego, Kolejową, Sikorskiego, Wałbrzyską, oraz drogi wojewódzkie nr 375 i 376, przebiegające ulicami: Andersa i II Armii oraz Wieniawskiego i De Gaulle'a. Wspomniane drogi stanowią bowiem podstawowe połączenia międzydzielnicowe w osi północ – południe. Ważne połączenia w sieci drogowej Wałbrzycha stanowią także drogi wojewódzkie nr 367 (przebieg ulicami 1 Maja i Zachodnią), nr 379 (przebieg ulicami: Świdnicką i Strzegomską) oraz 381 (przebieg ulicami: 11 Listopada i Noworudzką). Na obszarze Wałbrzycha znajduje się ponadto 13 dróg o znaczeniu powiatowym, najczęściej pełniących rolę głównych ulic na osiedlach mieszkaniowych oraz stanowiących bezpośrednie połączenie tych osiedli z drogami wojewódzkimi i drogą krajową.

Gmina Żarów

2085D	(z kier. Bogdanów) - granica powiatu - Buków - granica powiatu - (Domanice) - granica powiatu - Krasków – Klecin
2886D	Imbramowice - Pożarzysko - Siedlimowice - Gołaszyce - Śmiałowice
2892D	Buków - granica powiatu (kier. Dzikowa)



Rys. 6.1.1.1. Podstawowy układ drogowy Aglomeracji Wałbrzyskiej. Źródło: opracowanie własne.

6.1.2 Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej

Na drogach krajowych i wojewódzkich regularnie co 5 lat (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadza Generalny Pomiar Ruchu (GPR), którego celem jest zilustrowanie aktualnego poziomu natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci dróg oraz wskazanie prognozy ruchu w perspektywie kolejnych 5, 10 oraz 15 lat. Obecnie obowiązującym pomiarem jest GPR z roku 2010.

Zarejestrowane natężenie ruchu¹⁰² na drogach krajowych i wojewódzkich, przebiegających przez obszar 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej, szczegółowo zaprezentowano w rozdziale 5.3 „Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2010” I etapu niniejszego opracowania pt. „Przeprowadzenie diagnozy potrzeb w zakresie zintegrowanego systemu transportu publicznego”.

Najbardziej obciążonym ruchem drogowym fragmentem sieci drogowej na rozpatrywanym obszarze jest odcinek drogi krajowej nr 35 pomiędzy Świebodzicami i Wałbrzychem, gdzie zarejestrowano wartość 27 396 poj./dobę.

6.2 Charakterystyka sieci kolejowej

6.2.1 Charakterystyka istniejącej infrastruktury kolejowej

Kolejowy układ transportowy Aglomeracji Wałbrzyskiej tworzą następujące czynne i nieczynne, normalnotorowe linie kolejowe¹⁰³ (charakterystyka linii jest ograniczona tylko do odcinka położonego na obszarze Aglomeracji):

- nr **137 Katowice – Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska – Legnica (na obszarze Aglomeracji tylko odcinek Krzyżowa – Rogoźnica)**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia pierwszorzędna, jednotorowa (poza szlakiem Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska, który jest dwutorowy), niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej: 100 km/h na szlaku Mościsko Dzierżoniowskie – Świdnica Miasto, 90 km/h na szlaku Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska, 80 km/h na odcinku Jaworzyna Śląska – Jawor.
- nr **274 Wrocław Świebodzki – Jaworzyna Śląska – Wałbrzych Główny – Sędziszów – Jelenia Góra – Lubań Śląski – Zgorzelec (na obszarze Aglomeracji znajduje się odcinek Imbramowice – Witków Śląski)**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej: 120 km/h na odcinku Imbramowice – Świebodzice, 40 km/h w obrębie stacji Świebodzice, 60-80 km/h na części szlaku Świebodzice – Wałbrzych Szczawienko, 80 km/h na szlaku Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Miasto, 60 km/h na odcinku Wałbrzych Miasto – Boguszów Gorce, 80 km/h na odcinku Boguszów Gorce – Sędziszów; stanowi główną kolejową oś transportową w Aglomeracji Wałbrzyskiej.
- nr **285 Wrocław Główny – Kobierzyce – Sobótka – Świdnica Przedmieście – Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój (na obszarze Aglomeracji tylko odcinek Strzelce Świdnickie –**

¹⁰² Dane z GPR2010.

¹⁰³ Źródło: Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii

- Jedlina Zdrój**), zarządca: PKP PLK S.A. (odcinek Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice), czynna w ruchu towarowym (tylko na odcinku Pszenno – Świdnica Kraszowice) linia drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 100 km/h; w przeszłości linia obejmowała również odcinek Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój, który został wyłączony z ruchu pod koniec lat 90-tych ubiegłego wieku; obecnie wyłączony z eksploatacji i zarządzania przez PKP PLK S.A. oraz przekazany do PKP S.A.; obecnie nieprzejezdny w wyniku braku pełnej konserwacji zachowanej infrastruktury kolejowej, a odcinek przebiegający przez obszar miasta Jedlina-Zdrój rozebrany; posiada wydaną w drodze decyzji Ministerstwa Infrastruktury zgodę na likwidację i oczekuje na fizyczną rozbiórkę, która nie zostanie jednak wykonana, gdyż w lipcu 2014 roku Samorząd Województwa Dolnośląskiego wyraził chęć przejęcia od PKP S.A. odcinka Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój.
- nr **286 Kłodzko Główny – Nowa Ruda – Głuszyca – Wałbrzych Główny (na obszarze Aglomeracji znajduje się odcinek Nowa Ruda – Wałbrzych Główny)**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia drugorzędna, jednotorowa na szlakach: Nowa Ruda – Ludwikowice Kłodzkie i Głuszyca – Wałbrzych Główny, dwutorowa na szlakach: Ścinawka Średnia – Nowa Ruda i Ludwikowice Kłodzkie – Głuszyca, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 100 km/h.
 - nr **291 Boguszów Gorce Wschód – Mieroszów – Meziměstí (Czechy)**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna tylko w ruchu towarowym linia drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 100 km/h; obecnie ruch pociągów na tej linii jest sporadyczny (w przeciągu całego roku 2014 linią przejechało tylko kilkanaście pociągów międzynarodowych); w przeszłości linia obejmowała również odcinek Wałbrzych Szczawienko – Boguszów Gorce Wschód (przez Szczawno-Zdrój), który został wyłączony z ruchu oraz fizycznie zlikwidowany w połowie lat 90-tych ubiegłego wieku (z wyjątkiem odcinka Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Zespół Bocznic, który został przekwalifikowany na obecną łącznicę nr 869).
 - nr **298 Kamienna Góra – Sędziszów**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia pierwszorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 100 km/h; na linii jest obecnie prowadzony całoroczny ruch towarowy i sezonowy ruch pasażerski.
 - nr **299 Kamienna Góra – Lubawka – Královec (Czechy)**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia pierwszorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 100 km/h; na linii jest obecnie prowadzony całoroczny ruch towarowy i sezonowy ruch pasażerski (tylko pociągi międzynarodowe).
 - nr **302 Malczyce – Strzegom – Rostoka – Bolków**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna tylko w ruchu towarowym (na odcinku Strzegom – Grabina Śląska) linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 100 km/h; odcinki: Grabina Śląska – Bolków i Malczyce – Strzegom są całkowicie wyłączone z ruchu, a w wyniku braku konserwacji i kradzieży infrastruktury są one nieprzejezdne.
 - nr **308 Ogorzelec – Kowary – Jelenia Góra**, zarządca: PKP PLK S.A., nieczynna linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 100 km/h; całość jest obecnie wyłączona z ruchu, a w wyniku braku konserwacji i kradzieży infrastruktury linia jest nieprzejezdna; w przeszłości linia

- obejmowała również odcinek Kamienna Góra – Ogorzelec, który został wyłączony z ruchu oraz fizycznie zlikwidowany pod koniec lat 80-tych ubiegłego wieku (z wyjątkiem odcinka Kamienna Góra – Pisarzowice, który został przekwalifikowany na obecną linię nr 345).
- nr **327 Nowa Ruda Słupiec – Ścinawka Średnia**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna tylko w ruchu towarowym linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 80 km/h; obecnie jedynym jej zadaniem jest obsługa kopalni Gabra w Nowej Rudzie Słupcu.
 - linia nr **330 Kamienna Góra – Krzeszów**, nieczynna linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, wyłączona z eksploatacji i zarządzania przez PKP PLK S.A. oraz przekazana do PKP S.A.; posiada wydaną w drodze uchwały Zarządu PKP z dnia 13.03.2002 r. zgodę na likwidację; od tego czasu oczekuje na fizyczną rozbiórkę; obecnie nieprzejezdna – w wyniku odcięcia jej od układu torowego stacji Kamienna Góra oraz braku konserwacji zachowanej infrastruktury kolejowej.
 - nr **331 Jawor – Borów**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna tylko w ruchu towarowym linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 80 km/h; obecnie jedynym jej zadaniem jest obsługa kopalń granitu w Borowie; w przeszłości linia obejmowała również odcinek Borów – Rostoka – obecnie wyłączony z eksploatacji i zarządzania przez PKP PLK S.A. oraz przekazany do PKP S.A.; posiada wydaną w drodze decyzji Ministerstwa Infrastruktury z dnia 26.04.2004 r. zgodę na likwidację; od tego czasu oczekuje na fizyczną rozbiórkę; obecnie nieprzejezdny w wyniku braku konserwacji zachowanej infrastruktury kolejowej.
 - nr **345 Kamienna Góra – Pisarzowice**, zarządca: PKP PLK S.A., nieczynna linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 80 km/h; całość jest obecnie wyłączona z ruchu, a w wyniku braku konserwacji i kradzieży infrastruktury linia jest nieprzejezdna; w przeszłości linia stanowiła część linii nr 308; w wyniku rozebrania odcinka Pisarzowice – Ogorzelec dawna linia nr 308 utraciła ciągłość, a podział dawnej linii nr 308 wymagał zakwalifikowania jednej z jej części jako nowej linii nr 345.
 - nr **771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna tylko w ruchu towarowym łącznica pierwszorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 40 km/h.
 - nr **772 Strzegom Międzyrzecze – Strzegom Miasto**, zarządca: PKP PLK S.A., nieczynna łącznica pierwszorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 40 km/h; całość jest obecnie wyłączona z ruchu, a w wyniku odcięcia jej od linii nr 137, braku konserwacji i kradzieży infrastruktury łącznica jest nieprzejezdna; jej rolą było bezpośrednie prowadzenie pociągów na kierunku Jaworzyna Śląska – Bolków, bez konieczności zmiany kierunku jazdy na stacji Strzegom.
 - nr **773 Boguszów Gorce – Boguszów Gorce Towarowy**, zarządca: PKP PLK S.A., nieczynna łącznica pierwszorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 40 km/h; całość jest obecnie fizycznie zlikwidowana, choć nigdy nie wydano decyzji likwidacyjnej; jej rolą było bezpośrednie prowadzenie pociągów na kierunku Jelenia Góra – Mieroszów bez konieczności zmiany kierunku jazdy na stacji Wałbrzych Główny oraz bezpośrednie połączenie obecnie nieistniejącej stacji Boguszów Gorce Towarowy ze stacją Boguszów Gorce.

- nr **774 Marciszów Górny – Kružyn**, zarządca: PKP PLK S.A., nieczynna łącznica pierwszorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 40 km/h; całość jest obecnie wyłączona z ruchu, a w wyniku odcięcia jej od linii nr 274, braku konserwacji i kradzieży infrastruktury łącznica jest nieprzejezdna; jej rolą było bezpośrednie prowadzenie pociągów na kierunku Jelenia Góra – Kamienna Góra bez konieczności zmiany kierunku jazdy na stacji Sędziszów.
- nr **869 Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Zespół Bocznic**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna tylko w ruchu towarowym łącznica znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 40 km/h; jej zadaniem jest obsługa bocznic do obiektów przemysłowych położonych pomiędzy wałbrzyskimi osiedlami: Piaskowa Góra i Podzamcze; w przeszłości linia stanowiła część linii nr 291; w wyniku rozebrania odcinka Wałbrzych Zespół Bocznic – Boguszów Gorce Wschód dawna linia nr 291 utraciła ciągłość, a podział dawnej linii nr 291 wymagał zakwalifikowania jednej z jej części jako nowej łącznicy nr 869.
- tor łączący nr **976 Boguszów Gorce Zachód – Czarny Bór**, zarządcy: a) PKP PLK S.A. – na odcinku łączącym stację Boguszów Gorce ze stacją zakładową Czarny Bór KSSD, b) MINERAL POLSKA Sp. z o.o. – na obszarze stacji zakładowej Czarny Bór KSSD obsługującej ruch towarowy z dwóch kopalni melafiru (Grzędy i Borówno); jest to czynny tor łączący znaczenia miejscowego, jednotorowy, zelektryfikowany, pozbawiony znaczenia państwowego, o prędkości konstrukcyjnej 40 km/h, dzięki temu torowi łączącemu kamieniołomy posiadają jedno połączenie z siecią kolejową PKP (z linią nr 274), które umożliwiają kolizyjny wjazd i wyjazd na jej teren (bezpośrednio tylko w kierunku Wałbrzycha, w kierunku Jeleniej Góry należy najpierw dokonać zmiany kierunku jazdy pociągu na stacjach PKP PLK S.A. Boguszów Gorce Zachód lub Boguszów Gorce).

Żadna z linii kolejowych przebiegających przez Aglomerację Wałbrzyską nie jest objęta umowami AGC¹⁰⁴ i AGTC¹⁰⁵.

¹⁰⁴ AGC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r. Weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 27 kwietnia 1989 r. W jej ramach wyznaczona została, wg kryterium EKG-ONZ, sieć linii kolejowych znaczenia międzynarodowego. Linie tworzące ten układ powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN (Źródło: <http://www.plk-inwestycje.pl/slownik> [dostęp dnia: 10.01.2015 r.]

¹⁰⁵ AGTC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce weszła w życie po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2002 r. W jej ramach wyznaczona została, wg kryteriów EKG-ONZ, sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz terminale kontenerowe, położone na sieci kolejowej. Umowa ta jest uzgodnionym planem rozwoju i funkcjonowania linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących, który zamierza się realizować w ramach programów narodowych. Zakłada się, że linie te zostaną dostosowane do prędkości 100 km/h dla pociągów towarowych, przy nacisku osi 225 kN (Źródło: <http://www.plk-inwestycje.pl/slownik> [dostęp dnia: 10.01.2015 r.]

6.2.1.1 Parametry techniczne linii kolejowych przebiegających przez Aglomerację Wałbrzyską

Zgodnie z uwarunkowaniami techniczno-ruchowymi, linie kolejowe dzielą się na szlaki kolejowe (a te w uzasadnionych przypadkach na odstępy). Podział linii na szlaki służy zapewnieniu wysokich standardów bezpieczeństwa przy prowadzeniu ruchu pociągów, w taki sposób, aby na jednym torze szlakowym znajdował się zawsze tylko jeden pociąg. Zmiana toru możliwa jest tylko w czasie przejazdu przez posterunki zapowiadawcze (tj. tylko stacje i posterunki odgałęźne), które stanowią rozgraniczenie pomiędzy sąsiednimi szlakami. Z tego względu szlaki kolejowe oraz ich parametry mają największy wpływ na procedury prowadzenia ruchu kolejowego na danym obszarze. Ruch kolejowy na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej nie podlega separacji pomiędzy ruchem pasażerskim i ruchem towarowym, stąd podział na szlaki kolejowe oraz specyfika każdego z nich ma największy wpływ na całokształt prowadzonych przewozów kolejowych.

W poniższej tabeli przedstawiono listę szlaków kolejowych położonych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej z ich specyfikacją techniczną mającą istotny wpływ na pracę przewozową kolei.

Tab. 6.2.1.1.1. Lista szlaków kolejowych położonych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej wraz z ich parametrami technicznymi.

Nr linii kolejowej	Szlak	Liczba torów	Elektryfikacja systemem prądu stałego o napięciu 3 kV	Uwagi odnośnie sytuacji techniczno-ruchowej	Prędkość szlakowa - tor nr 1 [km/h]		Prędkość szlakowa - tor nr 2 [km/h]		Długość szlaku
					Pociągi osobowe [^]	Pociągi towarowe	Pociągi osobowe [^]	Pociągi towarowe	
137	Mościsko Dzierżoniowskie – Świdnica Miasto	1	Nie	---	70-80	60-70	---	---	9,891
137	Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska	2	Nie	---	60-100	40-70	80/60	60	8,549
137	Jaworzyna Śląska – Strzegom	1	Nie	---	80/60	60	---	---	8,768
137	Strzegom – Rogoźnica	1	Nie	---	80/60	60	---	---	4,544
137	Rogoźnica – Jawor	1	Nie	---	80/60	60	---	---	7,017
274	Imbramowice – Żarów	2	Tak	Pólsamoczynna blokada liniowa przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego	120	80	100	70	5,585
274	Żarów – Jaworzyna Śląska	2	Tak	Pólsamoczynna blokada liniowa przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego	120	80	100	70	3,585
274	Jaworzyna Śląska – Świebodzice	2	Tak	---	120	80	120	80	7,136
274	Świebodzice – Wałbrzych Szczawienko	2	Tak	---	40-50-60-80	40-50-60	50-60-80	50-60	6,702
274	Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Miasto	2	Tak	---	80	60	80	60	2,049
274	Wałbrzych Miasto – Wałbrzych Fabryczny	2	Tak	---	60	50	60	50	3,461
274	Wałbrzych Fabryczny – Wałbrzych Główny	2	Tak	---	60	50	60	50	2,585
274	Wałbrzych Główny – Boguszów Gorce Wschód	2	Tak	---	60	50	60	50	2,536
274	Boguszów Gorce Wschód – Boguszów Gorce	2	Tak	Pólsamoczynna blokada liniowa przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego	60	50	60	50	0,384
274	Boguszów Gorce – Boguszów Gorce Zachód	2	Tak	Pólsamoczynna blokada liniowa przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego	80	80	80	60	1,789
274	Boguszów Gorce Zachód – Sędziszów	2	Tak	Pólsamoczynna blokada liniowa przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego	80	80	80	80	9,186
285	Sobótka Zachodnia – Świdnica Przedmieście	1	Nie	Szlak nieprzejezdny na odcinku Sobótka Zachodnia – Psenno	0-20 ^{^^}	0-20 ^{^^}	---	---	15,557
285	Świdnica Przedmieście – Świdnica Kraszowice	1	Nie	Szlak przywrócony do ruchu na specjalnych zasadach	20	20	---	---	2,319
285*	Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój	1	Nie	Szlak nieprzejezdny, częściowo rozebrany	---	---	---	---	21,592
286	Ścinawka Średnia – Nowa Ruda	2	Nie	---	80	60	80	60	6,429

Nr linii kolejowej	Szlak	Liczba torów	Elektryfikacja systemem prądu stałego o napięciu 3 kV	Uwagi odnośnie sytuacji techniczno-ruchowej	Prędkość szlakowa - tor nr 1 [km/h]		Prędkość szlakowa - tor nr 2 [km/h]		Długość szlaku
					Pociągi osobowe [^]	Pociągi towarowe	Pociągi osobowe [^]	Pociągi towarowe	
286	Nowa Ruda – Ludwikowice Kłodzkie	1	Nie	---	30-80	30-60	---	---	6,171
286	Ludwikowice Kłodzkie – Głuszycza	2	Nie	---	40-80	40-50	80	50	12,52
286	Głuszycza – Wałbrzych Główny	1	Nie	---	20-60-80	20-50	---	---	7,129
291*	Wałbrzych Zespół Bocznic – Boguszów Gorce Wschód	1	Nie	Szlak w całości rozebrany	---	---	---	---	13,993
291	Boguszów Gorce Wschód – Mieroszów	1	Nie	---	30-70	30-50	---	---	9,385
291	Mieroszów – Granica Państwa (Meziměstí – Czechy)	1	Nie	---	30-40	30-40	---	---	5,415
298	Kamienna Góra – Sędziszów	2	Nie	---	60	50	60	50	3,852
299	Kamienna Góra – Lubawka – Granica Państwa (Královec – Czechy)	1	Nie	---	60	50-60	---	---	13,727
302	Malczyce – Strzegom	1	Nie	Szlak nieprzejezdny, częściowo rozebrany	0	0	---	---	34,685
302	Strzegom – Bolków	1	Nie	Szlak przejezdny tylko na odcinku Strzegom – Grabina Śląska	0-20 ^{^^^}	0-20 ^{^^^}	---	---	19,968
308*	Pisarzowice – Ogorzelec	1	Nie	Szlak w całości rozebrany	---	---	---	---	7,09
308	Ogorzelec – Jelenia Góra	1	Nie	Szlak nieprzejezdny, częściowo rozebrany	0	0	---	---	25,949
327	Nowa Ruda Słupiec – Ścinawska Średnia	1	Nie	---	20	20	---	---	3,831
330*	Kamienna Góra – Krzeszów	1	Nie	Szlak nieprzejezdny, częściowo rozebrany	---	---	---	---	7,964
331	Jawor – Borów	1	Nie	---	40	20	---	---	10,066
331*	Borów – Rożtoka	1	Nie	Szlak nieprzejezdny, częściowo rozebrany	---	---	---	---	2,842
345	Kamienna Góra – Pisarzowice	1	Nie	Szlak nieprzejezdny	0	0	---	---	5,154
771	Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	1	Nie	---	20	20	---	---	1,612
772	Strzegom Międzyrzecze – Strzegom Miasto	1	Nie	Szlak nieprzejezdny, częściowo rozebrany	0	0	---	---	1,222
773	Boguszów Gorce – Boguszów Gorce Towarowy	1	Nie	Szlak w całości rozebrany	0	0	---	---	1,821
774	Marciszów Górny – Krużyn	1	Nie	Szlak nieprzejezdny, częściowo rozebrany	0	0	---	---	1,825
869	Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Zespół Bocznic	1	Nie	---	10	10	---	---	2,854
976	Boguszów Gorce Zachód – Czarny Bór	1	Tak	---	30	30	---	---	0,316

[^] - prędkości dla niektórych szlaków zostały przedstawione w notacji XX/YY, gdzie XX oznacza prędkość obowiązującą dla autobusów szynowych, a YY oznacza prędkość obowiązującą dla składów wagonowych

^{^^} - prędkość 20 km/h obowiązuje tylko na odcinku Pszenno - Świdnica Przedmieście, na odcinku Sobótka Zachodnia - Pszenno obowiązuje 0 km/h

^{^^^} - prędkość 20 km/h obowiązuje tylko na odcinku Strzegom - Grabina Śląska, na odcinku Grabina Śląska - Bolków obowiązuje 0 km/h

* - szlak wyłączony z eksploatacji i zarządzania przez PKP PLK S.A.

Obecnie najbardziej eksploatowaną linią kolejową położoną na terenie Aglomeracji jest linia nr 274. Ta dwutorowa, i jedyna w Aglomeracji Wałbrzyskiej linia zelektryfikowana, jest ulokowana w rejonie górskim, z czym wiążą się poważne utrudnienia techniczno-ruchowe wynikające ze znacznych spadków, wąskich łuków (newralgicznym miejscem jest odcinek Świebodzice – Boguszów Gorce Wschód). Z punktu widzenia rozwoju kraju linia ta ma charakter strategiczny, a to ze względu na ulokowane w jej pobliżu kopalnie surowców skalnych i kruszywa budowlanego wykorzystywanych do budowy lub modernizacji dróg i linii kolejowych. Linia ta służy zarówno do wykonywania przewozów osobowych jak i towarowych. Poza wspomnianymi kruszywami, linią nr 274 prowadzony jest ruch pociągów z węglem do koksowni „Victoria” (bocznica zakładowa odgałęzia się od stacji Wałbrzych Fabryczny), koksem i innymi produktami wywozonymi ze wspomnianej koksowni oraz do składów opałów ulokowanych przy stacjach i bocznicach.

Posterunki: Jaworzyna Śląska, Boguszów Gorce Wschód, Wałbrzych Główny oraz Sędziszów są węzłami kolejowymi. Od posterunku odgałęźnego Boguszów Gorce Wschód od linii nr 274 odchodzi czynna tylko w ruchu pasażerskim linia nr 291 biegnąca do Meziměstí (Czechy) przez Mieroszów. Obecnie linia nr 291 straciła na znaczeniu w międzynarodowym ruchu towarowym.

Stacja w Jaworzynie Śląskiej jest największą stacją węzłową oraz stacją o największym obrocie przesyłek towarowych w regionie. Stacja Wałbrzych Główny jest stacją węzłową, pod względem znaczenia ruchu towarowego drugą w Aglomeracji. Jest też miejscem gdzie z linią nr 274 łączy się linia nr 286, prowadzącą z Kłodzka Głównego. W przypadku wprowadzenia bezpośrednich połączeń pasażerskich na trasie Kłodzko Główne – Wałbrzych Miasto i dalej, układ torowy wymusza zmianę kierunku jazdy. W rejonie Wałbrzycha najważniejszą rolę, z punktu widzenia podróży, pełnią stacje: Wałbrzych Miasto i Wałbrzych Szczawienko. Pierwsza z nich ulokowana jest w dzielnicy Stary Zdrój i pełni rolę głównego generatora ruchu pasażerskiego. Z dworca Wałbrzych Miasto korzystają mieszkańcy Śródmieścia, Starego Zdroju, Nowego Miasta, Szczawna – Zdroju a także Piaskowej Góry i Podzamcza. W pobliżu stacji znajdują się ważne przystanki autobusowe, gwarantujące skomunikowanie z większością osiedli mieszkaniowych i centrum Wałbrzycha. Stacja Wałbrzych Szczawienko w dawniejszych czasach pełniła rolę stacji węzłowej, gdzie rozpoczynała się dawna linia nr 291, która prowadziła do Boguszowa Gorce Wschód przez Szczawno-Zdrój. Obecnie ze stacji Wałbrzych Szczawienko korzystają głównie mieszkańcy Podzamcza, Szczawienka i Piaskowej Góry, a to ze względu na bliskie położenie tej stacji wobec tych osiedli. Stacją położoną najbliżej centrum miasta i „Galerii Victoria” jest Wałbrzych Fabryczny, jednak skomplikowany dojazd oraz zdegradowana okolica powodują brak jej wykorzystania przez pasażerów.

W przyszłości planowana jest budowa centrum przesiadkowego i nowego przystanku kolejowego „Wałbrzych Śródmieście – Centrum” w rejonie 72 km linii nr 274 (pomiędzy ul. Lubelską i Wysockiego). W ramach centrum przesiadkowego w jednym miejscu zostaną zintegrowane połączenia autobusowe międzymiastowe i regionalne, kolejowe połączenia pasażerskie oraz wałbrzyska komunikacja miejska.

Kolejną stacją pod względem znaczenia w przewozach pasażerskich jest stacja Świebodzice, która ulokowana jest na obrzeżach Świebodzic, co znacznie zmniejsza jej dostępność dla osób nieposiadających własnego środka transportu. Ze względu na realizację przewozów o dużej masie i znaczeniu, a także w celu ułatwienia dojazdów do atrakcyjnych turystycznie rejonów Jeleniej Góry, w ostatnich latach na linii nr 274, przeprowadzano rewitalizację wielu szlaków, co miało na celu poprawę parametrów eksploatacyjnych linii. Zakres robót obejmował wymianę torowiska (łącznie

z zabudową toru bezстыkowego), rozjazdów, wymianę i odbudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej. W najbliższych latach planuje się kontynuację działań rewitalizacyjnych w kierunku Wrocławia i Jeleniej Góry.

Drugą linią kolejową pod względem znaczenia w Aglomeracji Wałbrzyskiej jest linia nr 137 przebiegająca wzdłuż pasma Sudetów (tzw. „magistrala podsudecka” łącząca Katowice, Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Prudnik, Nysę, Ząbkowice Śląskie, Dzierżoniów, Świdnicę, Jaworzynę Śląską, Strzegom, Jawor i Legnicę). U uruchomienie w grudniu 2013 bezpośrednich pociągów Świdnica – Wrocław, wydłużonych od września 2014 roku do Dzierżoniowa znacznie poprawiło ofertę przewozową na odcinku Dzierżoniów – Świdnica – Jaworzyna Śląska i spowodowało znaczny wzrost liczby mieszkańców Świdnicy korzystających z usług kolei. Dodatkowo na ukończeniu jest ważna inwestycja transportowa – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy stacji kolejowej Świdnica Miasto. Odcinek Jaworzyna Śląska – Jawor – Legnica pełni ważną rolę w wywozie kruszyw i surowców skalnych z rejonu Strzegomia i Rogoźnicy. Ruch towarowy na odcinku Dzierżoniów – Świdnica – Jaworzyna Śląska jest mniejszy niż na wspomnianym odcinku na północ od Jaworzyny. Jedynym większym punktem nadającym przesyłki wagonowe jest stacja Świdnica Przedmieście obsługująca przede wszystkim fabrykę wagonów w Świdnicy. Sama stacja Świdnica Przedmieście jest położona na linii nr 285 i ruch do niej musi być prowadzony z linii nr 137 łącznicą nr 771.

Linią łączącą Kłodzko z Wałbrzychem jest linia nr 286. Linia ta słynie z ciekawych rozwiązań inżynierskich (wiadukty, najdłuższe w Polsce tunele, wysokie nasypy) i poprowadzenia przez malownicze tereny o dużym zagęszczeniu atrakcji turystycznych. Znaczny spadek przewozów pasażerskich i towarowych w latach 90-tych ubiegłego wieku doprowadził do degradacji części infrastruktury kolejowej. Linia, kiedyś w całości dwutorowa, obecnie jest częściowo jednotorowa. Brak zagospodarowania budynków dworcowych doprowadził do znacznej dekapitalizacji tych obiektów. Znacznym mankamentem linii jest również położenie stacji i przystanków kolejowych, które znajdują się w znacznym oddaleniu od zabudowań. Pewnym utrudnieniem jest również sposób wytrasowania linii co doprowadziło do usytuowania jej torowiska ponad dnem dolin (na jej zboczach), którymi przebiega, a to oznacza dla pasażerów dodatkowy wysiłek wymagający pokonania różnicy wysokości pomiędzy stacjami i przystankami a dnami dolin, w których ulokowały się miejscowości przebiegające wzdłuż linii nr 286.

Do Kamiennej Góry biegnie linia nr 298. Łączy ona to miasto ze stacją węzłową Sędziszów położoną na linii nr 274. Kamienna Góra jest byłą stacją węzłową. Jedyną czynną linią wybiegającą z niej jest linia nr 299 prowadząca przez Lubawkę do Královca i dalej do Trutnova (Czechy). Ruch na obu liniach jest niewielki. Na co dzień są one używane wyłącznie w ruchu towarowym (obsługa kamieniołomu i przewozy koncentratu węglowego do Czech). Jedynie w okresie wiosenno-letnim (tylko w soboty i niedziele) kursują sezonowe pociągi międzynarodowe łączące Trutnov z Jelenią Górą i Wałbrzychem.

Nieczynną linią kolejową, która ma największy potencjał aby planować w niedalekiej przyszłości jej odbudowę i uruchomienie przewozów pasażerskich, jest linia nr 285 łącząca Wrocław, Sobótkę, Świdnicę, Zagórze Śląskie i Jedlinę-Zdrój. Linia ta od byłej stacji węzłowej Świdnica Kraszowice do zlikwidowanej stacji węzłowej Jedlina-Zdrój została wytrasowana, podobnie jak linia nr 286, w bardzo ciekawy sposób. Pokonanie doliny rzeki Bystrzycy wymagało zbudowania znacznej liczby ciekawych obiektów inżynierskich, które potęgują jej malownicze położenie. Niestety linia ta, na wspomnianym, najciekawszym odcinku jest nieprzejezdna dla pociągów, a na odcinku Jedlina Zdrój – Jedlina Dolna rozkradziona. Od ponad 10 lat o stan infrastruktury kolejowej tego odcinka dba

Sowiogórskie Bractwo Kolejowe, które na własną rękę udrożniło znaczną część nieczynnego odcinka i organizuje sezonowe turystyczne przejazdy lekkimi drezynami. Dzięki ich działaniom odcinek Świdnica Kraszowice – Olszynec jest praktycznie w całości przejezdny drezyną. Rok 2014 może być punktem zwrotnym w historii linii nr 285, gdyż PKP S.A. porzuciło zamiar rozbiórki odcinka Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój, a Zarząd Województwa Dolnośląskiego wyraził zainteresowanie przejęciem jego i oddania pod zarząd Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei.

6.2.2. Inwentaryzacja obiektów stacyjnych w transporcie kolejowym

Na obszarze aglomeracji znajdują się 34 stacje i przystanki zdadne do ruchu¹⁰⁶, z czego 17 to stacje (w tym 2 węzłowe), a 17 to przystanki osobowe publicznie. W rozkładzie 2014/15 obsługiwanych jest codziennie przez pociągi pasażerskie 15 stacji i 14 przystanków, okresowo (tj. w soboty i niedziele w okresie wakacyjnym) 1 stacja (Kamienna Góra) i 2 przystanki (Błazkowa i Lubawka), natomiast bez planowego ruchu pozostaje 1 przystanek (Unisław Śląski) i 1 stacja (Mieroszów). Kasy biletowe czynne są na 3 stacjach – Żarów, Jaworzyna Śląska (obsługa Przewozy Regionalne sp. z o.o.) i Wałbrzych Główny (obsługa przez Koleje Dolnośląskie SA). Ponadto na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej znajduje się 18 nieczynnych stacji i przystanków z zachowaną infrastrukturą.

Tab. 6.2.2.1. Wykaz stacji i przystanków kolejowych na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Gmina	Stacje i przystanki czynne	Stacje i przystanki czynne okresowo	Stacje i przystanki nieczynne
Żarów	Imbramowice, Żarów		
Jaworzyna Śląska	Jaworzyna Śląska, Bolesławice Świdnickie		
Świebodzice	Świebodzice		
Wałbrzych	Wałbrzych Szczawienko, Wałbrzych Miasto, Wałbrzych Fabryczny Wałbrzych Główny		
Boguszów Gorce	Boguszów Gorce Wschód, Boguszów Gorce, Boguszów Gorce Zachód		
Czarny Bór	Witków Śląski		
Mieroszów			Unisław Śląski. Mieroszów
Jedlina-Zdrój	Jedlina Górna, Jedlina Zdrój		Jedlina Dolna
Głuszycza	Głuszycza, Głuszycza Górna, Bartnica		
Nowa Ruda	Świerki Dolne, Ludwikowice Kłodzkie,		
Miasto Nowa Ruda	Zdrojowisko, Nowa Ruda		

¹⁰⁶ Wg Załącznika 2.4A Wykaz peronów do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015

Gmina	Stacje i przystanki czynne	Stacje i przystanki czynne okresowo	Stacje i przystanki nieczynne
	Przedmieście, Nowa Ruda		
Strzegom	Rogoźnica, Goczałków, Strzegom, Stanowice		Grabina Śląska, Strzegom Miasto, Jarosłów
Miasto Świdnica	Świdnica Miasto,		Świdnica Przedmieście, Świdnica Kraszowice
Świdnica	Krzyżowa		Pszemno, Bystrzyca Dolna, Bystrzyca Górna, Lubachów
Dobromierz			Kłaczyna, Rostoka, Borów
Miasto Kamienna Góra		Kamienna Góra	Czadrówek
Kamienna Góra			Pisarzowice, Czadrów, Krzeszów
Walim			Zagorze Śląskie, Jugowice,
Marcinowice			Strzelce Świdnickie, Szczepanów, Marcinowice Świdnickie,
Lubawka		Błazkowa, Lubawka	
Stare Bogaczowice			
Szczawno Zdrój			

Źródło: opracowanie własne.

Na linii kolejowej nr 273 Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec/Görlitz znajduje się 10 stacji kolejowych.; z czego 2 z nich są węzłowe – Jaworzyna Śląska – z linią 137 Katowice – Legnica i Wałbrzych Główny – z linią 285 Kłodzko Wałbrzych oraz 2 przystanki. Umożliwiają one bezpośrednią komunikację z Wrocławiem, Poznaniem, Jelenią Górą i Szklarską Porębą. Stacje Jaworzyna Śląska, Świebodzice, Wałbrzych Miasto i Wałbrzych Główny posiadają połączenie bezpośrednio z Warszawą, Lublinem, Gdańskiem i Gdynią. Ponadto stacja Jaworzyna Śląska, posiada połączenia bezpośrednie z Legnicą, Kamieńcem Ząbkowickim, Kłodzkiem i Kudową-Zdrój, natomiast Wałbrzych Główny z Kłodzkiem.

Stacja Imbramowice	
Lokalizacja	oś stacji 35,848 km linii 274, na południowy-zachód od zabudowań wsi Imbramowice
Odległość do najbliższych osiedli	1,3 km od wsi Imbramowice, 1,3 km od wsi Dzikowiec, 2,8 km od wsi Pożarzysko
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową

	nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Wrocław)	
długość	330 m
wysokość nad główką szyny	0,15 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Jelenia Góra)	
długość	270 m
wysokość nad główką szyny	0,3 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak
zapowiadanie pociągów	brak

Stacja Żarów	
Lokalizacja	oś stacji 42,612 km linii 274, w centrum Żarowa
Odległość do najbliższych osiedli	100 m od głównego skrzyżowania w Żarowie, 2,0 km od wsi Mrowiny, 1,7 km od Strefy ekonomicznej xx
Kategoria	D – stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym
Podkategoria	III – stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, dostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa czynna poniedziałek – piątek 6:00 - 12:00 i 13:00 - 17:30 sobota niedziela i święta - 7:00 - 12:00 i 13:00 - 17:30
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - dwukrawędziowy, wyspowy, przy torze nr 1 (zasadniczy kierunek Jelenia Góra) nr 2 (zasadniczy kierunek Wrocław)	

długość	382 m
wysokość nad główką szyny	0,35 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	zadaszenie, ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
zapowiadanie pociągów	brak

Stacja Jaworzyna Śląska	
Lokalizacja	oś stacji 48,140 km linii 274, 48,140 km linii 274, w centrum Jaworzyny Śląskiej
Odległość do najbliższych osiedli	centrum Jaworzyny Śląskiej
Kategoria	C – stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym
Podkategoria	III – stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, dostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa czynna poniedziałek – sobota 6:00 - 11:50 i 12:30 - 17:30 niedziela i święta - 7:00 - 11:50 i 12:30 - 17:30
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - dwukrawędziowy, wyspowy, przy torze nr 8 i nr 10	
długość	350
wysokość nad główką szyny	0,13 m (tor nr 8), 0,29 (tor nr 10)
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna, płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	zadaszenie, ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - dwukrawędziowy, wyspowy, przy torze nr 6 i nr 4	
długość	420
wysokość nad główką szyny	0,46 m (tor nr 6), 0,43 (tor nr 4)
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	zadaszenie, ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr III - dwukrawędziowy, wyspowy, przy torze nr 2 i nr 1	

długość	342 m
wysokość nad główką szyny	0,28 m (tor nr 2), 0,29 (tor nr 1)
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna, płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	zadaszenie, ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Stacja Świebodzice	
Lokalizacja	oś stacji 57,541 km linii 274, na zachód od centrum Świebodzic
Odległość do najbliższych osiedli	1,2 km do rynku w Świebodzicach, 3,2 km do os. Ciernie, 3,4 do os. Pełcznica
Kategoria	D – stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym
Podkategoria	II – stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla podkategorii III, których perony mają utwardzoną lub mieszaną nawierzchnię
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, dostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Jelenia Góra)	
długość	315
wysokość nad główką szyny	0,36 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
dojścia	dojście z dworca
architektura	zadaszenie, ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Wrocław)	
długość	230
wysokość nad główką szyny	0,26 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Stacja Wałbrzych Szczawienko	
Lokalizacja	oś stacji 65,930 km linii 274, północna część Wałbrzycha
Odległość do najbliższych osiedli	1 km do os. Szczawienko, 2 km do os Piaskowa Góra, 2,5 km do os. Podzamcze, 1,5 km do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, 4 km do Szczawna-Zdroju
Kategoria	
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (peron używany awaryjnie, w obydwu kierunkach)	
długość	340
wysokość nad główką szyny	0,25 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Wrocław)	
długość	390
wysokość nad główką szyny	0,33 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr III - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Jelenia Góra)	
długość	170
wysokość nad główką szyny	0,25 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Stacja Wałbrzych Miasto	
Lokalizacja	oś stacji 69,806 km linii 274, os. Stary Zdrój w Wałbrzychu
Odległość do najbliższych osiedli	50 m od centrum Starego Zdroju, 1,8 km do węzła komunikacyjnego Plac Grunwaldzki, 2,5 km do Śródmieścia, 2,5 km do os. Biały Kamień
Kategoria	C – stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym
Podkategoria	III – stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, dostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa czynna codziennie w godz. 5:00- 21:00
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Wrocław)	
długość	257 m
wysokość nad główką szyny	0,35 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	wiata, ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Wrocław)	
długość	452
wysokość nad główką szyny	0,35 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	wiata, ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Stacja Wałbrzych Fabryczny	
Lokalizacja	oś stacji 74,566 km linii 274, południowa część Wałbrzycha
Odległość do najbliższych osiedli	1 km do os. Podgórze, 3,5 km do Śródmieścia
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna

zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Wrocław)	
długość	330 m
wysokość nad główką szyny	0,30 m
nawierzchnia	mieszana
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna, nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Jelenia Góra)	
długość	235
wysokość nad główką szyny	0,27 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Stacja Wałbrzych Główny	
Lokalizacja	oś stacji 78,912 km linii 274, południowa część Wałbrzycha
Odległość do najbliższych osiedli	6 km do os. Sobięcín, 4,5 km do os. Śródmieście, 1,2 km do os. Podgórze
Kategoria	D – stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający.
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Jelenia Góra) i torze nr 25 (krawędź nie użytkowana)	
długość	355/130 m
wysokość nad główką szyny	0,4 m / 0,7 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa, nawierzchnia bitumiczna
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	zadaszenie – konstrukcja, dachowa ze ścianami
udogodnienia	brak

	Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 2		
	długość	360
	wysokość nad główką szyny	0,38 m
	nawierzchnia	utwardzona
	rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna,
	dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
	architektura	zadaszenie – konstrukcja, dachowa ze ścianami
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr III - jednokrawędziowy, przy torze nr 8 i 6		
	długość	281
	wysokość nad główką szyny	0,30 m (tor nr 8), 0,25 m (tor nr 6)
	nawierzchnia	utwardzona
	rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna, nawierzchnia gruntowa
	dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
	architektura	zadaszenie – konstrukcja, dachowa ze ścianami
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr III - jednokrawędziowy, przy torze nr 8 i 6		
	długość	291
	wysokość nad główką szyny	0,30 m (tor nr 8), 0,25 m (tor nr 6)
	nawierzchnia	utwardzona
	rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna, nawierzchnia gruntowa
	dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
	architektura	zadaszenie – konstrukcja, dachowa ze ścianami
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Przystanek osobowy publiczny Boguszów Gorce Wschód	
Lokalizacja	oś przystanku 83,870 km linii 274, wschodnia część Boguszowa-Gorców (os. Kuźnice Świdnickie)
Odległość do najbliższych osiedli	1 km do os. Kuźnice Świdnickie Północne, 2 km od Osiedla Krakowskiego
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak

Peron nr I południowy- jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Jelenia Góra)		
długość		240 m
wysokość nad główką szyny		0,33 m
nawierzchnia		utwardzona
rodzaj utwardzenia		kostka brukowa, kamienna, nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia		dojście z ulicy, inne
architektura		brak
udogodnienia		brak
Informacja pasażerska		brak
Peron nr II południowy- jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Jelenia Góra)		
długość		277 m
wysokość nad główką szyny		0,33 m
nawierzchnia		gruntowy
rodzaj utwardzenia		nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia		przejście w poziomie szyn
architektura		brak
udogodnienia		brak
Informacja pasażerska		brak
Peron nr I północny- jednokrawędziowy, przy torze nr 1 – linia nr 291 (kierunek Mieroszów/Wałbrzych)		
długość		268 m
wysokość nad główką szyny		0,18 m
nawierzchnia		gruntowy
rodzaj utwardzenia		nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia		dojście z ulicy, inne
architektura		brak
udogodnienia		brak
Informacja pasażerska		brak

Stacja Boguszów Gorce	
Lokalizacja	oś stacji 85,513 km linii 274, środkowa część Boguszowa-Gorców
Odległość do najbliższych osiedli	1 km do Boguszowa, 1,6 km do Starego Lesieńca
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak

Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Jelenia Góra)		
długość		300 m
wysokość nad główką szyny		0,55 m
nawierzchnia		utwardzona
rodzaj utwardzenia		kostka brukowa, kamienna, płyta betonowa, chodnikowa
dojścia		przejście w poziomie szyn
architektura		brak
udogodnienia		brak
Informacja pasażerska		urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Wrocław)		
długość		239 m
wysokość nad główką szyny		0,10 m
nawierzchnia		gruntowy
rodzaj utwardzenia		kostka brukowa, kamienna,
dojścia		przejście w poziomie szyn
architektura		brak
udogodnienia		brak
Informacja pasażerska		urządzenia nagłaśniające

Stacja Boguszów Gorce Zachód	
Lokalizacja	oś stacji 88,352 km linii 274, wschodnia część Boguszowa-Gorców
Odległość do najbliższych osiedli	700 m do Gorców, 4 km do Starego Lesieńca
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Wrocław)	
długość	265 m
wysokość nad główką szyny	0,55 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna, płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Jelenia Góra)	
długość	270 m

wysokość nad główką szyny	0,30 m
nawierzchnia	gruntowy
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna,
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Przystanek osobowy publiczny Witków Śląski

Lokalizacja	oś przystanku 93,017km linii 274, wschodnia część Boguszowa-Gorców
Odległość do najbliższych osiedli	700 m do Gorców
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Jelenia Góra)	
długość	255 m
wysokość nad główką szyny	0,2 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Wrocław)	
długość	255 m
wysokość nad główką szyny	0,20 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Na linii kolejowej nr 137 Katowice – Kędzierzyn Koźle - Kamieniec Ząbkowicki - Jaworzyna Śląska – Legnica znajdują się cztery stacje kolejowe; z czego jedna z nich jedna węzłowa – Jaworzyna Śląska – z linią 274 Wrocław - Zgorzelec/Görlitz oraz cztery przystanki. Umożliwiają one bezpośrednią

komunikację z Legnicą, Kamieńcem Ząbkowickim, Kłodzkiem i Kudową-Zdrój oraz dla Świdnicy i Jaworzyny Śląskiej – z Wrocławiem.

Przystanek osobowy publiczny Krzyżowa	
Lokalizacja	oś przystanku 219,952 km linii 137 na południe od zabudowań wsi Krzyżowa
Odległość do najbliższych osiedli	1 km do Krzyżowej, 300 m Wieruszowa
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, niedostępny dla podróżnych (mocno zniszczony)
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	141 m
wysokość nad główką szyny	0,24 m
nawierzchnia	gruntowy
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Stacja Świdnica Miasto	
Lokalizacja	oś stacji 23,708 km linii 137, na południe od centrum Świdnicy
Odległość do najbliższych osiedli	400 m do Rynku w Świdnicy, 2 km do Osiedla Młodych
Kategoria	D – stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym
Podkategoria	III – stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	istnieje, dostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 3 (kierunek Wrocław p/Sobótkę)	
długość	130 m
wysokość nad główką szyny	0,4 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna,
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak

	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - wyspowy, przy torze nr 1 (kierunek Legnica) i torze nr 2 (kierunek Kamieniec Ząbkowicki)		
	długość	260 m
	wysokość nad główką szyny	0,23 m (tor 1), 0,36 (tor nr 2)
	nawierzchnia	utwardzona
	rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna,
	dojścia	przejście w poziomie szyn, przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
	architektura	zadaszenie – konstrukcja, dachowa ze ścianami, wiata
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Przystanek osobowy publiczny Bolesławice Świdnickie

Lokalizacja	oś przystanku 219,952 km linii 137, na południowy-zachód od zabudowań Bolesławice	
Odległość do najbliższych osiedli	1 km od Bolesławic	
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki	
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający	
Infrastruktura		
Budynek dworcowy	brak	
kasa biletowa	kasa nieczynna	
zapowiadanie pociągów	brak	
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Legnica)		
	długość	210 m
	wysokość nad główką szyny	0,18 m
	nawierzchnia	gruntowy
	rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
	dojścia	dojście z ulicy, inne
	architektura	brak
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Kamieniec Ząbkowicki)		
	długość	210 m
	wysokość nad główką szyny	0,2 m
	nawierzchnia	gruntowy
	rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
	dojścia	dojście z ulicy, inne
	architektura	brak
	udogodnienia	brak

Informacja pasażerska	brak
-----------------------	------

Przystanek osobowy publiczny Stanowice

Lokalizacja	oś przystanku 242,095km linii 137, w centrum wsi Stanowice
Odległość do najbliższych osiedli	Centrum wsi Stanowice
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	brak
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (obsługuje oba kierunki)	
długość	210 m
wysokość nad główką szyny	0,22m
nawierzchnia	gruntowy
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Stacja Strzegom

Lokalizacja	oś stacji 247,227km linii 137, na północ od zabudowań Strzegomia
Odległość do najbliższych osiedli	2 km od Rynku w Strzegomiu
Kategoria	D – stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym
Podkategoria	II – stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla podkategorii
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	brak
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	226 m
wysokość nad główką szyny	0,26 m
nawierzchnia	utwardzony
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna,
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	zadaszenie
udogodnienia	brak

	Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - wyspowy, przy torze nr 2 (tylko podczas krzyżowania pociągów) i torze nr 7		
	długość	270 m
	wysokość nad główką szyny	0,25/0,20 m
	nawierzchnia	utwardzony
	rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
	dojścia	przejście w poziomie szyn
	architektura	zadaszenie
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Przystanek osobowy publiczny Goczałków

Lokalizacja	oś przystanku 251,962 km linii 137, na północ od zabudowań wsi Goczałków	
Odległość do najbliższych osiedli	500 m od Goczałkowa	
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki	
Podkategoria	II – stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla podkategorii	
Infrastruktura		
Budynek dworcowy	brak	
kasa biletowa	kasa nieczynna	
zapowiadanie pociągów	brak	
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (obsługuje oba kierunki)		
	długość	200 m
	wysokość nad główką szyny	0,13 m
	nawierzchnia	mieszana
	rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żuzłem
	dojścia	dojście z ulicy, inne
	architektura	ławki
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	brak

Stacja Rogóżnica

Lokalizacja	oś stacji 251,962 km linii 137, na północ od zabudowań wsi Goczałków
Odległość do najbliższych osiedli	500 m od Goczałków
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadawalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych

kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	200 m
wysokość nad główką szyny	0,39 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 3 (tylko w przypadków krzyżowania)	
długość	203 m
wysokość nad główką szyny	0,24 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa, nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żuzłem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Na linii kolejowej nr 285 Kłodzko-Wałbrzych znajdują się trzy stacje kolejowe:, z czego jedna z nich jedna węzłowa – Wałbrzych Główny – z linią 274 Wrocław - Zgorzelec/Görlitz oraz 8 przystanków. Umożliwiają one bezpośrednią komunikację z Wałbrzychem, Kłodzkiem i Kudową Zdrój

Przystanek osobowy publiczny Jedlina Górna

Lokalizacja	oś przystanku 47,636 km linii 286, na północny-wschód od zabudowań Jedliny-Zdrój
Odległość do najbliższych osiedli	400 m od os. Glinica (Jedlina-Zdrój) i 900 m od os. Kamieńsk (Jedlina Zdrój)
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	195 m
wysokość nad główką szyny	0,25 m
nawierzchnia	gruntowa

rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Przystanek osobowy publiczny Jedlina-Zdrój

Lokalizacja	oś przystanku 45,036 km linii 286, na południe od zabudowań Jedliny-Zdrój
Odległość do najbliższych osiedli	1,5 km od centrum Jedliny-Zdrój, 2,5 km od części zdrojowej Jedliny-Zdrój
Kategoria	D – stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym
Podkategoria	III – stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - wyspowy, przy torze nr 1 (tor nieczynny) i torze nr 2 (obydwa kierunki)	
Długość	
wysokość nad główką szyny	0,4 m/0,4 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	zadaszenie
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak
Peron nr II - wyspowy, przy torze nr 3 i 5 (tory nieczynne)	
długość	200 m
wysokość nad główką szyny	0,4 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	wiata – konstrukcja dachowa ze ścianami
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Stacja Głuszycza

Lokalizacja	oś stacji 42,263 km linii 286, na zachód od zabudowań Głuszycy
Odległość do najbliższych osiedli	1 km od os. Kol. Kolejowa w Głuszycy, 1,5 km od Głuszycy
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla

	wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadawalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1	
Długość	240 m
wysokość nad główką szyny	0,35 m
nawierzchnia	Mieszana
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa, nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużłem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	ławki
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 2	
długość	225 m
wysokość nad główką szyny	0,35 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużłem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Przystanek osobowy publiczny Głuszycza Górna

Lokalizacja	oś przystanku 40,022 km linii 286, na południe zabudowań od Głuszycy
Odległość do najbliższych osiedli	200 m od Głuszycy Górnej
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadawalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (kierunek Kłodzko)	
Długość	270 m
wysokość nad główką szyny	0,35 m

	nawierzchnia	utwardzona
	rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
	dojścia	dojście z ulicy, inne
	architektura	ławki
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	brak
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (kierunek Wałbrzych)		
	długość	220 m
	wysokość nad główką szyny	0,23 m
	nawierzchnia	gruntowa
	rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
	dojścia	przejście w poziomie szyn
	architektura	brak
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	brak

Przystanek osobowy publiczny Bartnica		
Lokalizacja	oś przystanku 35,210 km linii 286, na zachód od zabudowań wsi Bartnica	
Odległość do najbliższych osiedli	400 m od wsi Bartnica	
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki	
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający	
Infrastruktura		
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych	
kasa biletowa	kasa nieczynna	
zapowiadanie pociągów	brak	
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (zasadniczy kierunek Wałbrzych)		
	Długość	190 m
	wysokość nad główką szyny	0,44 m
	nawierzchnia	utwardzona
	rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
	dojścia	dojście z ulicy, inne
	architektura	brak
	udogodnienia	brak
	Informacja pasażerska	brak
Peron nr II - jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (zasadniczy kierunek Kłodzko)		
	długość	200 m
	wysokość nad główką szyny	0,30 m
	nawierzchnia	gruntowa
	rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem

dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Przystanek osobowy publiczny Świerki Dolne

Lokalizacja	oś przystanku 33,179 km linii 286, na południowy-wschód od zabudowań wsi Świerki Dolne
Odległość do najbliższych osiedli	150 m od wsi Świerki Dolne
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I - jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (zasadniczy kierunek Wałbrzych)	
Długość	215 m
wysokość nad główką szyny	0,42 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużłem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak
Peron nr II -wyspowy, przy torze nr 2 (zasadniczy kierunek Kłodzko) i przy torze nr 1 (krawędź nieużywana)	
długość	
wysokość nad główką szyny	0,43 m/0,43 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużłem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Przystanek osobowy publiczny Ludwikowice Kłodzkie

Lokalizacja	oś przystanku 28,870 km linii 286, na północ od zabudowań wsi Ludwikowice Kłodzkie
Odległość do najbliższych osiedli	400 m od wsi Ludwikowice Kłodzkie
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki

Podkategoria	III – stacje i przystanki osobowe, których perony mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I -wyspowy, przy torze nr 1 (zasadniczy kierunek Wałbrzych) i przy torze nr 2 (zasadniczy kierunek Kłodzko)	
długość	225 m/225 m
wysokość nad główką szyny	0,22 m/0,22 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
dojścia	przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową
architektura	zadaszenie
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Przystanek osobowy publiczny Zdrojowisko

Lokalizacja	oś przystanku 27,179 km linii 286, na północny-zachód od zabudowań Nowej Rudy
Odległość do najbliższych osiedli	1,5 km od os. Drogosław w Nowej Rudzie, 4 km od Jugowa
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I -jednokrawędziowy przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	210 m
wysokość nad główką szyny	0,38 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	wiata – konstrukcja dachowa ze ścianami
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Przystanek osobowy publiczny Nowa Ruda Przedmieście	
Lokalizacja	oś przystanku 23,836 km linii 286, na północny-wschód zabudowań od Nowej Rudy
Odległość do najbliższych osiedli	1 km od os. Drogosław w Nowej Rudzie, 2,5 km od rynku w Nowej Rudzie
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	II – stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla podkategorii
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	brak
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I -jednokrawędziowy przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	185 m
wysokość nad główką szyny	0,35 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	płyta betonowa, chodnikowa, nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żuzłem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Stacja Nowa Ruda	
Lokalizacja	oś stacji 21,664 km linii 286, na południe od zabudowań miasta
Odległość do najbliższych osiedli	400 m od rynku od rynku Nowej Rudy
Kategoria	D – stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym
Podkategoria	II – stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla podkategorii
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, dostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I -jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (zasadniczy kierunek Kłodzko)	
długość	260 m
wysokość nad główką szyny	0,24 m
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	kostka brukowa, kamienna
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	wiata – konstrukcja dachowa ze ścianami
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające
Peron nr II -jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (zasadniczy kierunek Wałbrzych)	

długość	280 m
wysokość nad główką szyny	0,32 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żuzłem
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	urządzenia nagłaśniające

Na linii kolejowej nr 291 Boguszów Gorce Wschód - Meziměstí znajdują się jedna stacja kolejowa i dwa przystanki. Na linii kolejowej nie odbywa się planowy ruch pociągów pasażerskich.

Przystanek osobowy publiczny Unistaw Śląski	
Lokalizacja	oś przystanku 21,664 km linii 291, na południowy-zachód od zabudowań Unistawia Śląskiego
Odległość do najbliższych osiedli	1 km od wsi Unistaw Śląski
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadawalający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	brak
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I -jednokrawędziowy przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	200 m
wysokość nad główką szyny	0,35 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żuzłem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Stacja Mieroszów	
Lokalizacja	oś stacji 28,033 km linii 286, na zachód od zabudowań Mieroszowa
Odległość do najbliższych osiedli	1 km od rynku od rynku Mieroszowa
Kategoria	b. d.
Podkategoria	b. d.
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych

kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	
Peron nr I -jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (zasadniczy kierunek Wałbrzych)	
długość	255 m
wysokość nad główką szyny	B d.
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	b.d.
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak
Peron nr II -jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (zasadniczy kierunek Meziměstí)	
długość	231 m
wysokość nad główką szyny	b. d.
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Na linii kolejowej nr 298 (Kamienna Góra – Sędziszów) i 299 (Kamienna Góra - Královec) znajduje się jedna stacja i dwa przystanki. W weekendy w okresie wakacyjnym kursujące tu pociągi umożliwiają bezpośrednią komunikację z Trutnovem, Wałbrzychem i Legnicą

Stacja Kamienna Góra	
Lokalizacja	oś stacji 0,000 km linii 298, na zachód od Kamienna Góra
Odległość do najbliższych osiedli	1 km od rynku od rynku Kamiennej Góry
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	II – stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla podkategorii
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	jest
Peron nr I -jednokrawędziowy, przy torze nr 1 (zasadniczy kierunek Wałbrzych)	
długość	260 m
wysokość nad główką szyny	0,30
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia bitumiczna
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	zadaszenie
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Peron nr II -jednokrawędziowy, przy torze nr 2 (zasadniczy kierunek Kralovec)	
długość	130m
wysokość nad główką szyny	0,3
nawierzchnia	utwardzona
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia bitumiczna
dojścia	przejście w poziomie szyn
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Przystanek osobowy publiczny Błazkowa	
Lokalizacja	oś przystanku 5,416 km linii 299, na południe od zabudowań Błazkowej
Odległość do najbliższych osiedli	50 m od zabudowań od wsi Błazkowa
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	I - stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla wyższych podkategorii, których perony mają gruntową nawierzchnię oraz te perony dla których stan nawierzchni określono jako niezadowolający
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	brak
kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I -jednokrawędziowy przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	185 m
wysokość nad główką szyny	0,28 m
nawierzchnia	gruntowa
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żużlem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

Przystanek osobowy publiczny Lubawka	
Lokalizacja	oś przystanku 10,148 km linii 299, na wschód od zabudowań Błazkowej
Odległość do najbliższych osiedli	250 m od Pl. Wolności w Lubawce
Kategoria	E - pozostałe stacje i przystanki
Podkategoria	II – stacje i przystanki osobowe, niespełniające warunków dla podkategorii
Infrastruktura	
Budynek dworcowy	Jest, niedostępny dla podróżnych (ruina, własność prywatna)

kasa biletowa	kasa nieczynna
zapowiadanie pociągów	brak
Peron nr I -jednokrawędziowy przy torze nr 1 (obydwa kierunki)	
długość	310 m
wysokość nad główką szyny	0,32 m
nawierzchnia	mieszana
rodzaj utwardzenia	nawierzchnia gruntowa ulepszona żwirem, żuzłem
dojścia	dojście z ulicy, inne
architektura	brak
udogodnienia	brak
Informacja pasażerska	brak

6.3. Inwentaryzacja obiektów stacyjnych w transporcie drogowym

Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej znajdują się cztery dworce autobusowe zlokalizowane w Strzegomiu, Nowej Rudzie, Kamiennej Górze i Świdnicy. W pozostałych miejscowościach przewoźnicy dokonują odprawy pasażerów na zwykłych przystankach komunikacyjnych, z których w ośrodkach miejskich korzystają także operatorzy komunikacji miejskich.

Dworzec Autobusowy w Strzegomiu	
Lokalizacja	Ok. 1 km od rynku w Strzegomiu, w północno - wschodniej części miasta, w pobliżu największego osiedla mieszkaniowego
Poczekalnia	Jest, dostępna dla podróżnych
Kasa biletowa	Brak
Informacja	Jest
Liczba stanowisk	4, w tym 2 tylko do obsługi autobusów klasy mini
Uwagi	Obsługuje ruch lokalny i dalekobieżny, jest wyposażony w odpowiednią pętlę nawrotową. Większą popularnością cieszy się przystanek przy ul Leśnej położony ok. 500m od rynku, który także jest wyposażony w ogrzewaną poczekalnię wraz z WC. Składa się z 2 stanowisk, z których korzystają przewoźnicy obsługujący ruch lokalny.

Dworzec Autobusowy PKS w Nowej Rudzie	
Lokalizacja	Ok. 750 m od rynku w Nowej Rudzie, we wschodniej części miasta
Poczekalnia	Jest, dostępna dla podróżnych
Kasa biletowa	Brak
Informacja	Jest
Liczba stanowisk	6 stanowisk
Uwagi	Wyposażenie w plac postojowy dla autobusów czekających na odjazd, w pobliżu zatoka przystankowa wykorzystywana przez przewoźników prywatnych

Dworzec Autobusowy PKS Kamienna Góra	
Lokalizacja	ok. 1 km od rynku w Kamiennej Górze, we wschodniej części miasta
Poczekalnia	Jest, dostępna dla podróżnych, w budynku dworca kolejowego
Kasa biletowa	Jest, tylko zakup biletów okresowych
Informacja	Jest
Liczba stanowisk	7 stanowisk zadaszonych, 1 tylko dla wysiadających oraz inne niezintegrowane przystanki wokół dworca obsługiwane przez prywatnych przewoźników
Uwagi	-

Dworzec Autobusowy w Świdnicy	
Lokalizacja	Ok. 600 m od Rynku w Świdnicy, przy stacji kolejowej Świdnica Miasto
Poczekalnia	W budynku dworca kolejowego
Kasa biletowa	Brak danych
Informacja	Brak danych
Liczba stanowisk	Brak danych
Uwagi	Dworzec w trakcie przebudowy na zintegrowany węzeł przesiadkowy

6.4. Regionalny osobowy transport kolejowy

6.4.1. Oferta przewozowa kolei regionalnej

Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej działa 3 przewoźników (operatorów) kolejowych przewozów pasażerskich:

- a) **PKP Intercity S.A.** uruchamiające 2 pary kursujących codziennie pociągów operujących w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, których organizatorem jest Minister właściwy do spraw transportu (pociągi kategorii „TLK – Twoje Linie Kolejowe”), pociągi tego operatora kursują tylko na trasie Warszawa – Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Szklarska Poręba;
- b) **Koleje Dolnośląskie S.A.** uruchamiające pociągi regionalne w wojewódzkich przewozach pasażerskich na zlecenie ich organizatora – Województwa Dolnośląskiego, w przypadku obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej jest to podstawowy przewoźnik kolejowy, obsługujący wszystkie czynne w ruchu pasażerskim linie kolejowe na tym obszarze;
- c) **Przewozy Regionalne Sp. z o.o.** uruchamiające pociągi regionalne w wojewódzkich przewozach pasażerskich na zlecenie ich organizatora – Województwa Dolnośląskiego (3 pary kursujących codziennie pociągów kategorii „Regio”, które uzupełniają ofertę Kolei Dolnośląskich S.A. na trasie Wrocław – Jelenia Góra – Szklarska Poręba) oraz pociągi komercyjne (pociąg kategorii „InterRegio” – relacji Olsztyn – Jelenia Góra).

6.4.1.1. Liczba połączeń komunikacyjnych

Koleje Dolnośląskie S.A. oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – Oddział Dolnośląski przy wsparciu taborem Oddziału Wielkopolskiego uruchamiają następującą liczbę pociągów regionalnych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej (Tab. 6.4.1.1.1):

Tab. 6.4.1.1.1. Liczba pociągów regionalnych na poszczególnych odcinkach pokrywających obszar Aglomeracji (kierunek „TAM” pokrywa się z przebiegiem trasy podanym w pierwszej kolumnie, kierunek „POWRÓT” to jej odwrotność)

Odcinek (wyznaczony przez punkty graniczne Aglomeracji Wałbrzyskiej i miejscowości będące siedzibami gmin)	Liczba pociągów osobowych:					
	w dzień roboczy		w soboty		w niedziele	
	TAM	POWRÓT	TAM	POWRÓT	TAM	POWRÓT
Wrocław – Imbramowice – Żarów – Jaworzyna Śląska	18 + 1*	18	15	16	17	16 + 1^
Jaworzyna Śląska – Świebodzice – Wałbrzych Główny	15 + 1*	15	11 + 1**	12 + 1**	13 + 1**	12 + 1^ + 1**
Wałbrzych Główny – Boguszów-Gorce – Witków Śląski – Sędziszaw	10 + 1*	10	10 + 1**	11 + 1**	11 + 1**	10 + 1^ + 1**
Sędziszaw – Kamienna Góra – Lubawka – Královec (Czechy)	0	0	3**	3**	3**	3**
Kłodzko – Nowa Ruda – Głuszycza – Jedlina Zdrój – Wałbrzych Główny	4	4	4	4	4	4
Dzierżoniów – Krzyżowa – Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska	9	9	9	8	8	9
Jaworzyna Śląska – Strzegom – Rogoźnica – Legnica	5	5	5 + 1**	4 + 1**	4 + 1**	5 + 1**

* – dodatkowy pociąg kategorii InterRegio kursujący tylko w piątki

^ – dodatkowy pociąg kategorii InterRegio kursujący tylko w niedzielę

** – pociąg sezonowy, kursujący tylko w soboty i niedziele w okresie 25.04 – 30.08. 2015

Podstawowe relacje regionalne – umożliwiające bezpośrednie przejazdy to:

- Wrocław – Wałbrzych Główny, Wrocław – Jelenia Góra, Wrocław – Szklarska Poręba;
- Wrocław – Świdnica Miasto – Dzierżoniów;
- Legnica – Kudowa Zdrój, Legnica – Kłodzko, Legnica – Dzierżoniów;
- Wałbrzych Główny – Kłodzko Główny, Wałbrzych Główny – Kudowa Zdrój;
- sezonowe: Jelenia Góra – Kamienna Góra – Lubawka – Trutnov (Czechy), Legnica – Wałbrzych – Trutnov (Czechy).

Przewozy realizowane są za pomocą spalinowych zespołów trakcyjnych (serie: SA106, SA132, SA134 i SA135,), elektrycznych zespołów trakcyjnych (serie nowych pojazdów „Impuls”: 36WEa i 31WE oraz starych EN57 i EN71). Dodatkowo część pociągów Przewozów Regionalnych i wszystkie pociągi PKP Intercity są obsługiwane przez składy wagonowe.

6.5. Regionalny osobowy transport drogowy

SUBREGION WAŁBRZYSKI

Najlepiej skomunikowaną z Wałbrzychem gminą jest Szczawno-Zdrój, które ma zapewnione dogodne skomunikowanie z Wałbrzychem za pomocą 5 linii (linie nr 5,6,7, 8, 18), gdzie kursują

autobusy zarówno operatora komunikacji miejskiej jak i przewoźników. Na tych trasach oferta przewozowa jest bardzo rozwinięta i obejmuje 298 par połączeń w dni robocze, 231 w soboty oraz 148 w niedziele.

Na trasie z **Wałbrzycha do Boguszowa-Gorc** w ramach linii komunikacji miejskiej nr 2 realizowanych jest 20 par kursów w dni robocze, 10 w soboty oraz 8 w niedziele. O wiele więcej kursów w tej relacji obsługuje 2 przewoźników prywatnej linii nr 32 - 157 par w dni robocze, 115 w soboty oraz 79 w niedziele. Dodatkowa linia komunikacyjna łącząca oba miasta dociera do południowych dzielnic Boguszowa-Gorc, tj. Kuźnice Świdnickie oraz Stary Lesieniec, której oferta przewozowa zawiera 31 par kursów w dni robocze, 15 w soboty oraz 9 w niedziele.

Do Boguszowa Gorc kursuje także linia 18bis z Wałbrzycha – Podzamcza z ofertą usług w postaci 22 połączeń w dni robocze.

Do Mieroszowa z Wałbrzycha kursuje także linia komunikacji miejskiej nr 15, na której realizowanych jest 6 par kursów w dni robocze, prywatny przewoźnik na tej samej linii zapewnia 27 par połączeń w dni robocze. Dwie pary kursów linii 15 są wydłużone do Golińska (granica z Republiką Czeską). Do Rybnicy Leśnej przedłużone kursy wykonuje linia komunikacji miejskiej nr 12 w postaci 5 par połączeń dziennie.

Na trasie Wałbrzych – Jedlina Zdrój oferowana jest relatywnie wysoka liczba połączeń zarówno w komunikacji miejskiej, jak i przewozach komercyjnych. Linie komercyjne przebiegają w kierunku Głuszycy i Nowej Rudy, zaś linie komunikacji miejskiej – do Walimia i Głuszycy. Wybrane kursy linii nr 5 kończą bieg w Jedlinie-Zdroju na 2 różnych przystankach końcowych. Łącznie pomiędzy Jedliną-Zdrojem a Wałbrzychem funkcjonuje 69 par połączeń w dni robocze, 33 w soboty oraz 25 w niedziele.

Z Wałbrzycha do Walimia uruchamiane są wydłużone kursy linii komunikacji nr 5 przez Jedlinę-Zdrój. W dni robocze funkcjonuje 11 par połączeń, w soboty 5, zaś w niedziele 4. Część kursów jest wydłużona do miejscowości Rzeczką, poza tym niektóre kursy poprowadzone są trasą skróconą przez Podlesie.

Z Wałbrzycha do Dzieńmorowic na prywatnej linii nr 33 wykonywanych jest 20 kursów w dni robocze, 8 w soboty oraz 7 w niedziele. Do tej miejscowości docierają również wariantowe kursy linii komunikacji miejskiej nr 5 – 10 par w dni robocze, 6 w soboty oraz 5 w niedziele.

W kierunku Głuszycy kursuje 3 przewoźników wykonujących 39 par kursów w dni robocze, 14 w soboty i 7 w niedziele. Linie te kończą bieg w Głuszycy Górnej, Sierpnicy oraz Ludwikowicach Kłodzkich. Ofertę połączeń komercyjnych uzupełniają wydłużone z Wałbrzycha kursy linii komunikacji miejskiej nr 5 w postaci 6 par połączeń w dni robocze oraz 4 w dni wolne od pracy. Przez Głuszycę przebiegają także linie komunikacyjne w kierunku Nowej Rudy (do Kłodzka, Radkowa, Kudowy-Zdroju), na których łącznie realizowane są codziennie 4 pary połączeń.

W obrębie subregionu wałbrzyskiego prywatni przewoźnicy kursują też na trasach z Wałbrzycha do mniejszych miejscowości. Do miejscowości **Glinno** wykonywanych jest 6 par kursów dziennie (linia nie kursuje w dni wolne od pracy), do miejscowości **Grzędy Górne** wykonywanych jest 12 par połączeń w dni robocze, 8 w soboty oraz 5 w niedziele.

Na linii komunikacyjnej **do Gostkowa przez Szczawno-Zdrój** oraz Stare Bogaczowice realizowanych jest 15 par połączeń w dni robocze oraz 4 w dni wolne od pracy.

Między Wałbrzychem a Kamienną Górą na najkrótszej trasie przez Boguszów-Gorce i Czarny Bór usługi transportu publicznego świadczą 3 podmioty, w tym należące do powiatu kamiennogórskiego

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Kamiennej Górze. Do miejscowości Kamienna Góra firma ta oferuje par 19 połączeń w dni robocze (w tym 9 wydłużonych do Jeleniej Góry), podczas gdy pozostali przewoźnicy zapewniają dziennie 57 par połączeń (łącznie 76 par). W soboty uruchamianych jest 30 par połączeń, zaś w niedziele 9.

Dodatkowych 17 par połączeń w dni robocze oraz 2 w soboty przewoźnicy uruchamiają na dłuższych trasach alternatywnych przez Strugę, Lubomin oraz przez Witków.

Na trasie **Wałbrzych – Świdnica przez Świebodzice** kursuje 6 przewoźników obsługujących linie komunikacyjne 31 i 31bis, ze 130 parami kursów w dni robocze, 99 w soboty oraz 61 w niedziele.

Pomiędzy Świdnicą i Świebodzicami uruchamiana jest także dodatkowa linia nr 38, z ofertą w postaci 23 par połączeń w dni robocze oraz 12 w soboty.

Świebodzice oraz Wałbrzych łączy także linia nr 30, na której oferowanych jest 18 par kursów w dni robocze oraz 7 w soboty.

Z Wałbrzycha do Świdnicy funkcjonuje także alternatywna linia komunikacyjna nr 34 przez Modliszów, na której uruchamianych jest 11 par połączeń w dni robocze.

SUBREGION ŚWIDNICKI

Wokół Świdnicy dobrze rozwinięta jest sieć połączeń podmiejskich w ramach komunikacji miejskiej na podstawie stosownych porozumień Gminy Miasto Świdnica z Gminami Marcinowice oraz Świdnica. Autobusy na 8 liniach podmiejskich wykonują 57 par połączeń w dni robocze, 38 w soboty i 34 w niedziele.

Największe nasycenie rynku w transporcie drogowym charakteryzuje ciąg komunikacyjny Świdnica – Świebodzice – Wałbrzych (opisano powyżej). Na terenie subregionu świdnickiego stosunkowo dużo połączeń realizowanych jest na trasie Świdnica-Wrocław **przez Marcinowice**, gdzie w dni robocze wykonywane są 83 pary kursów w dni robocze, 81 w soboty oraz 78 w niedziele. Kolejnym połączeniem o wysokiej podaży usług jest relacja **Świdnica- Jaworzyna Śląska** z 64 parami połączeń w dni robocze oraz 28 w soboty (w tym część z wydłużonymi wariantami tras do miejscowości w Gminie Jaworzyna Śląska, np. do Pastuchowa).

Między Żarowem i Świdnicą uruchamianych jest 45 par w dni robocze oraz 12 w dni wolne od pracy (w tym głównie linie komunikacyjne wytyczone do innych miejscowości w Gminie Żarów). Wysoka podaż usług jest także charakterystyczna dla linii łączących **Świdnicę z Dzierżoniowem**, na których w dni robocze realizowane są 43 pary kursów, w soboty 18, zaś w niedziele 8.

Do Strzegomia ze Świdnicy wykonywanych jest 38 par kursów jedynie w dni robocze. **Strzegom ze Świebodzicami** łączą 3 linie różniące się między sobą przebiegami tras, na których łącznie w dni robocze uruchamiane są 33 pary kursów, w soboty 15, a w niedziele 2. Ze Strzegomia uruchamiane są także następujące linie komunikacyjne:

- do Jawora przez Rogoźnicę oraz do Udanina (po 6 par kursów wyłącznie w dni robocze),
- do Żarowa przez Jaroszków, Jaworzynę Śląską (9 par w dni robocze, 3 w soboty).

Dobromierz ze Świebodzicami łączy 11 par połączeń w dni robocze, z czego 8 jest wydłużonych do Świdnicy. Połączenia te zapewniają także komunikację z Bolkowem (3 pary) oraz Jaworem (11 par).

Pozostałe, istotne ze względu na liczbę połączeń linie komercyjne ze Świdnicy, realizowane są na trasach do:

- Sobótki przez Marcinowice, Zebrzydów (7 par w dni robocze i soboty),
- Sadów przez Gogołów (14 par w dni robocze, 10 w soboty, 8 w niedziele),
- Walimia przez Zagórze Śląskie (9 par w dni robocze, 6 w soboty i 5 w niedziele),
- Lutonii Górnej (8 par wyłącznie w dni robocze).

Charakterystyczną cechą dla subregionu świdnickiego jest istnienie grupy linii komunikacyjnych, na których wykonywane są tylko pojedyncze kursy w dni robocze, bez oferty przewozowej w dni wolne od pracy.

SUBREGION KAMIENNOGÓRSKI

W subregionie kamiennogórskim najwięcej połączeń wykonywanych jest na liniach komunikacyjnych łączących **Kamienną Górę z Wałbrzychem oraz Lubawką**, z których większość jest wydłużona do innych miejscowości w południowej części powiatu kamiennogórskiego. **Pomiędzy Lubawką i Kamienną Górą** w dni robocze uruchamiane są 44 pary połączeń, zaś w dni wolne jedynie 6 w soboty i 3 w niedziele.

Podobnie jak w subregionie świdnickim kursuje wielu przewoźników prywatnych zapewniając kilka połączeń dziennie z Kamiennej Góry do wybranych miejscowości w powiecie kamiennogórskim, często nie realizując przewozów w dni wolne od pracy. Relatywnie wysoka podaż usług cechuje także linie komunikacyjne **z Kamiennej Góry do Pisarzowic** (13 połączeń w dni robocze) oraz w kierunku **Krzeszowa** (27 par w dni robocze, 4 w soboty i 2 w niedziele na liniach do Chełmska Śląskiego, Okrzeszyna oraz Kochanowa).

SUBREGION NOWORUDZKI

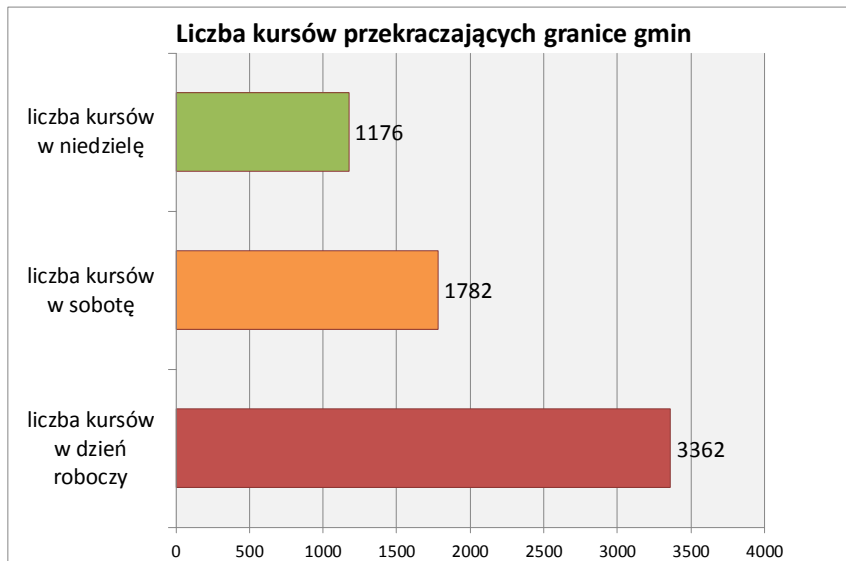
W subregionie noworudzki najwięcej połączeń wykonywanych jest na trasie **Nowa Ruda – Kłodzko przez Bożków**, gdzie w dni robocze wykonywanych jest 31 par kursów, w soboty 14 par, zaś w niedziele 12. Relatywnie wysoka liczba połączeń realizowana jest na trasach:

- Nowa Ruda – Jugów (16 par w dni robocze),
- Nowa Ruda - Krajanów (8 par połączeń w dni robocze),
- Nowa Ruda – Ludwikowice – Sokolec (5 par w dni robocze, 2 w soboty).

Do wielu miejscowości w gminie Nowa Ruda wykonywanych jest tylko kilka połączeń wyłącznie w dni robocze.

LICZBA POŁĄCZEŃ

W dzień roboczy na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej realizowane są 3362 kursy przekraczające granice gmin. W dni wolne od pracy oferta połączeń jest znacznie mniejsza - w sobotę wykonywanych jest niecałe 1800 kursów (prawie dwukrotnie mniej niż w dni robocze), natomiast w niedziele prawie 1200 kursów. Poniższy wykres przedstawia ilość kursów ze względu na rodzaj dnia.



Rys. 6.5.1. Liczba kursów w transporcie drogowym przekraczających granice gmin.

W kolejnej tabeli przedstawiono liczbę kursów w przebiegających przez poszczególne gminy dla różnych typów dni. Najwięcej kursów we wszystkie dni tygodnia jest realizowanych do Wałbrzycha. Na drugim miejscu pod względem obsługi komunikacją autobusową jest Gmina Miejska Świdnica z około dwukrotnie mniejszą liczbą połączeń. Około 30% mniej połączeń posiadają gminy Świebodzice, Boguszków – Gorce i Szczawno-Zdrój. Najmniej połączeń w dzień roboczy i sobotę jest realizowanych do miejscowości w gminie Dobromierz. Mocno ograniczona oferta przewozowa w transporcie drogowym w soboty i niedziele występuje w gminach: Lubawka, Nowa Ruda, Żarów i Dobromierz. W gminie Jaworzyna Śląska w niedziele transport autobusowy nie funkcjonuje. Szczegółowe dane zostały przedstawione poniżej.

W tabelach na kolejnych stronach zestawiono szczegółowy wykaz istniejących linii komunikacyjnych.

Tab. 6.5.1. Liczba kursów w przewozach regularnych w transporcie drogowym przekraczających granice gmin.

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów			Liczba kursów na 1000 mieszkańców		
		Dzień Roboczy	Sobota	Niedziela	Dzień Roboczy	Sobota	Niedziela
Gmina Głuszyca	8917	104	50	36	11,7	5,6	4,0
Miasto Kamienna Góra	20014	494	114	58	Nie dotyczy		
Miasto Nowa Ruda	23236	192	40	32	Nie dotyczy		
Gmina Lubawka	11340	142	16	6	12,5	1,4	0,5
Gmina Kamienna Góra	9038	472	100	44	52,2	11,1	4,9
Gmina Stare Bogaczowice	4254	120	42	32	28,2	9,9	7,5
Gmina Czarny Bór	4838	256	88	36	52,9	18,2	7,4
Gmina Jedlina-Zdrój	5000	130	70	56	26,0	14,0	11,2
Gmina Walim	5707	118	56	48	20,7	9,8	8,4
Gmina Świebodzice	23152	508	318	180	21,9	13,7	7,8
Gmina Boguszków-Gorce	16216	676	376	228	41,7	23,2	14,1

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów			Liczba kursów na 1000 mieszkańców		
		Dzień Roboczy	Sobota	Niedziela	Dzień Roboczy	Sobota	Niedziela
Gmina Nowa Ruda	12054	196	34	26	16,3	2,8	2,2
Gmina Mieroszów	7106	82	50	36	11,5	7,0	5,1
Uzdrowskova Gmina Miejska Szczawno-Zdrój	5796	644	474	304	111,1	81,8	52,4
Miasto Świdnica	59182	1116	624	416	Nie dotyczy		
Gmina Świdnica	16854	900	562	410	53,4	33,3	24,3
Gmina Marcinowice	6533	228	200	174	34,9	30,6	26,6
Gmina Jaworzyna Śląska	10446	222	62	0	21,3	5,9	0,0
Gmina Strzegom	26825	252	102	76	9,4	3,8	2,8
Gmina Żarów	12614	108	30	24	8,6	2,4	1,9
Gmina Dobromierz	5326	30	4	6	5,6	0,8	1,1
Gmina Wałbrzych	117926	1954	1246	814	Nie dotyczy		

Źródło: opracowanie własne.

Najwyższa dostępność połączeń międzygminnych w transporcie drogowym charakteryzuje Gminę Miejską Szczawno-Zdrój, którą z uwagi na funkcjonowanie wielu linii komunikacji miejskiej do Wałbrzycha posiada największą wartość wskaźnika liczby połączeń na 1000 mieszkańców. Do gmin z wysoką dostępnością transportu drogowego zaliczyć można Gminę Kamienna Góra, Gminę Świdnica oraz Gminę Czarny Bór. Najmniej kursów w transporcie drogowym na 1000 mieszkańców w dzień roboczy charakteryzuje Gminy Strzegom, Żarów i Dobromierz.

W soboty i niedziele wartości wskaźnika liczby kursów na 1000 mieszkańców są znacznie niższe w porównaniu do dnia roboczego we wszystkich gminach Aglomeracji Wałbrzyskiej. Liczba dostępnych połączeń w transporcie drogowym gwałtownie maleje przede wszystkim w gminach Dobromierz, Jaworzyna Śląska, Lubawka oraz Żarów. Należy zaznaczyć, iż w dni wolne od pracy niższa dostępność transportu drogowego charakteryzuje niedziele.

Tab. 6.5.2. Liczba par kursów w transporcie drogowym z Wałbrzycha z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę.

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników / operatorów	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
30	Wałbrzych - Świebodzice	1	18	7	
31	Wałbrzych - Świebodzice - Mokrzeszów - Komorów - Słotwina - Świdnica	5	114	92	56
31BIS	Wałbrzych - Świebodzice - Mokrzeszów - Komorów - Słotwina - Świdnica	1	16	7	5
32	Wałbrzych - Boguszów Gorce	2	157	115	79
33	Wałbrzych - Dzieńmorowice	2	20	8	7
34	Wałbrzych – Modliszów – Świdnica	1	11		
	Wałbrzych - Niedźwiedzica - Zagórze Śląskie - Michałkowa - Glinno	1	6		
	Wałbrzych - Boguszów Gorce - Jabłów - Czarny Bór - Grzędy Górne	1	12	8	5
	Wałbrzych - Unisław - Sokółowsko - Kowalowa - Mieroszów	1	27	12	5
	Wałbrzych - Szczawno Zdrój - Struga - Chwaliszów - Stare Bogaczowice - Gostków	1	15	4	4
	Wałbrzych - Kamieński - Glinica - Jedlina Zdrój - Głuszycy - Sierpnica	3	35	14	7
	Wałbrzych - Kuźnice - Stary Lesieniec - Boguszów Gorce	2	31	15	9
	Wałbrzych - Jedlina Zdrój - Głuszycy - Świerki - Ludwikowice	1	4		
	Wałbrzych - Jedlina Zdrój - Głuszycy - Świerki - Ludwikowice - Nowa Ruda - Radków	1	1		
	Wałbrzych - Jedlina - Głuszycy - Bartnica - Świerki - Ludwikowice - Nowa Ruda - Bożków - Kłodzko - Kudowa Zdrój	1	1	1	1
	Wałbrzych - Boguszów Gorce - Czarny Bór - Borówno - Kamienna Góra	3	76	30	9
	Wałbrzych - Szczawno Zdrój - Struga - Lubomin - Jabłów - Boguszów Gorce - Czarny Bór - Witków - Jaczków - Kamienna Góra	1	5		
	Wałbrzych - Szczawno Zdrój - Struga - Lubomin - Jabłów - Czarny Bór - Witków - Jaczków - Kamienna Góra	1	4	2	
	Wałbrzych - Boguszów Gorce - Jabłów - Czarny Bór - Witków - Jaczków - Kamienna Góra	1	2		
	Wałbrzych - Świebodzice - Cieszów - Chwaliszów - Stare Bogaczowice	1	11	4	4
	Wałbrzych - Boguszów Gorce - Czarny Bór - Borówno - Kamienna Góra - Pisarzowice - Szarocin - Leszczyniec - Ogorzelec - Jelenia Góra	1	9		
	Wałbrzych - Struga - Lubomin - Jabłów - Czarny Bór - Witków - Jaczków - Kamienna Góra	1	4		

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników / operatorów	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Wałbrzych - Struga - Lubomin - Jabłów - Czarny Bór - Grzędy Górne - Czarny Bór - Borówno - Kamienna Góra	1	2		
5	Wałbrzych - Dziećmorowice	1	10	6	5
5	Wałbrzych - Jedlina Zdrój	1	13	10	10
5	Wałbrzych - Walim	1	11	5	4
5	Wałbrzych - Jedlina Zdrój - Głuszycza Górna	1	6	4	4
5	Wałbrzych - Szczawno Zdrój	1	76	54	38
18	Wałbrzych - Szczawno Zdrój	1	40	37	29
8	Wałbrzych - Szczawno Zdrój	1	32	27	20
12	Wałbrzych - Rybnica Leśna	1	5	5	5
15	Wałbrzych - Mieroszów	1	6	6	6
15	Wałbrzych - Unisław Śląski - Kowalowa - Mieroszów - Golińsk	1	2	2	2
2	Wałbrzych - Boguszów Gorce	1	20	10	8
18BIS	Boguszów Gorce - Szczawno Zdrój - Wałbrzych	1	22	6	
5	Wałbrzych - Szczawno Zdrój	1	45	36	
6	Wałbrzych - Szczawno Zdrój	1	71	71	61
7	Wałbrzych - Szczawno Zdrój	1	12		

Tab. 6.5.3. Liczba par kursów w komunikacji międzygminnej w subregionie świdnickim z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę.

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników / operatorów	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Świdnica – Pszenno – Marcinowice – Zebrzydów – Biała – Chwałków – Sobótka	1	7	7	
	Świdnica – Pszenno – Chwałów	1	2		
	Świdnica – Boleścin – Grodziszczce – Dzierżoniów	3	28	12	4
	Świdnica – Komorów – Mokrzeszów – Świebodzice – Jaskulin – Siodlkowice – Dobromierz –	1	3		

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników / operatorów	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Jugowa – Rostoka – Kłaczyna – Bolków				
	Świdnica – Boleścín – Krzczonów – Książnica – Dzierżoniów	1	13	6	4
	Świdnica – Komorów – Mokrzeszów – Świebodzice – Jaskulin – Siodłkowice – Dobromierz – Bronów – Kłaczyna – Jugowa – Rostoka – Borów – Dzierżków – Gniewków – Czernica – Jawor	1	10		
	Świdnica – Bystrzyca Dolna – Burkatów – Bystrzyca Górna – Lubachów – Zagórze Śląskie – Jugowice – Walim	1	9	6	5
	Świdnica – Opoczka – Bojanice – Lutomia Dolna – Lutomia Górna	1	8		
	Świdnica – Stary Jaworów – Nowy Jaworów – Strzegom	1	1		
	Świdnica – Stary Jaworów – Nowy Jaworów – Jaworzyna Śląska	2	29	11	
	Świdnica – Stary Jaworów – Nowy Jaworów – Strzegom	2	25		
	Świdnica – Mokrzeszów – Świebodzice – Jaskulin – Siodłkowice – Szymanów – Dobromierz – Jugowa – Rostoka	1	1		
	Świdnica – Jagodnik – Miłochów – Gogołów – Wirki – Wiry – Tąpadła – Mysłaków – Sady	1	14	10	8
38	Świdnica – Słotwina – Komorów – Mokrzeszów – Świebodzice	1	24	10	
	Świdnica – Lutomia Dolna	1	1		
	Świdnica – Zawiszów – Sulisławice – Wierzbna – Żarów – Mrowiny – Siedlimowice – Pożarzysko – Imbramowice – Buków – Imbramowice – Tarnawa – Mrowiny – Żarów – Wierzbna – Sulisławice – Zawiszów – Świdnica	1	3		
	Świdnica – Pszenno	1	1		
	Świdnica – Tomkowa – Stary Jaworów – Nowy Jaworów – Pasieczna – Stanowice – Strzegom	1	3		
	Świdnica – Witoszów Dolny	1	1		
	Świdnica – Sulisławice – Wiśniowa – Wierzbna – Bożanów – Żarów	1	4		
	Świdnica – Stary Jaworów – Nowy Jaworów – Pasieczna – Stanowice – Międzyrzecze – Strzegom	1	9		
	Świdnica – Zawiszów – Sulisławice – Wiśniowa – Wierzbna – Bożanów – Żarów – Mrowiny – Żarów – Łażany – Mikoszowa – Przyłęgów	1	15	5	5
	Świdnica – Stary Jaworów – Nowy Jaworów – Jaworzyna Śląska – Czechy – Pastuchów	1	27	17	
	Świdnica – Zawiszów – Sulisławice – Wiśniowa – Wierzbna – Bożanów – Żarów – Mrowiny –	1	15	7	7

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników / operatorów	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Żarów – Łażany				
	Świdnica – Zawiszów – Sulistawice – Wiśniowa – Wierzbna – Bożanów – Kalno – Żarów – Mrowiny – Siedlimowice – Pożarzysko – Imbramowice – Buków	1	5		
	Świdnica – Zawiszów – Sulistawice – Wiśniowa – Wierzbna – Bożanów – Żarów – Łażany – Przyłęgów – Mikoszowa	1	3		
	Świdnica – Tomkowa – Bolesławice – Nowice – Piotrowice Świdnickie – Pastuchów – Czechy – Jaworzyna Śląska	1	8		
2	Świdnica – Słotwina – Komorów	1	3		
4	Świdnica – Pszenno	1	11	9	6
10	Świdnica – Witoszów Dolny – Witoszów Górny – Pogorzała	1	12	10	8
12	Świdnica – Boleścin – Krzczonów – Grodziszczce – Krzyżowa – Wieruszów	1	9	7	7
30	Świdnica – Bystrzyca Dolna – Burkatów – Bystrzyca Górna – Lubachów	1	4	2	3
41	Świdnica – Pszenno – Kątki	1	6	2	2
43	Świdnica – Pszenno – Wilków – Niegoszów – Panków – Śmiałowice – Klecin – Stefanowice – Gruszów – Stefanowice – Marcinowice	1	2		
60	Świdnica – Opoczka – Bojanice – Lutomia Górna – Lutomia Dolna – Lutomia Górna	1	12	8	8
	Świebodzice – Olszany – Modlęcín – Granica – Stawiska – Graby – Strzegom	1	12	8	2
	Świebodzice – Grochotów – Stanowice – Międzyrzecze – Strzegom	1	12	7	
	Świebodzice – Olszany – Modlęcín – Granica – Tomkowice – Stawiska – Strzegom	1	9		
	Marcinowice - Gruszów - Stefanowice - Klecin - Śmiałowice - Gołszyce - Krasków - Gola Świdnicka - Szczepanów - Strzelce Świdnickie - Tworzyjanów - Strzelce Świdnickie - Szczepanów - Gola Świdnicka - Marcinowice	1	2		
	Strzegom - Jaroszków - Mikoszowa - Przyłęgów - Pastuchów - Czechy - Jaworzyna Śląska - Piotrowice Świdnickie - Żarów	2	9	3	
	Strzegom - Jaroszków - Morawa - Strzegom - Stanowice - Świdnica - Stanowice - Strzegom - Morawa - Jaroszków - Strzegom	1	3		
	Strzegom - Goczałków - Rogoźnica - Jawor	1	6		
	Strzegom - Bartoszówek - Udanin	1	6		

Tab. 6.5.4. Liczba par kursów w komunikacji międzygminnej w subregionie kamiennogórskim z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Kamienna Góra - Borówno - Czarny Bór - Grzędy Górne	1	2		
	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Sędziszaw - Jaczków - Witków - Czarny Bór	1	4		
	Mieroszów - Kochanów - Gorzeszów - Krzeszów - Czadrów - Kamienna Góra	1	1		
	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Sędziszaw - Jaczków - Gostków	1	2		
	Kamienna Góra - Jaczków - Witków - Czarny Bór - Grzędy Górne	1	2		
	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Bukówka - Szczepanów - Miskowice - Jarkowice	1	8	3	2
	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Chełmsko Śląskie - Błażejów - Chełmsko Śląskie - Uniemyśl - Okrzeszyn	1	17	3	1
	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Błażkowa - Stara Białka - Paprotki - Paczyn - Miskowice - Opawa - Niedamirów	1	2		
	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Chełmsko Śląskie	1	5		
	Lubawka - Przedwojów - Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka	1	8		
	Kamienna Góra - Czadrów - Krzeszów - Gorzeszów - Dobromyśl - Kochanów	1	7		
	Kamienna Góra - Pisarzowice - Rędziny - Pisarzowice - Kamienna Góra	2	13		
	Jawiszów - Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik	1	3		
	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Sędziszaw - Marciszów - Ciechanowice - Wieściszowice - Marciszów	1	5		
	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Sędziszaw - Marciszów - Ciechanowice - Wieściszowice - Ciechanowice - Marciszów - Sędziszaw - Dębrznik - Ptaszków - Kamienna Góra	1	8		
	Kamienna Góra - Czadrów - Krzeszów - Jawiszów - Olszyny - Chełmsko Śląskie - Błażejów - Uniemyśl - Okrzeszyn	1	10	2	2
	Kamienna Góra - Ptaszków - Marciszów - Pustelnik - Domanów - Nagórnik - Domanów - Pastewnik - Domanów - Pustelnik - Marciszów - Kamienna Góra	1	2		
	Kamienna Góra - Raszków - Pisarzowice - Szarocin - Leszczyniec - Ogorzelec	1	7		
	Kamienna Góra - Czadrów - Krzeszów - Lipienica - Krzeszów - Gorzeszów - Dobromyśl - Kochanów	1	10		
	Kamienna Góra - Janiszów - Błażkowa - Lubawka - Błażkowa - Stara Białka - Paprotki - Paczyn	1	4		

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Miszkowice - Opawa - Niedamirów				
	Kamienna Góra - Czadrów - Krzeszów - Jawiszów - Olszyny - Chełmsko Śląskie	1	7	2	

Tab. 6.5.5. Liczba par kursów w komunikacji międzygminnej w subregionie noworudzkim z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Kłodzko - Bierkowice - Gorzuchów - Ścinawka Dolna - Ścinawka Średnia - Nowa Ruda	1	1		
	Kłodzko - Bierkowice - Gorzuchów - Święcko - Bożków - Nowa Ruda	2	19	2	
	Kłodzko - Bierkowice - Gorzuchów - Ścinawka Dolna - Ścinawka Średnia - Włodowice - Nowa Ruda	1	5		
	Kłodzko - Bierkowice - Gorzuchów - Święcko - Nowa Ruda	1	1		
	Nowa Ruda - Wolibórz - Przygórze	1	4		
	Nowa Ruda - Koszyn - Bożków - Czerwieńczyce	1	1		
	Nowa Ruda - Wolibórz - Przygórze - Wolibórz - Podlesie - Nowa Wieś Kłodzka - Czerwieńczyce	1	1		
	Nowa Ruda - Ludwikowice Kłodzkie - Świerki - Dworki	1	2		
	Nowa Ruda - Dzikowiec	1	1		
	Nowa Ruda - Wolibórz - Przygórze - Wolibórz - Dzikowiec	1	1		
	Nowa Ruda - Jugów	2	16		
	Nowa Ruda - Sokolica - Krajanów	1	8		
	Nowa Ruda - Wolibórz - Przygórze - Wolibórz - Dzikowiec - Podlesie - Nowa Wieś Kłodzka	1	1		
	Nowa Ruda - Włodowice - Ścinawka Średnia - Ścinawka Dolna - Raszków	1	2		
	Nowa Ruda - Ludwikowice Kłodzkie - Sokolec	1	5	2	
	Nowa Ruda - Ludwikowice Kłodzkie	1	2		
	Nowa Ruda - Ścinawka Średnia - Ratno Dolne - Ratno Górne - Radków	1	1		
	Nowa Ruda - Włodowice - Ścinawka Średnia - Ratno Dolne - Ratno Górne - Radków	1	1		

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Nowa Ruda - Ścinawka Średnia - Ratno Dolne - Wambierzyce - Ratno Dolne - Ratno Górne - Radków	1	2		
	Nowa Ruda - Włodowice - Tłumaczów - Ścinawka Średnia - Ratno Dolne - Wambierzyce - Ratno Dolne - Ratno Górne - Radków	1	1		
	Nowa Ruda - Włodowice - Ścinawka Średnia - Ratno Dolne - Wambierzyce - Ratno Górne - Radków	1	5		

Tab. 6.5.6. Liczba par kursów dalekobieżnych z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Wałbrzych - Świebodzice - Mokrzeszów - Świdnica - Pszenno - Marcinowice - Szczepanów -	2	16	15	14
	Świdnica - Pszenno - Marcinowice - Szczepanów - Strzelce - Tworzyjanów - Wrocław	3	62	61	58
	Wrocław - Świdnica - Zagórze Śląskie - Jugowice - Walim - Jedlina Zdrój - Głuszycza Górna	1	3	3	3
	Świdnica - Zakopane	1	1	1	1
	Jelenia Góra - Kamienna Góra - Wałbrzych - Świebodzice - Świdnica - Wrocław - Warszawa	2	1	1	1
	Wrocław - Jarosów - Strzegom - Świeradów Zdrój	1		1	1
	Wrocław - Jarosów - Strzegom - Sady Dolne - Karpacz Górny	1	1	1	2
	Warszawa - Wałbrzych - Kamienna Góra - Karpacz Biały Jar	2	1	1	1
	Jelenia Góra - Strzegom - Wrocław - Zakopane	1	2	2	2
	Jelenia Góra - Kamienna Góra - Wałbrzych - Świebodzice - Świdnica - Wrocław - Przemyśl	1	1	1	1
	Szklarska Poręba - Strzegom - Wrocław - Bydgoszcz	1	1	1	1
	Jelenia Góra - Strzegom - Wrocław - Lublin	2	1	1	1
	Jelenia Góra - Strzegom - Jarosów - Wrocław	2	15	13	15
	Jelenia Góra - Strzegom - Wrocław - Busko Zdrój	1	1	1	1
	Kudowa Zdrój - Kłodzko - Nowa Ruda - Głuszycza - Jedlina Zdrój - Wałbrzych - Świebodzice -	1	1	1	1
	Kłodzko - Nowa Ruda - Głuszycza - Jedlina Zdrój - Wałbrzych - Świebodzice - Strzegom -	1	1	2	2

Nr linii	Trasa	Liczba przewoźników	Liczba par kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Jelenia Góra	1	3		
	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Zgorzelec	1	1	1	1
	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Legnica	1	1	1	1
	Kamienna Góra - Borówno - Czarny Bór - Boguszów Gorce - Wałbrzych - Świebodzice - Strzegom	1	1	1	1
	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Pustelnik - Domanów - Strzegom - Wrocław	1	6	8	8
	Kamienna Góra - Borówno - Czarny Bór - Jabłów - Boguszów Gorce - Wałbrzych - Świebodzice -	1	1	1	1
	Kamienna Góra - Borówno - Czarny Bór - Jabłów - Boguszów Gorce - Wałbrzych - Świebodzice -	1	2	2	2
	Nowa Ruda - Bożków - Kłodzko - Wrocław	1	12	12	12

6.6. Komunikacje miejskie

Komunikacje miejskie organizowane są przez Wałbrzych, Świdnicę i Świebodzice. Dodatkowo w Wałbrzychu i Kamiennej Górze funkcjonują linie komunikacji miejskiej w przewozach komercyjnych.

W Gminie Wałbrzych jednostką organizacyjną odpowiedzialną za organizację sieci połączeń komunikacji miejskiej jest Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta (ZDKiUM). Autobusy komunikacji miejskiej realizują połączenia na 12 liniach i obsługują 253 przystanki komunikacyjne. Najwięcej kursów wykonują:

- linia A: 71 kursów, 1781 wzm w dni robocze,
- linia C: 64 kursy, 1305 wzm w dni robocze,
- linia 2: 131 kursów, 1856 wzm w dni robocze,
- linia 5: 181 kursów, 2551 wzm w dni robocze,
- linia 12: 92 kursy, 1395 wzm w dni robocze.

Na podstawie stosownych porozumień międzygminnych w sprawie organizacji komunikacji miejskiej przez Gminę Wałbrzych, wybrane linie docierają do gmin:

- Boguszów-Gorce – wybrane kursy linii 2 do osiedla Gorce,
- Głuszycza – wybrane kursy linii 5 do Głuszycy Górnej,
- Jedlina-Zdrój – wybrane kursy linii 5 do ul. Wałbrzyskiej i Noworudzkiej,
- Mieroszów – wybrane kursy linii 12 do Andrzejówki oraz linii 15 do Mieroszowa i Golińska,
- Szczawno – Zdrój – linie 5,8,18,
- Walim – wybrane kursy linii 5 do Rzeczeki, Walimia, Dzieńmorowic.

W Wałbrzychu funkcjonują również przewozy komercyjne w komunikacji miejskiej. Obecnie funkcjonuje 12 linii, które w większości obsługują Gminę Wałbrzych, ale także dojeżdżają do Szczawna – Zdroju i Boguszowa – Gorców. Największą ilość kursów wykonują:

- linia C: 138 kursów, 1344 wzm w dni robocze,
- linia 5: 90 kursów, 896 wzm w dni robocze,
- linia 6: 142 kursy, 1129 wzm w dni robocze.

W Świdnicy obowiązki organizatora komunikacji miejskiej realizuje Referat Transportu Publicznego w Urzędzie Miejskim w Świdnicy. Operatorem linii komunikacyjnych jest Miejskie Przedsiębiorstwo Sp. z o.o. W sieci świdnickiej komunikacji miejskiej uruchamianych jest 13 linii autobusowych, wśród których organizowane są także połączenia podmiejskie na mocy stosownych porozumień międzygminnych z gminą Marcinowice oraz gminą wiejską Świdnica. Najwięcej kursów wykonują:

- linia 6: 113 kursów, 1031 wzm w dni robocze,
- linia 7: 64 kursy, 345 wzm w dni robocze,
- linia 8: 50 kursów, 5390 wzm w dni robocze,
- linia 50: 27 kursów, 602 wzm w dni robocze,
- linia 52: 29 kursów, 601 wzm w dni robocze.

W ramach połączeń podmiejskich organizowane są linie komunikacyjne ze Świdnicy do gmin:

- Marcinowice – linia 41 do Kątek oraz linia 43 do Marcinowic przez Panków,
- Świdnica – linia 4 do Pszenna, linia 10 do Pogorzały, linia 12 do Wieruszowa, linia 30 do

Lubachowa, linia 60 do Lutonii Górnej.

W Świebodzicach kursuje jedna linia autobusowa obsługiwana od początku 2015 roku przez Świdnickie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. Łączy ona dzielnice Ciernie z Pełcznicą i kursuje przez centrum miasta. Wykonuje ona 32 kursy w dni robocze szkolne (508,2 wzkm) oraz 20 kursów w soboty i niedziele (odpowiednio 316,4 oraz 317,6 wzkm).

Na terenie miasta Kamienna Góra od września 2014 roku przewoźnik rozpoczął kursowanie na jednej linii komercyjnej o charakterze miejskim. Kursuje tylko w dni robocze i łączy Cmentarz z ulicą Jeleniogórską przez Kościuszki i centrum – łącznie 21 kursów oraz 150 wzkm dziennie.

Tab. 6.6.1. Praca eksploatacyjna w systemach komunikacji miejskich na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Rodzaj komunikacji	Liczba kursów			Liczba wzkm		
	Dzień roboczy szkolny	Sobota	Niedziela	Dzień roboczy szkolny	Sobota	Niedziela
Komunikacja miejska w Świdnicy	410	201	158	4521,9	2438,2	2024,0
Komunikacja miejska w Świebodzicach	32	20	20	508,2	316,4	317,6
Komunikacja miejska w Wałbrzychu	898	698	531	13632,93	9863,7	7686,87
Komunikacja miejska w Wałbrzychu (przewozy komercyjne)	822	433	267	7662,08	3669,04	2302,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

6.6.1 Wnioski wynikające z oceny stanu komunikacji publicznej

Na podstawie powyższej analizy można zauważyć, iż najbardziej rozbudowaną gałęzią transportu publicznego w obrębie Aglomeracji Wałbrzyskiej jest transport autobusowy. Obecnie na rynku usług transportu publicznego funkcjonuje wielu przewoźników autobusowych, jednocześnie pragnie się zwrócić uwagę na fakt, że większość z tych podmiotów świadczy usługę na niskim poziomie – przestarzałym taborem oraz pojazdami o małej pojemności. Żaden z minibusów o pojemności do około 20 osób kursujący na terenie aglomeracji nie jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, wózków dziecięcych oraz większego sprzętu sportowego, takiego jak rowery czy narty. Wykonywanie transportu zbiorowego za pomocą tego typu pojazdów jest słabym ogniwem obsługi ruchu turystycznego w regionie, jednocześnie w znacznym stopniu rzutuje na jakość życia mieszkańców mniejszych miejscowości, ograniczając możliwość komfortowego przemieszczania się osób starszych i z ograniczoną sprawnością ruchową.

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż wprowadzenie połączeń wykonywanych autobusami miejskimi w gminach powiatu wałbrzyskiego przyczyniło się do znacznego wzrostu zainteresowania transportem publicznym oraz występowaniem przepełnień na kursach w godzinach rannych w pojazdach obsługujących połączenia podmiejskie. Niemniej jednak gminy, które zawiązały z Wałbrzychem współpracę w ramach publicznego transportu zbiorowego, posiadają atrakcyjną ofertę przewozową w miejscowościach, do których docierają linie komunikacji miejskiej (stabilne rozkłady jazdy, wysoka jakość świadczonych usług etc.). Podobna sytuacja dotyczy również Gminy Świdnica oraz Marcinowice, w których miejscowości są obsługiwane przez komunikację miejską w Świdnicy na mocy stosownego porozumienia międzygminnego.

Kolejną rzeczą wartą uwagi jest fakt, że w mniejszych gminach, gdzie transport drogowy wykonywany jest przez prywatnych przewoźników, dość mocno rozwinięty jest transport indywidualny.

Transport kolejowy w regionie pełni rolę środka transportu, który w skuteczny sposób łączy gminy Wałbrzych oraz Świdnica ze stolicą Dolnego Śląska - Wrocławiem i jest wykorzystywana przede wszystkim przez osoby na co dzień pracujące, bądź uczące się we Wrocławiu.

6.7 Transport indywidualny

Najwygodniejszą formę transportu stanowi samochód osobowy. Jednak ze względu na ograniczoną przepustowość układu dróg, szczególnie w centrach miast, pomiędzy głównymi osiedlami w miastach a ich centrami oraz na drogach dojazdowych do najważniejszych miejscowości Aglomeracji Wałbrzyskiej, jak również ze względu na ograniczone możliwości wyznaczenia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w centrach miast, realizacja wszystkich podróży w oparciu o transport indywidualny nie jest możliwa. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju należy kreować przywileje dla transportu publicznego w celu zachowania równowagi ruchu w aglomeracji poprzez uzyskanie wysokiego udziału transportu publicznego (w miastach średnich nawet na poziomie 40-50%), dzięki czemu można osiągnąć zmniejszenie zatłoczenia podstawowego układu drogowego.

W dwóch ostatnich dekadach wyraźnie wzrosła liczba samochodów jeżdżących po Polsce i województwie dolnośląskim. W Polsce w 2013 roku było zarejestrowanych 24 875 tys. pojazdów samochodowych, w tym 18 744 tys. samochodów osobowych, 2 920 tys. samochodów ciężarowych, 99,9 tys. autobusów. W województwie dolnośląskim było zarejestrowanych 1 879 tys. pojazdów samochodowych, w tym 1 499 tys. samochodów osobowych oraz 215 tys. samochodów ciężarowych i 8,3 tys. autobusów¹⁰⁷.

W miastach występuje swoista „spirala” zachowań społecznych: przyrost liczby samochodów w mieście wpływa na większe zatłoczenie w ruchu drogowym, co z kolei wymusza rozbudowę układu drogowego oraz przeznaczanie coraz większej powierzchni, nierzadko dotąd terenów zielonych, na miejsca postojowe i parkingi. Wygoda (nawet względna) w poruszaniu się i parkowaniu przyczynia się do przyrostu liczby pojazdów.

Do transportu indywidualnego należy zaliczyć także ruch rowerowy, popularny wśród mieszkańców małych miejscowości, natomiast w średnich i dużych wykorzystywany głównie w aspekcie rekreacyjnym. Zwiększenie roli komunikacji rowerowej w transporcie miejskim wymaga stworzenia systemu tras rowerowych oraz odpowiednio zabezpieczonych miejsc do parkowania.

¹⁰⁷ Główny Urząd Statystyczny, Transport - wyniki działalności w 2013 r., Warszawa 2014, s. 135-136.

7. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

7.1 Zagospodarowanie przestrzenne

Obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej jest położony w południowo-zachodniej części Polski, w województwie dolnośląskim, na obszarze pięciu powiatów (w tym trzy obejmuje całościowo). Graniczy od południowego wschodu z częścią powiatu kłodzkiego, od wschodu z powiatem dzierżoniowskim, od północnego wschodu – z wrocławskim, od północy – średzkim, od północnego zachodu – jaworskim, od wschodu – jeleniogórskim i jedną gminą powiatu kamiennogórskiego, od południa – z Republiką Czeską.

Aglomeracja ma powierzchnię 1 716,5 km² i zamieszkała jest przez ok. 412,4 tys. mieszkańców. Średnia gęstość zaludnienia to 240 osób/km², zaś najwyższa 2745 osób/km² charakteryzuje Świdnicę, a najniższa – 44 osób/km² obszary gmin Lubawka i Mieroszów. Na obszarze aglomeracji jest 14 miast i 225 wsi. Głównym ośrodkiem aglomeracji jest Wałbrzych – w latach 1975-1999 stolica województwa wałbrzyskiego, obecnie siedziba powiatu wałbrzyskiego i miasto na prawach powiatu.

Sieć osadnicza aglomeracji wałbrzyskiej jest ściśle powiązana z rzeźbą terenu. Północna część aglomeracji obejmująca powiat świdnicki położona jest na Przedgórzu Sudeckim, przez co jest stosunkowo rozproszona. Główne miasta tego obszaru to Świdnica, Strzegom, Świebodzice i Żarów. Południowa część aglomeracji położona jest za linią Sudeckiego Uskoku Brzeźnego, który stanowi w tym miejscu granicę pomiędzy Sudetami i ich przedgórzem. Osadnictwo na obszarze Sudetów jest zdeterminowane przez przebieg dolin rzecznych:

- doliny Bystrzycy i jej dorzeczy, w której położone są Bystrzyca Dolna, Bystrzyca Górna, Zagórze Śląskie, Jugowice, Jedlina-Zdrój, Głuszyca
- doliny Bobru i jej dorzeczy – Lubawka, Kamienna Góra,
- doliny Strzegomki i jej dorzeczy – Czarny Bór,
- doliny Ścinawki - Uniemyśl, Mieroszów
- doliny Włodzicy – Ludwikowice, Nowa Ruda;
- oraz kotliny Wałbrzyskiej, w której położony jest Wałbrzych i Szczawno-Zdrój.

Położenie w głębokich dolinach rzecznych – tj. w przypadku północnej części doliny Bystrzycy, Ścinawki czy Włodzicy – determinuje rozwój miast głównie w osi tych dolin, co także miało wpływ na przebieg szlaków komunikacyjnych i kierunków powiązań społecznych pomiędzy miejscowościami.

W kolejnej tabeli zestawiono strukturę użytkowania gruntów w gminach z wyszczególnieniem udziału powierzchni terenów rolniczych, terenów zabudowanych, terenów zielonych oraz wód stojących.

Tab. 7.1.1. Struktura użytkowania gruntów w gminach.

typ/pokrycie [%]	gm. Boguszów-Gorce	gm. Czarny Bór	gm. Dobromierz	gm. Głuszyca	gm. Jaworzyna Śląska	gm. Jedlina-Zdrój	gm. Kamienna Góra	m. Kamienna Góra	gm. Lubawka	gm. Marcinowice	gm. Mieroszów	gm. Nowa Ruda	m. Nowa Ruda	gm. Stare Bogaczowice	gm. Strzegom	gm. Szczawno-Zdrój	gm. Świdnica	m. Świdnica	gm. Świebodzice	gm. Walim	gm. Wałbrzych	gm. Żarów
tereny rolnicze	44,8	62,6	77,5	42,1	85,2	39,3	64,3	62,1	53,0	86,9	50,4	49,7	66,0	65,3	80,6	34,6	70,9	40,9	74,2	55,7	36,1	81,0
tereny zabudowane	13,1	4,8	5,7	3,5	7,4	9,9	5,2	20,3	3,8	6,0	6,2	8,3	15,4	4,3	9,3	15,1	6,2	51,6	10,1	5,7	28,6	7,1
tereny zielone	42,1	32,6	15,6	54,4	7,4	50,8	30,4	17,2	42,1	7,1	43,4	41,9	18,6	30,3	10,1	50,3	22,9	7,5	15,7	38,7	34,8	11,8
wody stojące			1,2				0,0	0,4	1,0					0,1							0,5	0,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Ogólnograficznych (BDO250k) Centralnego Ośrodka Geodezji i Kartografii

7.2 Wpływ transportu na środowisko

7.2.1 Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie. Istotnym zagadnieniem charakteryzującym transport drogowy jest także negatywny wpływ zanieczyszczonych wód roztopowych oraz opadowych pochodzących z trwałej powierzchni dróg. Wody opadowe w szczególności mogą być zanieczyszczone zawiesinami oraz węglowodorami ropopochodnymi, zaś wody roztopowe przede wszystkim substancjami wykorzystywanymi do zimowego utrzymania dróg i nagromadzonymi zanieczyszczeniami.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

7.2.2 Emisja spalin

Według danych z prowadzonego monitoringu jakości powietrza oraz inwentaryzacji emisji dla województwa dolnośląskiego, największy wpływ na występowanie przekroczeń standardów jakości powietrza, obok udziału zakładów przemysłowych, ma tzw. niska emisja, w największym stopniu z sektora transportu drogowego.

Rezultatem emisji ze źródeł transportowych w Aglomeracji Wałbrzyskiej i na całym Dolnym Śląsku jest występowanie całorocznych wysokich poziomów tlenków azotu w powietrzu, utrzymywanie się

podwyższonych poziomów stężeń pyłu zawieszonego PM 10 i benzenu. Oddziaływanie substancji emitowanych z silników pojazdów na stan czystości powietrza zaznacza się w szczególności w najbliższym otoczeniu dróg.

Największe średnie dobowe natężenie ruchu drogowego notowane jest na drogach krajowych (przez obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej przebiegają odcinki dróg krajowych nr 5, 34, 35). Na wielkość emisji drogowej ma wpływ wiele czynników, między innymi kategoria pojazdów, rodzaj paliwa, stan techniczny dróg, przestoje w ruchu drogowym- przepustowość dróg.

Na podstawie Oceny Jakości powietrza województwa dolnośląskiego w roku 2013, obszar województwa dolnośląskiego podzielony został na cztery strefy (aglomeracja wrocławska, miasto Legnica, miasto Wałbrzych oraz pozostały obszar województwa). Wobec tego obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej znajduje się w strefie dolnośląskiej (PL0203), natomiast miasto Wałbrzych w wydzielonej strefie (PL0204- gdyż jest miastem o liczbie mieszkańców pow. 100 tysięcy). Na podstawie danych z monitoringu powietrza za 2013 rok, w Aglomeracji Wałbrzyskiej wykazano niskie stężenia dwutlenku siarki, tlenku węgla i metali ciężkich (ołowiu, niklu i kadmu). Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, podobnie jak na większości obszaru województwa dolnośląskiego, zarejestrowano w 2013 roku ponadnormatywne stężenia pyłu zawieszonego PM 10 oraz PM 2,5, a także benzo(a)pirenu.

Tab. 7.2.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy dolnośląskiej i m. Wałbrzych dla wybranych substancji.

Lp.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie m. Wałbrzych (PL0203)	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie dolnośląskiej (PL0204)
1	Dwutlenek azotu NO ₂	A	A
2	Tlenek węgla CO	A	A
3	Dwutlenek siarki SO ₂	A	A
4	Pył zawieszony PM 10	C	C
5	Pył PM 2,5	A	A
6	Benzo(a)piren	C	C
7	Ozon	A	C
8	Arsen	A	C

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska województwa dolnośląskiego w 2013 roku, WIOŚ Wrocław 2013.

Zakwalifikowanie substancji do klasy A oznacza, że poziom stężeń zanieczyszczeń nie przekraczał poziomów dopuszczalnych. W przypadku substancji zakwalifikowanych do klasy C (poziom stężeń zanieczyszczeń powyżej poziomu dopuszczalnego), należy podjąć odpowiednie działania, takie jak:

- określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji,
- opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie.

Aktualnie w województwie dolnośląskim obowiązuje Program ochrony powietrza m.in. dla strefy dolnośląskiej, w której znajdują się wszystkie gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej, z wyjątkiem miasta Wałbrzycha, dla którego obowiązuje odrębny Program (ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu PM10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu).

Tab. 7.2.2.2. Stężenie benzo(a)pirenu na stanowiskach pomiarowych zlokalizowanych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie benzo(a)pirenu $\mu\text{g}/\text{m}^3$		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Nowa Ruda, ul. Srebrna	13,1	22,3	4,2
Szczawno Zdrój, Dom Zdrojowy	5,7	8,9	2,6
Wałbrzych, ul. Wysockiego	5,1	8,1	2,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska województwa dolnośląskiego w 2013 roku, WIOŚ Wrocław 2013.

Tab. 7.2.2.3. Stężenie pyłu zawieszonego PM10 na stanowiskach pomiarowych zlokalizowanych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Lp	Stężenie pyłu zawieszonego PM10	
	Punkt pomiarowy na obszarze AW	Przekroczenia dopuszczalnej liczby przekroczeń normy średniodobowej
1	Nowa Ruda, ul. Srebrna	121 dni
2	Szczawno Zdrój, Dom Zdrojowy	72 dni
3	Świdnica, Rynek	62 dni
4	Wałbrzych, ul. Wysockiego	58 dni

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska województwa dolnośląskiego w 2013 roku, WIOŚ Wrocław 2013.

W kolejnej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (HC), tlenków węgla (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 7.2.2.4. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukołowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,045	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,2222	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,2222	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG oraz elektryczne a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹⁰⁸ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LNG) wiążą się z dużymi inwestycjami w infrastrukturę przewoźnika (bardzo kosztowne stacje paliw, specjalne hale, warsztaty a nawet kanały przeglądowe i wysokospecjalizowane narzędzia). Koszty zmiany technologii sięgają wielomilionowych nakładów a oszczędności wynikające z eksploatacji i zmniejszonych opłat za korzystanie ze środowiska są wyłącznie teoretyczne, z uwagi na wysokie ceny paliw alternatywnych, wynikające m.in. z podatku akcyzowego.

7.2.3 Emisja hałasu

Hałas jest jednym z najpoważniejszych czynników zanieczyszczających środowisko. Kształtowanie klimatu akustycznego jest jednym z najważniejszych priorytetów związanych z jego ochroną. Głównym obciążeniem środowiska jest hałas wytwarzany przez transport samochodowy. Do podstawowych czynników wpływających na poziom hałasu należą m.in.: natężenie ruchu pojazdów, prędkość strumienia pojazdów, płynność ruchu pojazdów, położenie drogi oraz rodzaj nawierzchni.

¹⁰⁸ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.).

W poniższej tabeli przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku¹⁰⁹ generowane przez transport.

Tab. 7.2.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h
1	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	55	45
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	60	50
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	-	-
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	-	-

* – w przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy. ** – strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej ulega ciągłym zmianom, spowodowanym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów.

¹⁰⁹ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826).

Równocześnie zauważalne są efekty prac związanych z budową nowych odcinków dróg, odnową nawierzchni, jak również budową elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne). Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana przełoży się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

W poniższych tabelach przedstawiono wyniki pomiarów akustycznych przeprowadzonych w latach 2010 – 2013 w punktach zlokalizowanych na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej, które określają warunki panujące w bezpośrednim sąsiedztwie tras komunikacyjnych i dają informacje o ich uciążliwości akustycznej.

Poniższe dane pokazują istotną degradację klimatu akustycznego wzdłuż najważniejszych tras komunikacyjnych przebiegających przez obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej (duża uciążliwość – $63 \text{ dB} < \text{LAeq} > 70 \text{ dB}$ oraz bardzo duża uciążliwość - $\text{LAeq} > 70 \text{ dB}$). Najbardziej uciążliwy hałas zanotowano m. in. w punkcie pomiarowym w Strzegomiu przy ul. Piłsudskiego (DW nr 374), w Świebodzicach przy ul. Wałbrzyskiej 23 (DK nr 34),

Tab. 7.2.3.2. Wyniki pomiaru hałasu na terenie powiatu świdnickiego w 2013 roku.

Lp.	Lokalizacja punktów pomiarowych			Natężenie ruchu poj/h ogółem	Natężenie ruchu poj/h ciężarowych	LAeq na granicy terenu chronionego [dB]
1	Strzegom	Ul. Legnicka	DW 374	389	73	64,7
2	Strzegom	Ul. Piłsudskiego 119	DW 374	695	85	70,5
3	Nowy Jaworów	Nowy Jaworów 18	DW 382	467	59	69,4
4	Świebodzice	Ul. Wałbrzyska 23	DK 34	867	81	72,5
5	Świdnica	Ul. Willowa/Szarych Szeregów	DK 35	1046	165	66,0
6	Świdnica	Ul. Łączna/Wrocławska	DW 379	645	41	67,6
7	Świdnica	Ul. Ofiar Oświęcimskich 36	Droga gminna	673	10	66,9
8	Świdnica	Ul. Wróblewskiego 57	DK 35	782	80	65,2
9	Rogoźnica	Ul. Świdnicka	DW 374	324	56	69,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania „Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2013 roku”, WIOŚ Wrocław, 2014.

Tab. 7.2.3.3. Wyniki pomiaru hałasu na terenie części powiatu kamiennogórskiego w 2012 roku.

Lp.	Lokalizacja punktów pomiarowych			Natężenie ruchu poj/h ogółem	Natężenie ruchu poj/h ciężarowych	LAeq na granicy terenu chronionego [dB]
1	Kamienna Góra	Ul. Jeleniogórska 45	DW 367	570	34	66,9
2	Kamienna Góra	Ul. Wałbrzyska 40	DW 367	420	21	63,9
3	Kamienna Góra	Ul. Wałbrzyska 2c	DK 5	760	46	61,5
4	Ptaszków	Ul. Legnicka 5	DK 5	350	21	68,6
5	Czadrów	Czadrów 14	Droga powiatowa	271	16	65,9
6	Szarocin	Szarocin 121	DW 367	205	12	68,0
7	Lubawka	Ul. Dworcowa 10	DK 5	280	20	65,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania „Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2012 roku”, WIOŚ Wrocław, 2013.

Tab. 7.2.3.4. Wyniki pomiaru hałasu na terenie części powiatu kłodzkiego w 2012 roku.

Lp.	Lokalizacja punktów pomiarowych			Natężenie ruchu poj/h ogółem	Natężenie ruchu poj/h ciężarowych	LAeq na granicy terenu chronionego [dB]
1	Nowa Ruda	Ul. Świdnicka 49	DW 381	360	14	63,9
2	Nowa Ruda – Słupiec	Ul. Kłodzka 25	DW 381	400	32	67,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania „Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2012 roku”, WIOŚ Wrocław, 2013.

Tab. 7.2.3.5. Wyniki pomiaru hałasu na terenie powiatu wałbrzyskiego i miasta Wałbrzych w 2010 roku.

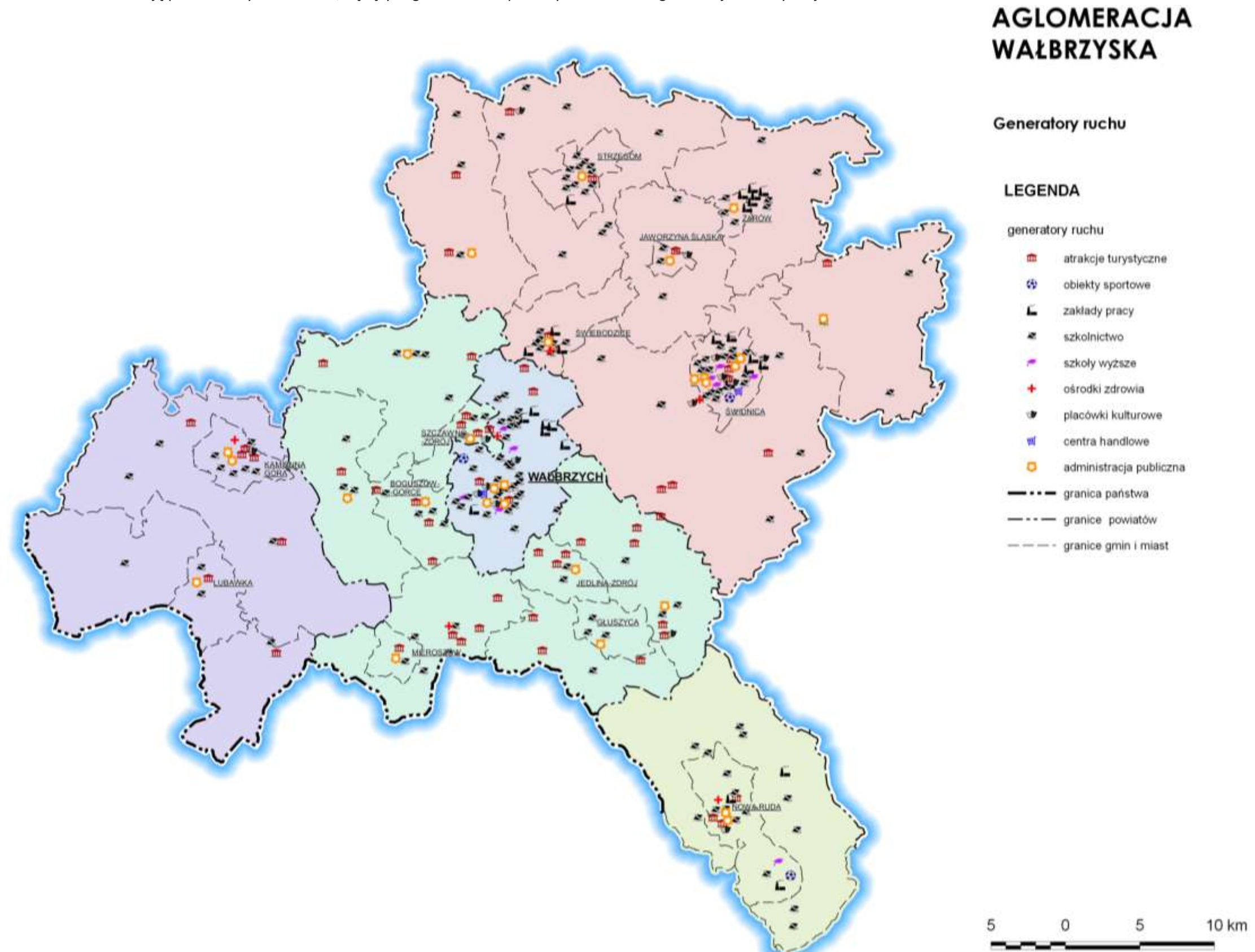
Lp.	Lokalizacja punktów pomiarowych			Natężenie ruchu poj/h ogółem	Natężenie ruchu poj/h ciężarowych	LAeq na granicy terenu chronionego [dB]
1	Wałbrzych	Ul. Wrocławska 2	DK 35	2211	142	65,7
2	Wałbrzych	Ul. 11- go listopada	DW 381	583	37	67,4
3	Wałbrzych	Ul. 1- go Maja	DW 367	1018	59	67,6
4	Wałbrzych	Ul. Wieniawskiego	Droga	1276	45	66,1

			gminna			
5	Szczawno Zdrój	Ul. Mickiewicza	DW 376	1135	11	69,0
6	Szczawno Zdrój	Ul. Kolejowa	DW 375	1184	22	66,0
7	Mieroszów	Ul. Dąbrowszczaków	DK 35	256	11	64,2
8	Boguszów Gorce	Ul. Wałbrzyska	DW 367	539	19	65,2
9	Jedlina Zdrój	Ul. Kłodzka	DW 381	613	40	62,3
10	Głuszycza	Ul. Sienkiewicza	DW 381	559	38	69,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania „Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2010 roku”, WIOŚ Wrocław, 2011.

7.3 Najważniejsze generatory ruchu

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację podstawowych obiektów, będących generatorami podróży na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.



Rys. 7.3.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej. Źródło: opracowanie własne.

8. Polityka transportowa Aglomeracji Wałbrzyskiej

8.1 Potrzeba sformułowania polityki transportowej Aglomeracji Wałbrzyskiej

Transport jest jednym z najważniejszych czynników decydujących o standardzie życia ludności oraz właściwym rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej. Tymczasem współcześnie obserwuje się szereg niekorzystnych zjawisk zachodzących w systemie transportowym. Oferta przewozów pasażerskich na obszarze aglomeracji wykazuje silną dezintegrację, gdyż wszystkie podsystemy, tj. komunikacje miejskie, przewozy międzygminne autobusowe oraz przewozy kolejowe, funkcjonują niezależnie od siebie. Jednocześnie zauważalny jest wzrost poziomu zmotoryzowania społeczeństwa, generujący wzrost zatłoczenia dróg, spadek prędkości, wydłużenie czasu podróży, obniżenie niezawodności systemu transportowego oraz negatywny wpływ na środowisko. Prognozy ruchu zawarte w niniejszym opracowaniu¹¹⁰ wskazują postępujący wzrost liczby podróży odbywanych samochodem osobowym na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej, co w odniesieniu do już obecnie występującej niewydolności układu drogowego, w szczególności w centrach miast, może sygnalizować niebezpieczeństwo zaburzenia sprawnego funkcjonowania aglomeracji. Powstrzymanie się od wdrożenia działań zaradczych niesie za sobą zagrożenie pogłębiania się niekorzystnych tendencji.

Strategicznym celem sformułowania polityki transportowej jest osiągnięcie stanu, w którym poziom jakościowy systemu transportowego będzie zgodny z potrzebami mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz jej dalszym rozwojem. Osiągnięcie tego celu jest zadaniem długoterminowym, którego realizacja będzie uzależniona od stopniowych lecz konsekwentnych działań władz miast, gmin, powiatów i województwa. Niezbędnym założeniem do osiągnięcia zakładanych rezultatów jest określenie prawidłowej strategii dalszego rozwoju obsługi komunikacyjnej obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz dołożenie wszelkich starań, aby strategia ta była wytrwale realizowana.

Niezwykle istotne jest również uzyskanie możliwie największej akceptacji dla postanowień polityki transportowej zarówno wśród mieszkańców, jak i w środowiskach władz lokalnych i regionalnych. Jedynie w ten sposób możliwe będzie osiągnięcie jakości systemu transportowego porównywalnej z innymi rozwiniętymi krajami europejskimi.

8.2 Polityka transportowa Aglomeracji Wałbrzyskiej

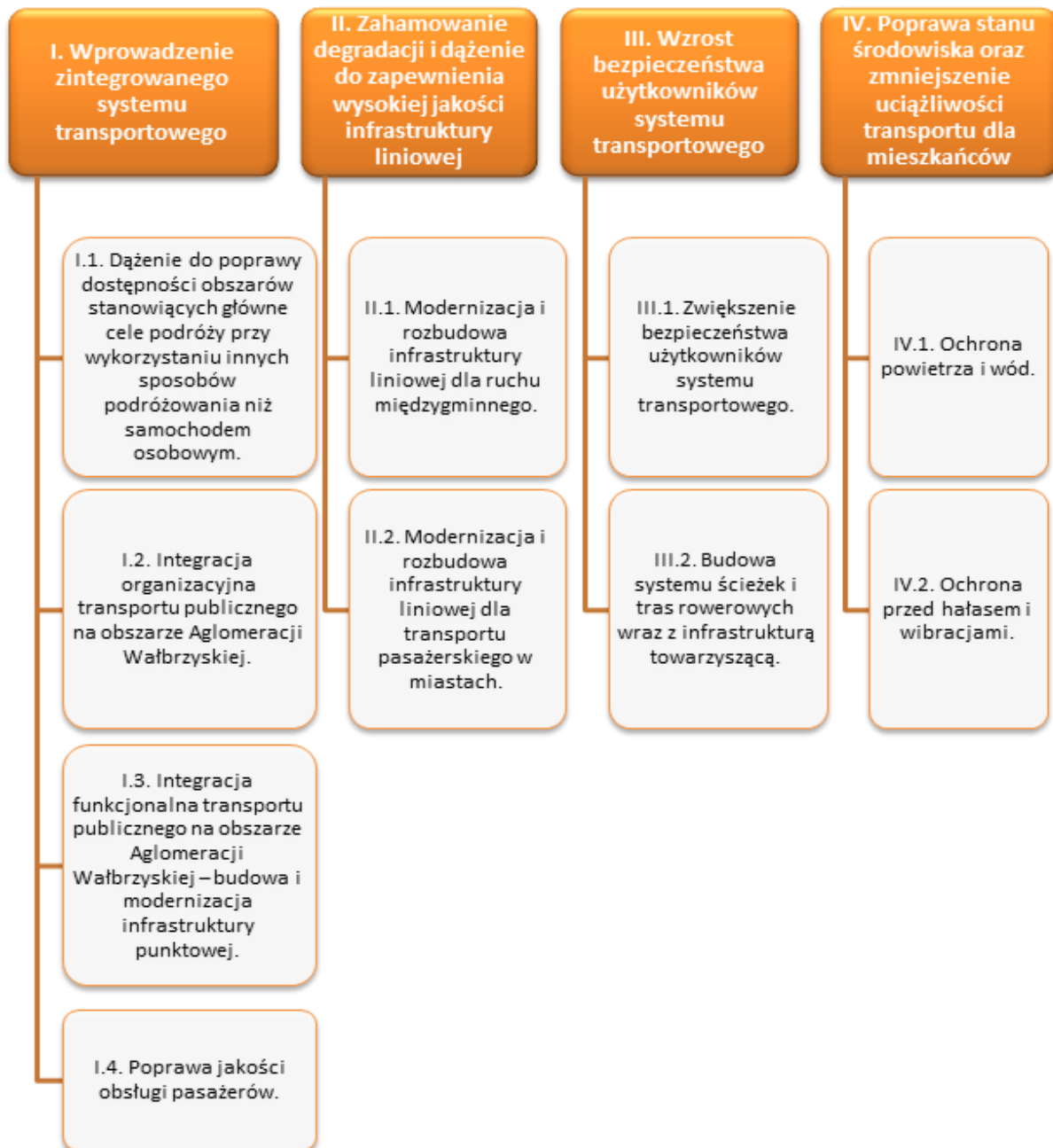
Celem generalnym polityki transportowej Aglomeracji Wałbrzyskiej jest stworzenie na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej systemu transportowego, który zapewni wysoką jakość oraz bezpieczeństwo przewozu osób przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne oraz warunki życia mieszkańców.

W odniesieniu do transportu publicznego podstawowym założeniem jest stworzenie oferty przewozowej odpowiadającej oczekiwaniom obecnych i potencjalnych użytkowników systemu transportowego Aglomeracji Wałbrzyskiej, a także zniesienie barier celem ułatwienia pasażerom wykorzystywania różnych środków transportu w ramach odbywanych podróży.

¹¹⁰ Rozdział 5.5.5. „Prognoza potrzeb transportowych”, Zintegrowany Program Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej, etap I: Przeprowadzenie diagnozy potrzeb w zakresie zintegrowanego systemu transportu publicznego.

8.2.1 Cele główne i szczegółowe

Nawiązując do celu generalnego oraz w odpowiedzi na najczęściej wskazywane postulaty pasażerów obecnych i potencjalnych (skłonnych rozpocząć korzystanie z komunikacji zbiorowej)¹¹¹ wyznaczono cele główne i szczegółowe, zestawione poniżej. Ich spełnienie odbywać się będzie poprzez realizację postanowień przyjętej polityki transportowej.



Rys. 8.2.1.1. Zestawienie celów głównych i szczegółowych polityki transportowej Aglomeracji Wałbrzyskiej.

¹¹¹ Wzmiankowane postulaty określono na podstawie rozdziału 4 „Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych”, Zintegrowany Program Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej, etap I: Przeprowadzenie diagnozy potrzeb w zakresie zintegrowanego systemu transportu publicznego.

8.2.2 Środki realizacji polityki transportowej

Poniżej przedstawiono zadania prowadzące do realizacji szczegółowych celów polityki transportowej.

❖ Cel szczegółowy I.1. Rozwój sieci połączeń publicznego transportu zbiorowego.

Środki realizacji celu:

W poszczególnych rejonach Aglomeracji Wałbrzyskiej potrzeby transportowe powinny być zaspokajane za pomocą najbardziej adekwatnych środków transportu względem pełnionych przez te rejony funkcji, ich charakteru zabudowy, planów rozwoju oraz ochrony środowiska. Zwiększanie zasięgu sieci transportu zbiorowego pozwoli na poprawę **dostępności obszarów stanowiących główne cele podróży przy wykorzystaniu innych sposobów podróżowania niż samochodem osobowym**. W związku z powyższym należy dążyć do zapewnienia dojazdu do najważniejszych celów podróży komunikacją publiczną o wysokiej jakości, aby doprowadzić do zmniejszenia uzależnienia mieszkańców oraz odwiedzających Aglomerację Wałbrzyską od podróżowania samochodem. **Wyboru rodzaju obsługi poszczególnych miejscowości komunikacją publiczną (autobusową lub kolejową) należy natomiast dokonać na podstawie szczegółowej analizy dostępności komunikacyjnej głównych celów podróży realizowanych z tych miejscowości.**

❖ Cel szczegółowy I.2. Integracja organizacyjna transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Środki realizacji celu:

Jednym z kluczowych działań na rzecz poprawy jakości transportu pasażerskiego w Aglomeracji Wałbrzyskiej jest organizacyjne powiązanie obecnie zupełnie odrębnych podmiotów świadczących usługi w tym zakresie. Integracja ta przyczyni się do usprawnienia zarządzania połączeniami aglomeracyjnymi. Może ona zostać oparta o powołanie wspólnego organizatora tych przewozów, który będzie odpowiedzialny za:

- koordynację rozkładów jazdy i tras poszczególnych linii tak, aby:
 - przewozy realizowane w jednakowych relacjach nie stanowiły dla siebie konkurencji, lecz wzajemnie się uzupełniały,
 - w punktach węzłowych były zapewnione przesiadki nie wymagające długiego oczekiwania na kolejny pojazd,
- wprowadzenie jednej taryfy przewozowej, obowiązującej na wszystkich liniach komunikacyjnych realizujących połączenia wewnątrz Aglomeracji Wałbrzyskiej,
- współpracę z organizatorami transportu na obszarach sąsiadujących z Aglomeracją Wałbrzyską, organizatorami komunikacji miejskiej w Wałbrzychu, Świdnicy i Świebodzicach oraz organizatorem regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych oraz autobusowych celem zapewnienia wysokiej jakości połączeń istotnych z punktu widzenia aglomeracji, które będą organizowane przez Województwo Dolnośląskie .

Warto zaznaczyć, iż realizacja wymienionych wyżej działań, w szczególności wprowadzenie wspólnego biletu na wszystkie środki transportu, stanowić będzie odpowiedź na często wskazywany postulat pasażerów obecnych i potencjalnych (skłonnych rozpocząć korzystanie z komunikacji zbiorowej). W przypadku gdy wprowadzenie wspólnego biletu przyniesie redukcję całkowitych kosztów podróży realizowanych z przesiadką – spełniony zostanie kolejny istotny postulat, którym jest obniżenie kosztów podróży.

- ❖ **Cel szczegółowy I.3.** Integracja funkcjonalna transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej – budowa i modernizacja infrastruktury punktowej.

Środki realizacji celu:

Obecny stan punktowej infrastruktury komunikacyjnej na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej nie odpowiada wymogom stawianym w niniejszym opracowaniu. Ponadto, zgodnie z ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zintegrowany węzeł przesiadkowy to „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną”. Stworzenie powiązania funkcjonalnego pomiędzy komunikacją kolejową, autobusową międzygminną i autobusową miejską ma zatem na celu dostosowanie infrastruktury dworcowej i przystankowej do należytej obsługi połączeń aglomeracyjnych, funkcjonujących zgodnie z postulatem integracji organizacyjnej.

Cel ten możliwy jest do osiągnięcia dzięki stworzeniu węzłów przesiadkowych różnego szczebla, tj. nie tylko w największych miastach, ale również w miejscowościach mniejszych, skupiających ruch lokalny. Zaznaczyć należy, iż niezbędnym warunkiem ich prawidłowego wykorzystania jest przeprowadzenie integracji organizacyjnej wszystkich podsystemów powiązanych w danym punkcie przesiadkowym oraz zapewnienie możliwie wysokiej funkcjonalności, obejmującej co najmniej:

- z punktu widzenia pasażera: krótkie drogi dojścia pomiędzy stanowiskami odjazdowymi, zadaszenie chroniące pasażerów przed opadami i wiatrem,
- ze względów eksploatacyjnych: liczbę stanowisk zapewniającą jednoczesne skomunikowanie wymaganej liczby pojazdów.

W przypadku inwestycji prowadzonych na terenach niebędących w gestii samorządów (np. modernizacja węzłów obejmujących również komunikację kolejową) wskazane jest podjęcie szerokiej współpracy z ich zarządcami.

Opisane wyżej działania przyczynią się do zwiększenia dostępności dworców i przystanków komunikacji publicznej oraz w efekcie skrócenia czasu podróży (redukcja konieczności długich dojazdów pieszych).

- ❖ **Cel szczegółowy I.4.** Poprawa jakości obsługi pasażerów.

Środki realizacji celu:

- Zapewnienie czystych i estetycznych dworców i przystanków. Pamiętać należy, że dworzec (przystanek) jest miejscem, w którym potencjalny pasażer po raz pierwszy spotyka się z transportem publicznym, powinien zatem móc z jednej strony uzyskać tam kompleksową informację o ofercie przewozowej, z drugiej zaś strony powinien czuć się bezpiecznie i komfortowo. Wszystkie przystanki powinny cechować estetyczny wygląd, natomiast efektywne wykorzystanie przestrzeni w ich obrębie może się przyczynić do ożywienia tej przestrzeni i w efekcie wzrostu poziomu bezpieczeństwa. Wskazane jest wyposażenie ważniejszych przystanków co najmniej w wiatę zapewniającą pasażerom ochronienie przed opadami i wiatrem, natomiast w węzłach przesiadkowych, nawet tych najmniejszych, warto rozszerzyć zakres obsługi podróżnych o usługi dodatkowe, takie jak lokalizacja w ich obrębie punktu handlowego, poczekalni, kasy biletowej, automatu

z gorącymi napojami. Troska o wygodę pasażera przyczyni się do kształtowania pozytywnego wizerunku transportu publicznego.

Z myślą o stacjach i przystankach kolejowych nieobjętych węzłami integracyjnymi należy zabiegać u zarządców infrastruktury kolejowej o zwiększenie estetyki, czystości i bezpieczeństwa przestrzeni przeznaczonej dla pasażerów.

- Zapewnienie czystości i komfortu termicznego w pojazdach.
- Zwiększenie podaży miejsc siedzących w pojazdach oraz wygody podróżowania poprzez zastąpienie busów (tabor klasy MINI) autobusami (tabor klasy MIDI lub MAXI) na trasach lub kursach charakteryzujących się największym popytem.
- Wprowadzenie spójnego systemu informacji pasażerskiej dla połączeń wykonywanych w ramach Aglomeracji Wałbrzyskiej, obejmującego: jednakową szatę graficzną rozkładów jazdy dla wszystkich linii komunikacyjnych, zunifikowane oznakowanie zewnętrzne i wewnętrzne pojazdów wykonujących przewozy aglomeracyjne, jednakowe oznakowanie przystanków na obszarze aglomeracji obejmujące tablice z nazwą przystanków oraz ewentualnie (w przypadku wdrożenia): oznaczenia numerów linii korzystających z przystanków i numerację stref taryfowych.

Omówione powyżej działania znajdują odzwierciedlenie w postulatach wskazywanych przez podróżnych.

- ❖ **Cel szczegółowy II.1.** Modernizacja i rozbudowa infrastruktury liniowej dla ruchu międzygminnego.

Środki realizacji celu:

Stan dróg na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, pomimo przeprowadzenia w ostatnich latach wielu inwestycji, wciąż pozostaje niezadowolający (problem ten porusza m.in. „Strategia rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013-2020”). Wskazana jest zatem kontynuacja modernizacji układu drogowego oraz jego rozbudowa o niezbędne odcinki, zwiększające dostępność komunikacyjną obszaru oraz wpływające korzystnie na stan środowiska (np. budowa obwodnic miejscowości).

Istotnym zagadnieniem jest również zabieganie u zarządców linii kolejowych o ich rewitalizację celem przywrócenia co najmniej parametrów pierwotnych, co przyczyni się do skrócenia czasów przejazdu oraz zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego.

- ❖ **Cel szczegółowy II.2.** Modernizacja i rozbudowa infrastruktury liniowej dla transportu pasażerskiego w miastach.

Środki realizacji celu:

Mając na uwadze zwiększenie konkurencyjności miejskiej komunikacji autobusowej, w szczególności w Wałbrzychu i Świdnicy, należy dążyć do skrócenia czasu przejazdu oraz osiągnięcia wysokiej niezawodności systemu, rozumianej jako pewność dotarcia do celu w czasie przewidzianym rozkładem jazdy. Cel ten może zostać osiągnięty dzięki wykorzystaniu instrumentów inżynierii ruchu, takich jak:

- wyznaczanie wydzielonych pasów dla autobusów na najbardziej zatłoczonych ulicach bądź dopuszczanie ruchu tych pojazdów po drogach niedostępnych dla ruchu samochodowego,

- stosowanie priorytetów w ruchu dla autobusów w ramach inteligentnych systemów sterowania ruchem (ITS).

❖ **Cel szczegółowy III.1.** Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Środki realizacji celu:

Zgodnie z postanowieniami „Narodowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego 2013 – 2020” należy podjąć kroki zmierzające do redukcji liczby wypadków oraz ich ofiar. Cel ten może zostać osiągnięty poprzez:

- prowadzenie kampanii na rzecz pozytywnej zmiany zachowań kierowców, pieszych i rowerzystów, obejmującej respektowanie przepisów ruchu drogowego oraz zaleceń wynikających z organizacji ruchu,
- poprawę parametrów technicznych dróg oraz ich wyposażenia przy wykorzystaniu takich środków jak: wyniesione powierzchnie skrzyżowań i przejść dla pieszych, wyspowe progi zwalniające, oświetlenie przejść dla pieszych, budowa chodników na obszarach zabudowanych, budowa systemu dróg rowerowych, poszerzenie poboczy dróg kołowych.

❖ **Cel szczegółowy III.2.** Poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu publicznego.

Środki realizacji celu:

Poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników systemu transportowego jest niezwykle ważnym zagadnieniem, często bowiem poczucie bezpieczeństwa oraz potencjalne zagrożenie napadami lub kradzieżą mogą silnie wpływać na wybór środka transportu. W związku z powyższym rekomendowane jest wprowadzenie systemów monitorowania poziomu bezpieczeństwa, w szczególności w pobliżu dworców i przystanków komunikacyjnych, a także zwiększenie skuteczności działania służb porządkowych. Do zwiększenia bezpieczeństwa przyczyni się również powodzenie w przeprowadzeniu ożywienia przestrzeni dworcowych, opisanego w celu szczegółowym I.4.

❖ **Cel szczegółowy III.3.** Budowa systemu ścieżek i tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Środki realizacji celu:

Transport rowerowy, na przykładzie zagranicznych doświadczeń, jest perspektywicznym sposobem podróżowania, pozbawionym negatywnego oddziaływania na środowisko oraz charakteryzującym się minimalną zajętością terenu. Turystyka rowerowa od wielu lat rozwijana jest w Republice Czeskiej na terenach sąsiadujących z Aglomeracją Wałbrzyską. Tymczasem obszar leżący po polskiej stronie granicy zajmuje równie atrakcyjny turystycznie rejon Sudetów Środkowych i posiada produkty turystyczne rozpoznawalne w skali całego województwa, a nawet kraju (np. Zamek Książ, Sanktuarium Matki Bożej Łaskawej w Krzeszowie). Wobec powyższego wskazane jest tworzenie tras rowerowych w odpowiednich lokalizacjach, przy czym zadbać należy również o wysoką dostępność rowerową stacji i przystanków kolejowych i autobusowych, a także o możliwość wygodnego

i bezpiecznego pozostawienia roweru w ich pobliżu. Omówione działania przyczynią się do zwiększenia wykorzystania roweru nie tylko w celach rekreacyjno – turystycznych, ale też w codziennych podróżach obligatoryjnych.

❖ **Cel szczegółowy IV.1.** Ochrona powietrza i wód.

Środki realizacji celu:

Transport, w szczególności drogowy, oddziałuje negatywnie na stan środowiska naturalnego przede wszystkim w wyniku emisji szkodliwych związków do atmosfery (CO, NO_x, PM). Działania zapobiegające negatywnym skutkom powinny objąć:

- kontrolowanie natężenia ruchu pojazdów oraz hamowanie jego wzrostu poprzez prowadzenie działań mających na celu racjonalizację zachowań komunikacyjnych mieszkańców w wyniku zwiększenia jakości transportu publicznego, ale też wpływania na popyt na usługi transportowe poprzez odpowiednie planowanie nowych generatorów ruchu na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej (np. szkół, największych zakładów pracy),
- zakup niskoemisyjnych autobusów przeznaczonych do ruchu aglomeracyjnego i miejskiego,
- dbałość o stan techniczny pojazdów celem zapobiegania przekraczaniu dopuszczalnych norm emisji.

Ponadto realizacji niniejszego postulatu sprzyjało będzie również podjęcie działań opisanych w poprzednich punktach.

❖ **Cel szczegółowy IV.2.** Ochrona przed hałasem i wibracjami.

Środki realizacji celu:

Transport oddziałuje negatywnie na jakość życia również w wyniku generowania hałasu oraz wibracji. Do działań ograniczających uciążliwość tych czynników należą:

- odpowiednie zagospodarowanie otoczenia szlaków komunikacyjnych o największym natężeniu ruchu oraz ich oddalenie od miejsc zamieszkania w wyniku budowy obwodnic,
- stosowanie rozwiązań konstrukcyjnych nawierzchni drogowej i szynowej ograniczające propagację drgań.

Ponadto przy tworzeniu i realizacji polityki transportowej Aglomeracji Wałbrzyskiej pomocne będzie stworzenie warunków do jak najszerzej współpracy z opinią publiczną poprzez propagowanie celów tej polityki, informowanie o środkach służących do jej realizacji oraz wydawanie broszur informacyjnych. Celem współpracy powinno być uzyskanie społecznej akceptacji dla prowadzonych działań.

Szeroki zakres środków realizacji polityki transportowej sugeruje, że sukces może zostać osiągnięty wyłącznie dzięki współpracy wielu podmiotów. W poniższej tabeli wymieniono podmioty, których współpraca będzie niezbędna do realizacji poszczególnych celów.

Tab. 8.2.2.1. Odpowiedzialność podmiotów za realizację celów polityki transportowej.

Podmioty odpowiedzialne lub współpracujące przy wdrażaniu polityki transportowej	Cele szczegółowe										
	I.1.	I.2.	I.3.	I.4.	II.1.	II.2.	III.1.	III.2.	III.3.	IV.1.	IV.2.
	Rozwój sieci połączeń transportu zbiorowego	Integracja organizacyjna transportu zbiorowego	Rozwój infrastruktury punktowej	Poprawa jakości obsługi pasażerów	Infrastruktura liniowa w ruchu międzygminnym	Infrastruktura liniowa dla komunikacji miejskiej	Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego	Wzrost bezpieczeństwa pasażerów	Rozwój tras rowerowych	Ochrona powietrza i wód	Ochrona przed hałasem i drganiami
Gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Powiaty: Wałbrzyski, Świdnicki, Kamiennogórski, Kłodzki	X	X			X	X	X		X		X
Województwo Dolnośląskie		X			X	X	X		X		X
Zarządcy infrastruktury drogowej			X	X	X	X	X	X	X	X	X
Zarządcy infrastruktury kolejowej			X	X	X			X		X	X
Organizatorzy transportu publicznego	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Przewoźnicy / operatorzy publicznego transportu zbiorowego		X		X						X	
Szkoły (edukacja)							X		X	X	
Policja							X	X	X		
Straż Miejska							X	X	X		
Inspekcja Transportu Drogowego										X	

Źródło: Opracowanie własne

Warto również zauważyć, że efekty niektórych działań będą niemal natychmiastowe (np. organizacja ruchu), rezultaty zaś innych będą zauważalne dopiero w dłuższej perspektywie czasowej (np. zagospodarowanie przestrzenne). Należy jednak pamiętać, że większość rekomendowanych zadań ma charakter ciągły, a zatem wprowadzenie określonego działania nie likwiduje problemu. Takie zadania, jak np. optymalizacja sieci transportu publicznego, wymaga ciągłego monitorowania sytuacji celem nadążenia za zmianami rozmieszczenia aktywności poszczególnych rejonów Aglomeracji Wałbrzyskiej.

8.2.3 Zasady realizacji polityki transportowej.

Jak wcześniej wspomniano, potrzeby transportowe poszczególnych rejonów Aglomeracji Wałbrzyskiej powinny być zaspokajane za pomocą środków transportu najbardziej adekwatnych do ich obsługi. Omówione w poprzednich rozdziałach środki realizacji polityki transportowej powinny zatem zostać wdrożone w różnym stopniu w wydzielonych obszarach, w zależności od pełnionej przez nie funkcji, ich charakteru oraz panującej w nich sytuacji transportowej. W tym celu wyróżnione zostaną następujące strefy:

- I – śródmiejska, obejmująca centralne obszary Wałbrzyska i Świdnicy,
- II – miejska, obejmująca pozostałe tereny zurbanizowane: obszary Wałbrzyska i Świdnicy nieobjęte strefą I, a także śródmiejskie rejon Kamiennej Góry, Nowej Rudy, Świebodzic, Szczawna - Zdroju, Strzegomia i Boguszowa – Górców,
- III – gminna, o małej intensywności zagospodarowania.

W strefie I, charakteryzującej się dużą koncentracją celów podróży, dobrze rozwiniętą ofertą komunikacji publicznej oraz występowaniem niewydolności układu drogowego przewiduje się wprowadzenie priorytetów dla komunikacji autobusowej i rowerowej przy jednoczesnym ograniczaniu lub nawet zakazie ruchu samochodowego na wybranych ulicach. Uprzywilejowanie transportu publicznego wprowadzone zostanie również na najważniejszych ciągach komunikacyjnych łączących centra miast z najważniejszymi osiedlami.

W strefie II priorytet dla komunikacji autobusowej będzie obowiązywał na najważniejszych ciągach komunikacyjnych, w szczególności prowadzących do obszarów strefy I, a także na innych trasach cechujących się występowaniem okresowej niewydolności. Wprowadzenie działań zaradczych powinno przyczynić się przede wszystkim do uprzywilejowania komunikacji zbiorowej w godzinach szczytu komunikacyjnego. Poza ciągami objętymi opisanymi wyżej działaniami zostanie zapewniona wysoka swoboda korzystania z samochodów osobowych.

W strefie III obowiązywała będzie pełna swoboda korzystania z samochodów osobowych. Nie przewiduje się wprowadzania rozwiązań prowadzących do uprzywilejowania jakiegokolwiek środka transportu.

9. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

9.1 Ocena potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym planem transportowym kształtują się w przybliżeniu podobnie jak w innych zespołach miejskich o porównywalnej wielkości. Specyficznymi cechami charakteryzującymi system komunikacji publicznej na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej są:

- główne ciągi transportowe aglomeracji przebiegające na trasie: Świdnica – Świebodzice – Wałbrzych, Strzegom – Świebodzice – Wałbrzych,
- dysproporcja w lokalizacji obiektów użyteczności publicznej – skupienie większości obiektów (szpitale, szkoły ponadgimnazjalne, ośrodki szkolnictwa wyższego) w większych miastach aglomeracji,
- duży udział przewozów o charakterze prywatnym (głównie minibusy) pomiędzy miejscowościami aglomeracji,
- niewielki udział kolei w podróżach o charakterze międzygminnym wśród mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej,
- przeważający ruch wewnątrz aglomeracyjny (52,4%) oraz docelowo – źródłowy (44,5%). Ruch tranzytowy jest niewielki i występuje przeważnie na drogach krajowych: DK 5 oraz DK 35.

Poprawne rozpoznanie potrzeb przewozowych realizowane na bieżąco w postaci badań napełnień poszczególnych kursów linii komunikacyjnych służyć powinno określaniu wielkości taboru, jaki należy stosować na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

9.2 Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2014)

Istotną wartością liczbową określającą aglomeracyjny system komunikacji jest popyt efektywny na usługi komunikacji. W zamieszczonej poniżej tabeli podano wartości popytu na podróże transportem zbiorowym na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, uzyskane podczas badań marketingowych przeprowadzonych jesienią 2014 r.¹¹²

¹¹² Pogłębiona analiza wyników badań marketingowych została umieszczona w opracowaniu pn. Zintegrowany Program Transportu Publicznego dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej - Etap I Przeprowadzenie diagnozy potrzeb w zakresie zintegrowanego systemu transportu publicznego.

Tab. 9.2.1. Łączny popyt na usługi komunikacji miejskiej w Wałbrzychu, Świdnicy i Świebodzicach oraz prywatnej komunikacji na terenie Wałbrzyska i prywatnej komunikacji międzygminnej w dniu roboczym w roku szkolnym, sobotę i niedzielę.

	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
Wałbrzych	59 270	37 368	27 987
Wałbrzych (komunikacja prywatna)	10 507	4 080	2 863
Świdnica	13 286	5 557	3 516
Świebodzice	1 304	627	511
Przewozy prywatne międzygminne	13 524	4 883	3 253
Razem:	97 891	52 515	38 130

Źródło: opracowanie własne.

Programem badań zostały objęte wszystkie kursy komunikacji miejskiej w Świdnicy, których napełnienia były rejestrowane przez obserwatorów wewnątrz pojazdów. Z autobusów komunikacji miejskiej w Świdnicy korzysta w dzień roboczy szkolny 13 286 pasażerów, w sobotę – 5 557 pasażerów, zaś w niedzielę – 3 516 pasażerów. Godziny szczytów komunikacyjnych w dni robocze obejmują przedziały czasowe 7:00 – 7:59 i 13:00 – 15:59, kiedy popyt na usługi komunikacji miejskiej w Świdnicy jest najwyższy.

Podobnie jak w Świdnicy, również wszystkie kursy komunikacji miejskiej na linii nr 1 w Świebodzicach poddane zostały badaniom frekwencji. Z autobusów komunikacji miejskiej w Świebodzicach korzysta w dzień roboczy szkolny 1304 pasażerów, w sobotę – 627 pasażerów, zaś w niedzielę – 511 pasażerów. Najwyższe napełnienie pojazdu zarejestrowano w dzień roboczy szkolny – 50 pasażerów. Zarówno w dzień roboczy szkolny, jak i sobotę oraz niedzielę widoczny jest szczyt komunikacyjny w godzinach przedpołudniowych.

Badaniem wewnątrz pojazdowym popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego objęta została również komunikacja miejska organizowana przez Gminę Wałbrzych. Z autobusów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Wałbrzych korzysta w dzień roboczy szkolny 59 270 pasażerów, w sobotę – 37 368 pasażerów, zaś w niedzielę – 27 987 pasażerów. Godziny szczytów komunikacyjnych w dni robocze obejmują przedziały czasowe 7:00 – 7:59 i 13:00 – 15:59, kiedy popyt na usługi komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Wałbrzych jest najwyższy

Poza komunikacją miejską publiczną, badaniom poddane również zostały kursy miejskiej komunikacji prywatnej w Wałbrzychu. Z połączeń komercyjnych, które uzupełniają publiczny transport zbiorowy w Wałbrzychu korzysta w dzień roboczy szkolny 10 507 pasażerów, w sobotę – 4 080 pasażerów, zaś w niedzielę – 2 863 pasażerów. Godziny szczytów komunikacyjnych w dni robocze obejmują przedziały czasowe 7:00 – 7:59 i 12:30 – 16:29, kiedy popyt na usługi prywatnej komunikacji miejskiej jest najwyższy.

Badania wewnątrz pojazdów przeprowadzono także w prywatnych przewozach międzygminnych. Z połączeń objętych programem badań na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej korzysta w dzień roboczy szkolny 13 524 pasażerów, w sobotę – 4 883 pasażerów, zaś w niedzielę – 3 253 pasażerów. Największy popyt w dzień roboczy występuje na relacji Wałbrzych – Świebodzice – Świdnica oraz Wałbrzych – Boguszów-Gorce. Podobna tendencja jest charakterystyczna dla sobót oraz niedziele.

Badania napełnień pociągów również wykonywane były metodą wewnątrzpjazdową, podczas której pomiarowcy odnotowywali pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągu na każdej stacji w granicach Aglomeracji Wałbrzyskiej. W tabeli 6.2 w kolumnach „wsiadło” przedstawiono popyt efektywny na kolej na poszczególnych stacjach na obszarze aglomeracji, dla poszczególnych typów dni. Największą wymianę pasażerską zaobserwowano na stacjach Wałbrzych Miasto, Świdnica Miasto, Jaworzyna Śląska, Żarów, Wałbrzych Główny. W przypadku stacji Jaworzyna Śląska i Wałbrzych Główny część wymiany pasażerskiej jest efektem przesiadek między pociągami kursującymi pomiędzy Kamieńcem Ząbkowickim i Legnicą a pociągami z Jeleniej Góry oraz Wałbrzycha do Wrocławia. Największe wymiany pasażerów zanotowano na przystankach i stacjach kolejowych w ciągu linii 274, najmniejsze zaś – na linii kolejowej nr 286.

Tab. 9.2.2. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych z podziałem na typ dnia.

l.p.	Typ dnia:	Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	nazwa stacji/przystanku:	wsiadło	wysiadło	wsiadło	wysiadło	wsiadło	wysiadło
1	Wałbrzych Miasto	386	361	313	369	441	287
2	Świdnica Miasto	291	178	245	147	239	181
3	Jaworzyna Śląska	285	270	165	199	322	244
4	Żarów	233	238	124	140	158	156
5	Wałbrzych Główny	175	166	206	129	225	121
6	Świebodzice	148	177	93	144	119	133
7	Imbramowice	111	98	41	76	35	29
8	Wałbrzych Szczawienko	110	111	58	85	95	102
9	Nowa Ruda	47	40	35	53	36	25
10	Strzegom	36	31	47	37	37	32
11	Goczałków	29	31	10	16	14	5
12	Witków Śląski	26	8	54	5	17	4
13	Boguszów Gorce Zachód	16	16	24	22	29	8
14	Ludwikowice Kłodzkie	16	7	15	14	22	12
15	Rogoźnica	14	25	16	22	25	16
16	Boguszów Gorce	12	12	22	54	30	23
17	Stanowice	11	5	3	1	10	7
18	Bartnica	10	4	3	2	2	13
19	Boguszów Gorce Wschód	10	12	15	12	17	13
20	Jedlina Zdrój	7	13	6	7	4	5
21	Bolesławice Świdnickie	6	3	2	1	1	2
22	Świerki Dolne	5	1	10	5	3	4
23	Głuszycza	4	5	6	11	11	6
24	Krzyżowa	4	2	18	2	10	1
25	Wałbrzych Fabryczny	4	7	2	7	5	6
26	Zdrojowisko	4	7	8	4	0	4
27	Głuszycza Górna	3	3	3	5	3	5
28	Jedlina Górna	3	2	1	0	2	0
29	Nowa Ruda Przedmieście	1	2	0	1	0	2

Wielkość potrzeb przewozowych wynika zwykle z mobilności mieszkańców oraz z preferencji wyboru różnych środków lokomocji w podróżach międzygminnych. Zdecydowana większość mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej to stali użytkownicy samochodów osobowych (73,9% ogółu). Pozostałe osoby korzystają z komunikacji autobusowej (24,8%) oraz kolei (1,3%). Niektóre z tych osób mogą w najbliższym czasie podjąć decyzję zmieniającą ich zachowania komunikacyjne.

Na podstawie opracowanego modelu ruchu dla Aglomeracji Wałbrzyskiej określono liczbę podróży odbywającą się za pomocą różnych środków transportu oraz z podziałem na poszczególne gminy. Wyniki liczby podróży (generacji ruchu) przedstawiono w tabeli 9.2.3.

Tab. 9.2.3. Liczba podróży w ciągu doby różnymi środkami transportu rozpoczynanych w poszczególnych gminach.

L.p.	Gmina	Osobowe	Autobusy	Pociągi	
				wsiadło	wysiadło
1	Wałbrzych	31 322	10 555	637	639
2	Boguszów - Gorce	902	483	38	42
3	Jedlina Zdrój	1 385	372	10	19
4	Szczawno Zdrój	12 610	2 595	0	0
5	Gmina Czarny Bór	568	393	15	7
6	Gmina Głuszycza	912	662	7	8
7	Gmina Mieroszów	1 143	359	0	0
8	Gmina Stare Bogaczowice	1 995	87	0	0
9	Gmina Walim	757	103	0	0
10	Kamienna Góra	5 078	1 284	0	0
11	Gmina Kamienna Góra	2 093	144	0	0
12	Gmina Lubawka	990	171	0	0
13	Nowa Ruda	5 107	1 944	31	44
14	Gmina Nowa Ruda	532	164	31	12
15	Świdnica	11 280	9 646	291	178
16	Świebodzice	4 966	1 446	148	177
17	Gmina Dobromierz	3 256	701	0	0
18	Gmina Jaworzyna Śląska	2 412	1 268	291	273
19	Gmina Marcinowice	1 190	173	0	0
20	Gmina Strzegom	9 347	1 600	85	83
21	Gmina Świdnica	6 330	724	2	2
22	Gmina Żarów	3 090	1 094	311	268
	SUMA	107 265	35 968	1 897	1 752



Rys. 9.2.1. Liczba pasażerów komunikacji autobusowej przekraczająca granice gmin w ciągu doby w roku 2014.

Na podstawie wyników badań określono również średnie natężenie samochodu osobowego oraz autobusu. Wyniki przedstawione zostały poniższej tabeli.

Tab. 9.2.4. Średnie natężenie samochodu osobowego i autobusu

Pojazd	Liczba pojazdów	Liczba pasażerów	Średnie natężenie
Samochód osobowy	76 437	108 097	1,41 osoby/pojazd
Autobus	2 380	21 118	8,87 osoby/pojazd

Źródło: opracowanie własne

Brak zdecydowanych działań podnoszących atrakcyjność transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej skutkuje przewagą popularności podróży realizowanych transportem indywidualnym ponad transportem aglomeracyjnym. Wiąże się to również ze wzrostem kongestii oraz spowolnieniem ruchu pojazdów w godzinach szczytu. Tyczy się to również pojazdów transportu

publicznego. Autobusy nie posiadając wydzielonych pasów ruchu na najbardziej zatłoczonych odcinkach dróg oraz innych priorytetów w ruchu w godzinach szczytu poruszają się powoli, często z opóźnieniem w stosunku do rozkładu jazdy. Konsekwencją takiego stanu jest spadek zaufania do transportu publicznego skutkujący zmniejszeniem zapotrzebowania na usługi przewozowe komunikacji publicznej, co prowadzi do zwiększania wykorzystania pojazdów indywidualnych (efekt „błędnego koła”). Powyżej opisana sytuacja jest typowym problemem transportu publicznego, występującym również na obszarach aglomeracyjnych, w których utrzymuje się trend spadkowy liczby przewożonych pasażerów i wielkości przychodów z tytułu świadczenia usług przewozowych oraz konieczność zwiększania poziomu dopłat budżetowych do transportu zbiorowego.

Rozwijający się przemysł i handel na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej mogą wpłynąć na zwiększenie popytu na komunikację zbiorową. Zmniejsza się natomiast liczebność podstawowej grupy klientów, którą stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, dodatkowo przewiduje się spadek populacji w wieku produkcyjnym oraz wzrost liczebności w grupie osób w wieku poprodukcyjnym, spośród których znaczący odsetek stanowią uprawnieni do przejazdów bezpłatnych w komunikacji miejskiej.

9.3 Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ

Prognozę popytu zbudowano w oparciu o dane bieżące o popycie efektywnym z 2014 roku oraz wieloczynnikowy model uwzględniający prognozowany przebieg zmian czynników, a mający potencjalny wpływ na wielkość popytu w komunikacji zbiorowej. Do modelu prognostycznego wzięto pod uwagę:

- czynniki demograficzne,
- czynniki społeczno-ekonomiczne,
- zmiany w sieci transportowej,
- zmiany w podróżach zewnętrznych.

Po dokonaniu analizy prognozowanych wartości oraz zmian w powyższych czynnikach, a następnie zestawieniu obserwacji z wartościami popytu efektywnego w roku bazowym 2014, możliwe było wykonanie prognozy popytu potencjalnego oraz potrzeb transportowych.¹¹³

Istotny wpływ na prognozę ma przewidywany przez Główny Urząd Statystyczny trend spadku liczby mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej (do 2025 roku: w największym stopniu w powiecie wałbrzyskim – o 8,6%, najmniej w powiecie świdnickim – o 4,9%).

W poniższej tabeli przedstawiono prognozę wielkości dobowych potoków ruchu pasażerskiego poruszających się różnymi środkami transportu w podróżach międzygminnych na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej dla lat 2015, 2020, 2025 w zestawieniu z danymi rzeczywistymi z roku bazowego 2014. Przedstawione wartości są orientacyjne, ale pokazują trend występujący w transporcie.

¹¹³ Prognozę potrzeb przewozowych przedstawiono szerzej w opracowaniu „Zintegrowany Program Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej – etap 1. Przeprowadzenie diagnozy potrzeb w zakresie zintegrowanego systemu transportu publicznego”.

Tab. 9.3.1. Prognoza dobowych potoków pasażerskich

Rok	Liczba pasażerów komunikacji		
	autobusowej	kolejowej	samochodowej
	[osób/doba]	[osób/doba]	[osób/doba]
2014	35 968	1 897	107 265
2015	35 279	1 872	110 062
2020	29 547	2 500	122 540
2025	28 899	3 165	134 109

Źródło: opracowanie własne

Podział zadań przewozowych w roku 2014 w podróżach międzygminnych dla całej Aglomeracji Wałbrzyskiej kształtował się następująco:

- 73,9 % podróży odbywało się samochodami osobowymi (kierowca lub pasażer),
- 24,8 % podróży odbywało się komunikacją autobusową,
- 1,3 % podróży odbywało się komunikacją kolejową.

W kolejnych latach przewidywane jest zwiększenie liczby osób korzystających z komunikacji samochodowej oraz zmniejszenie liczby osób korzystających z komunikacji autobusowej. Po utworzeniu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz modernizacji kilku linii kolejowych na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej uzyska się również wzrost liczby podróży wykonywanych komunikacją kolejową. Ogólnie jednak będzie następować spadek udziału komunikacji zbiorowej w sumarycznej liczbie podróży międzygminnych na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej. W roku 2025 podział zadań przewozowych (*modal split*) będzie przedstawiał się następująco:

- 17,4 % - komunikacja autobusowa,
- 1,9 % - komunikacja kolejowa,
- 80,7 % - komunikacja samochodowa.

10. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

10.1 Obecny podział zadań przewozowych

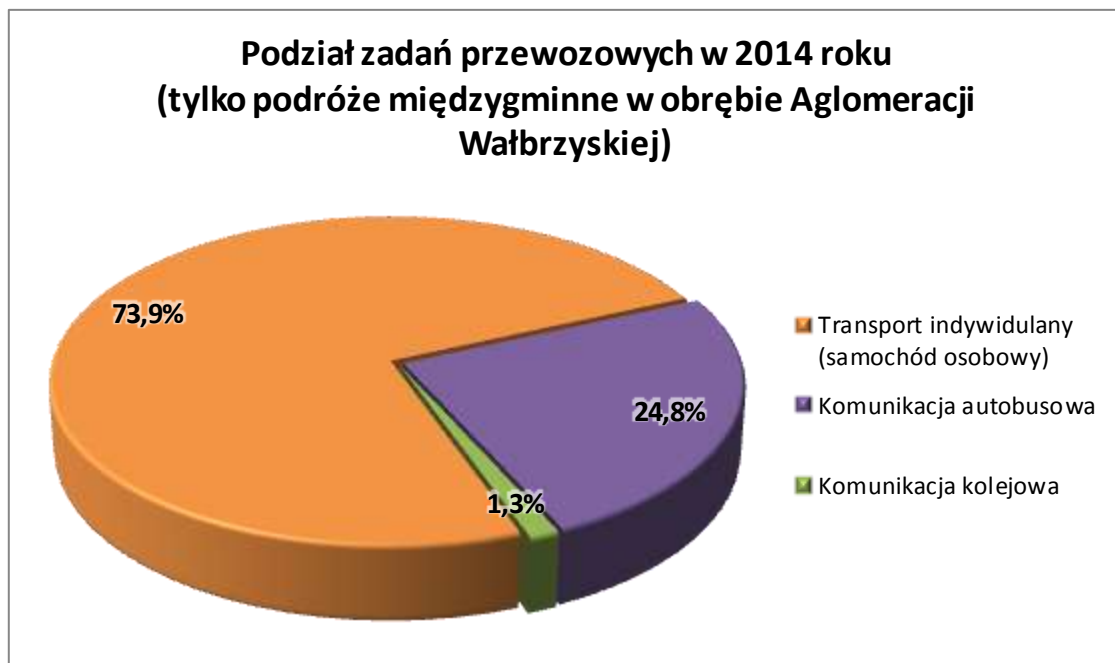
Na podstawie badań wielkości potoków pasażerskich, które wykonane zostały na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej jesienią 2014 roku określono podział zadań przewozowych, a więc ustalono skalę preferencji pasażerów, co do wyboru rodzaju środka transportu, którym odbywają się podróże międzygminne.

Stworzono model, który zdefiniowano jako udział podróży niepieszych odbywanych przez dany środek transportu na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, do liczby podróży międzygminnych niepieszych ogółem, również realizowanych w obrębie aglomeracji.

Tab. 10.1.1. Podział zadań przewozowych dla podróży międzygminnych w obrębie Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Rodzaj i środek transportu	Udział w przewozach niepieszych
Transport indywidualny (samochód osobowy)	73,9%
Komunikacja autobusowa	24,8%
Komunikacja kolejowa	1,3%

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 10.1.1. Wizualizacja podziału zadań przewozowych dla podróży międzygminnych w granicach Aglomeracji Wałbrzyskiej.

10.2 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową

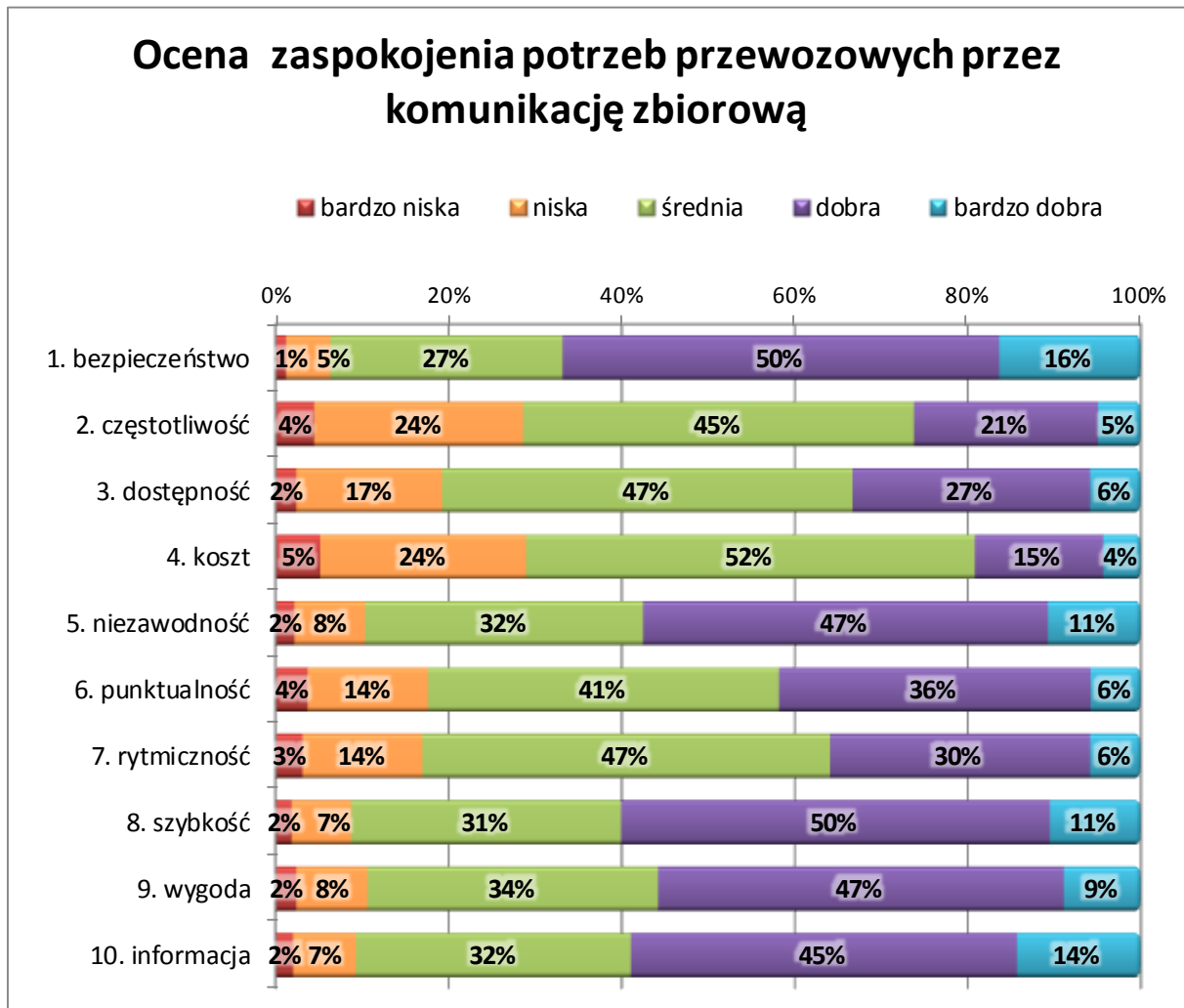
Badania ankietowe zachowań i preferencji komunikacyjnych przeprowadzone zostały jesienią 2014 roku na terenie 22 gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej. Badaniami objęte zostały następujące gminy: Wałbrzych, Szczawno-Zdrój, Boguszów-Gorce, miasto Kamienna Góra, gmina wiejska Kamienna Góra, Lubawka, miasto Nowa Ruda, gmina wiejska Nowa Ruda, Świebodzice, Czarny Bór, Głuszyca, Mieroszów, Walim, Jedlina-Zdrój, Stare Bogaczowice, miasto Świdnica, Gmina Wiejska Świdnica, Gmina Jaworzyna Śląska, Gmina Strzegom, Gmina Żarów, Gmina Dobromierz, Gmina Marcinowice.

Celem ankiety było określenie stopnia mobilności osób odbywających podróże na obszarze aglomeracji, preferencji w zakresie środków transport oraz stosunku do planowanego systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. Ponadto rozróżniano ankietowanych ze względu na płeć, wiek, status społeczny oraz charakter pobytu na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Zrealizowano 21 157 wywiadów, które były wykonywane w środkach lokomocji transportu publicznego, na głównych przystankach i stacjach kolejowych oraz wokół nich, tym samym gwarantującym ich reprezentatywność. Badania będą realizowane najbardziej skuteczną metodą wywiadów bezpośrednich PAPI.

Na wykresach zamieszczonych poniżej przedstawiono wyniki powyższych badań, ukazujące nastawienie ankietowanych do kwestii przemieszczania się w obrębie Aglomeracji Wałbrzyskiej.

W kwestii zaspokojenia potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową najlepiej ocenianymi aspektami okazały się bezpieczeństwo (66% oceniło tę cechę dobrze lub bardzo dobrze) oraz szybkość, niezawodność i informacja pasażerska (około 50% pozytywnych ocen). Najślabiej ocenione zostały koszt i częstotliwość – około 30% ankietowanych oceniło te aspekty nisko lub bardzo nisko.

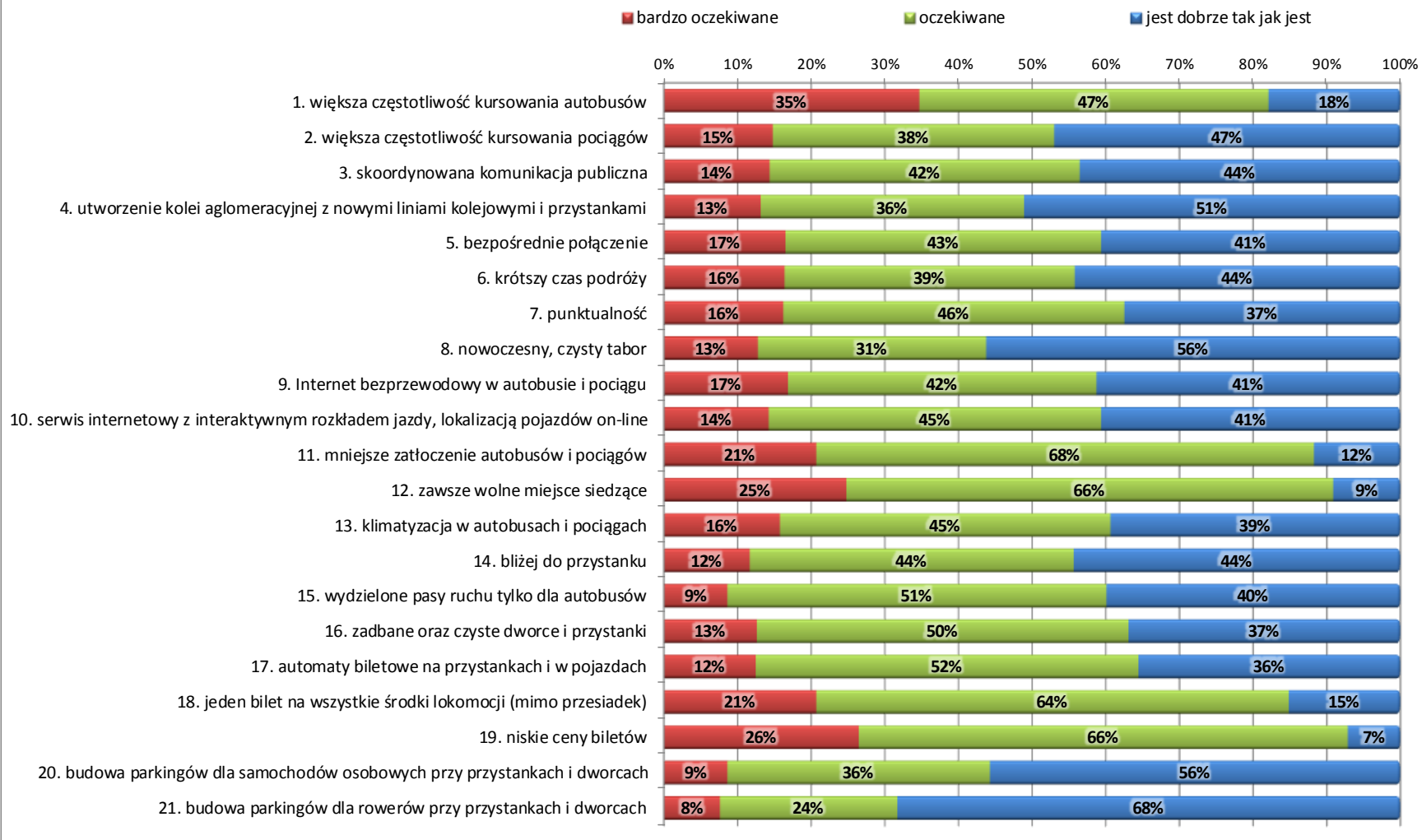


Rys. 10.2.1. Ocena ankietowanych odnośnie zaspokojenia potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową.

Na wykresie 10.2.2. przedstawiono rozkład odpowiedzi na pytanie, dotyczące preferencji zmian w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej. W kwestii poprawy parametrów transportu publicznego najbardziej pożądane okazały się: zwiększenie częstotliwości autobusów (35% ankietowanych wskazało ten aspekt jako bardzo oczekiwany), a także pewność miejsc siedzących oraz niskie ceny biletów (ok. ¼ odpowiedzi jako cecha oczekiwana). Najmniej pożądane wśród respondentów okazały się takie aspekty jak wydzielone pasy ruchu dla autobusów, budowa Park&Ride i Bike&Ride przy dworcach i przystankach.

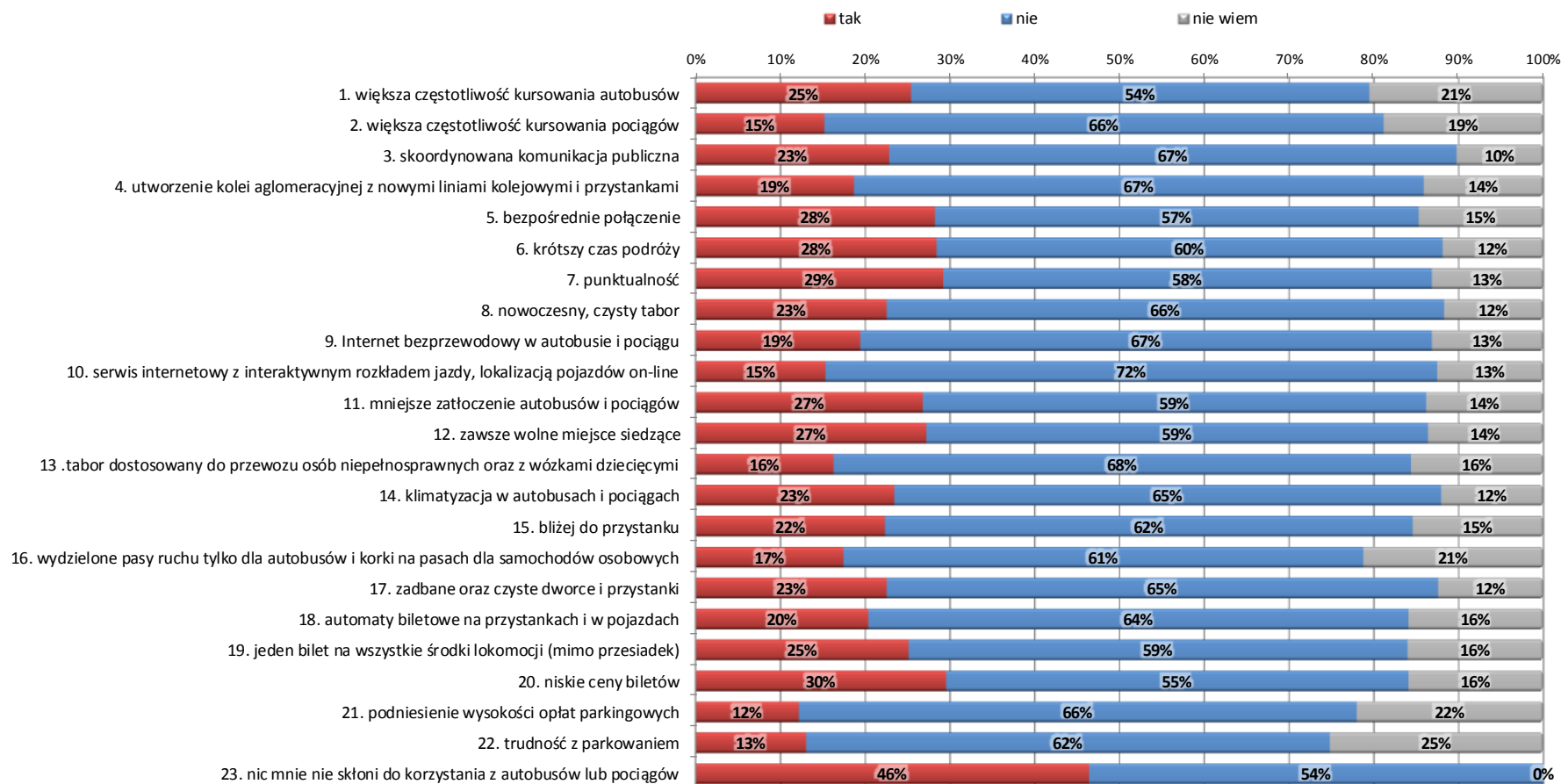
Podczas badań ankietowych pytano również respondentów o ich stosunek i czynniki, które byłyby w stanie skłonić ich do rezygnacji z podróży samochodem w podróżach poza miejscowość zamieszkania (rys. 10.2.3). W trakcie przeprowadzonych wywiadów 46% respondentów zadeklarowało, że nic nie skłoniłoby ich do zamiany samochodu na autobus lub pociąg. Natomiast wśród aspektów najczęściej postulowanych przez ankietowanych dominowały takie postulaty jak: niskie ceny biletów na transport publiczny, punktualność, skrócenie czasu przejazdu oraz bezpośredniość podróży. Determinanty, które zdaniem ankietowanych miałyby najmniejszy wpływ na rezygnację z samochodu na rzecz transportu publicznego, to podniesienie opłat za parkowanie i trudności z zaparkowaniem auta.

Oczekiwania pasażerów w zakresie poprawy poszczególnych parametrów komunikacji zbiorowej



Rys. 10.2.2. Oczekiwania pasażerów w zakresie poprawy poszczególnych parametrów komunikacji zbiorowej.

Ocena skuteczności działań zachęcających do rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej w przejazdach poza miejscowość zamieszkania



Rys. 10.2.3. Ocena skuteczności działań zachęcających do rezygnacji z samochodu osobowego na rzecz komunikacji zbiorowej.

Jednocześnie wyniki przeprowadzonych badań ukazują umiarkowane nastroje odnośnie utworzenia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. W grupie wiekowej osób od 15 do 29 lat korzystających z samochodu codziennie lub 1-3 razy w tygodniu, najchętniej samochód na kolej aglomeracyjną zamieniliby respondenci z gminy Czarny Bór (62%). W pozostałych gminach prawdopodobnie zmiany preferencji komunikacyjnych osób z niniejszej grupy, po uruchomieniu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej, mogą być nieznaczne. W zdecydowanej większości gmin mieszkańcy negatywnie odnoszą się do możliwości przesiadki z samochodu na kolej aglomeracyjną. Najniższe oczekiwania społeczne w stosunku do uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej zaobserwowano w gminach Walim oraz Mieroszów, gdzie ponad 90% respondentów nie zamieniłoby samochodu na kolej. Łącznie jedynie 30% respondentów wieku 15-29 lat często korzystających z samochodu zadeklarowało, że byłoby w stanie zrezygnować z podróży samochodem na rzecz planowanej kolei aglomeracyjnej, jednocześnie 70% pytanym nie przesiadłoby się na kolej mimo uruchomienia nowych linii i przystanków.

Uruchomienie Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej jest najbardziej oczekiwane przez ankietowanych z gmin Czarny Bór, Jaworzyna Śląska oraz Wałbrzych. Ogółem 44% badanych uważa, że stan obecny jest satysfakcjonujący, pozostałe 56% respondentów uważa powstanie Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej za oczekiwane lub bardzo oczekiwane.

Tab. 10.2.1. Procentowy rozkład odpowiedzi na pytanie: czy utworzenie kolei aglomeracyjnej z nowymi liniami kolejowymi i przystankami skłoniłoby Panią/Pana do rezygnacji z podróżowania samochodem poza miejscowość zamieszkania?

Czy utworzenie kolei aglomeracyjnej z nowymi liniami kolejowymi i przystankami skłoniłoby do rezygnacji z podróżowania samochodem w podróżach zamiejskich?		
	TAK	NIE
Boguszków-Gorce	43%	57%
Czarny Bór	62%	38%
Głuszycza	25%	75%
Jaworzyna Śląska	44%	56%
Jedlina-Zdrój	11%	89%
Kamienna Góra	43%	57%
Lubawka	36%	64%
Mieroszów	10%	90%
Nowa Ruda	12%	88%
Świdnica	21%	79%
Świebodzice	18%	82%
Walim	7%	93%
Wałbrzych	33%	67%
Razem	30%	70%

Tab. 10.2.2. Rozkład oczekiwań osób w wieku 15 – 29 lat odnośnie utworzenia kolei aglomeracyjnej z nowymi liniami kolejowymi i przystankami.

Oczekiwania osób w wieku 15-29 lat dotyczące utworzenia kolei aglomeracyjnej z nowymi liniami kolejowymi i przystankami			
	bardzo oczekiwane	oczekiwane	jest dobrze tak jak jest
Boguszów-Gorce	10%	37%	53%
Czarny Bór	33%	29%	38%
Głuszycza	11%	30%	60%
Jaworzyna Śląska	26%	40%	34%
Jedlina-Zdrój	9%	12%	79%
Kamienna Góra	20%	35%	46%
Lubawka	25%	52%	23%
Mieroszów	12%	49%	39%
Nowa Ruda	7%	57%	36%
Świdnica	10%	39%	51%
Świebodzice	10%	64%	26%
Walim	9%	46%	44%
Wałbrzych	26%	42%	32%
Razem	15%	41%	44%

Poniżej wymieniono szereg działań, które wpisują się w strategię zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Mają one wpływ na lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszają jego jakość i potencjał oraz umożliwiają wzrost liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (większa liczba kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewozowych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,
- układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia,
- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych,
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepełnień pojazdów,
- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków – jak najbliżej celów i źródeł podróży (może się to łączyć ze zmianą lokalizacji bądź stworzeniem nowego przystanku),
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach,

- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci publicznego transportu zbiorowego, przebiegach tras, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadkowych, co najmniej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,
- łatwość zakupu każdej pozycji taryfy biletowej – możliwość zakupu biletu u osoby prowadzącej pojazd, szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów, uzupełniony o możliwość zakupu przez telefon komórkowy,
- nowoczesny tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,
- tabor z niską emisją spalin,
- dbałość o stan techniczny i czystość taboru, aby zapewnić komfortowe warunki jazdy,
- integracja wszystkich rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego (wspólny bilet, zintegrowane węzły przesiadkowe).

Brak realizacji wyżej wymienionych działań może doprowadzić do degradacji systemu transportowego spowodowanej przez niekontrolowany wzrost liczby pojazdów samochodowych użytkujących układ drogowy. Wówczas preferencje mieszkańców będą jeszcze bardziej korzystne dla transportu indywidualnego niż ma to miejsce obecnie. Konsekwencją tej zmiany będzie zwiększenie kongestii i pogorszenie warunków ruchu na drogach. Implementacja kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego, które zostały zawarte w niniejszym dokumencie, mogą zaowocować zrównoważeniem układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. Konsekwencją realizacji zaproponowanych działań będzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodów indywidualnych, co skutkować będzie podniesieniem płynności ruchu.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązujących w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 50% transport publiczny – 50% transport indywidualny. Jednak biorąc na wzgląd specyfikę obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej, zakłada się zmiany obecnych proporcji – 73,9% udziału transportu indywidualnego i 26,1% udziału transportu zbiorowego, zmniejszając na korzyść komunikacji publicznej udział transportu indywidualnego do poziomu 70%.

Strategię rozwoju publicznego transportu zbiorowego powinno się planować tak, aby powyższą proporcję udało się uzyskać do 2025 roku.

11. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

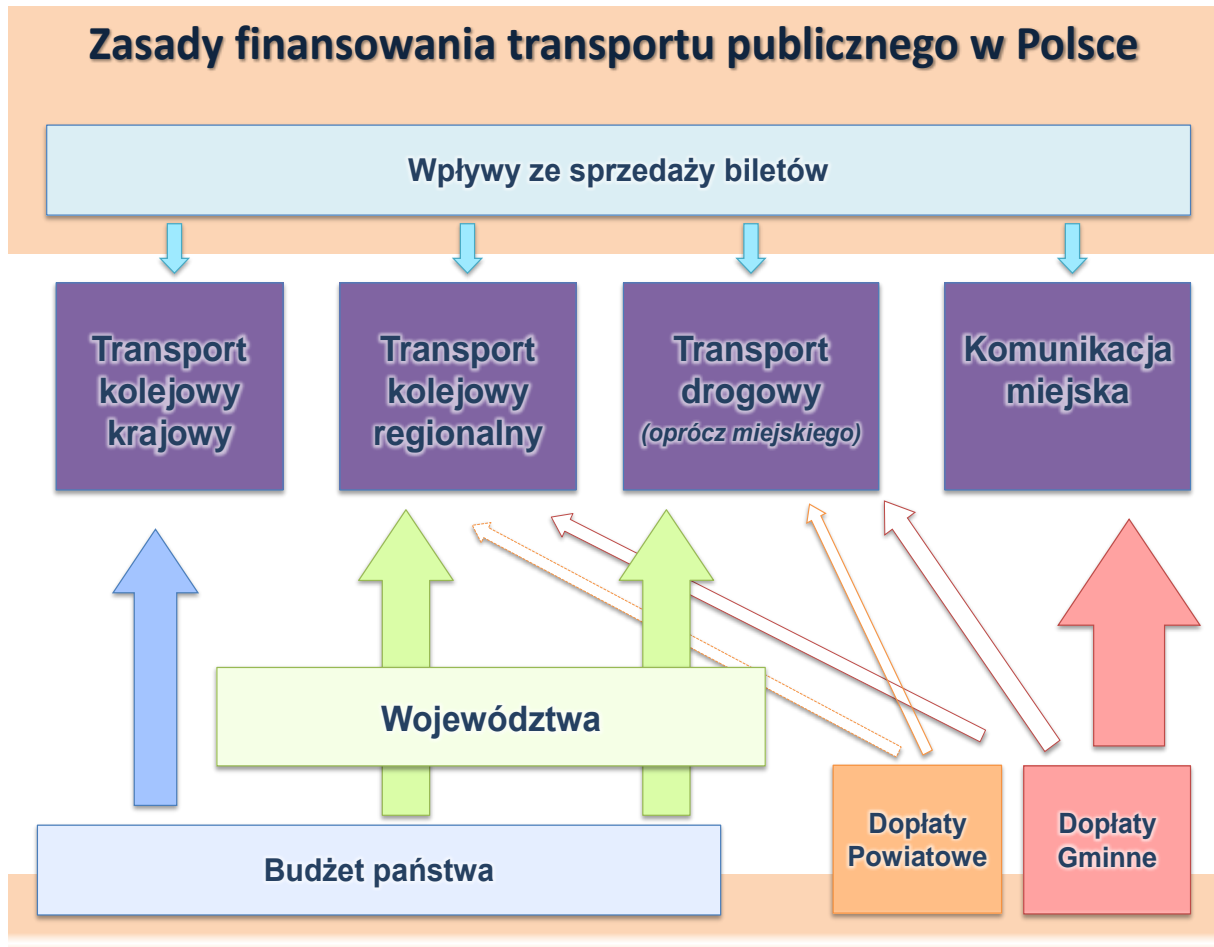
11.1 Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy jest usługą, której realizacja ma na celu nieprzerwane zaspokajanie potrzeb społeczeństwa na danym obszarze. Wykonywanie przewozów ze względów społecznych, często na trasach pozbawionych transportu zbiorowego, wiąże się z powstaniem deficytu finansowego, który skutecznie zniechęca przewoźników do świadczenia usług komercyjnych. Szansą na wprowadzenie lub zwiększenie dostępności transportowej dla takich rejonów jest rozpoczęcie świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej. Wprowadzenie tego rodzaju usług należy wykonać przede wszystkim zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, regulującej m.in. zagadnienia związane ze sposobami wyboru operatora i finansowania przewozów, a także źródeł subsydiowania usług.

Do instrumentów i źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaliczane są:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki pochodzące z Funduszu Kolejowego (finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych – w latach 2009 – 2015)¹¹⁴,
- oraz inne, jak np. środki zewnętrzne (fundusze europejskie).

¹¹⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.), art. 3. ust. 4.



Rys. 11.1.1. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce.

Źródło: opracowanie własne.

Z organizacją przewozów związane są zależności pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Operatorowi przysługuje rekompensata z tytułu „utraconych przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym¹¹⁵” lub „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione¹¹⁶” lub „poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego¹¹⁷”.

Operatorom przysługuje tzw. „rozsądny zysk”, z wyjątkiem podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi lub
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji na usługi lub
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.

¹¹⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a).

¹¹⁶ Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit b).

¹¹⁷ Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit c).

„Rozsądny zysk” jest określany jako „stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne¹¹⁸”.

Ministerstwo Finansów w 2013 r. zawiesiło prace legislacyjne nad rozporządzeniem, które będzie określało wysokość rozsądnego zysku przysługującego operatorowi. W takim przypadku trudno określić zasady jego obliczania. Najbardziej aktualny projekt rozporządzenia (z dnia 18 stycznia 2013 r.)¹¹⁹ określa rozsądny zysk jako iloczyn wartości bieżącej kapitału zaangażowanego operatora i stopy zwrotu, który będzie określany na dany rok trwania umowy. O doborze składników (zostało zaproponowanych przez prawodawcę 5 składników) dla ustalenia wartości bieżącej kapitału zaangażowanego mają decydować wspólnie organizator i operator. Podobnie, wysokość stopy zwrotu jest ustalana w trakcie uzgodnień pomiędzy organizatorem i operatorem. Tak sformułowane zapisy będą dawać dużą swobodę organizatorowi w określeniu rozsądnego zysku. Należy zaznaczyć, że wcześniej przedstawiane projekty rozporządzenia dokładniej precyzowały stopę zwrotu (na poziomie maksymalnym 6% w skali roku). Wspomniany projekt rozporządzenia nie wspomina nic o zasadach przekazywania rozsądnego zysku. Na koniec rozważań o „rozsądnym zysku” należy zwrócić uwagę na fakt, że pomocne w jego skalkulowaniu mogą być wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego¹²⁰, które rekomendują 6% w ujęciu realnym jako stopę zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych.

Organizator przekazuje operatorowi rekompensatę na podstawie pozytywnie zweryfikowanego wniosku o zwrot utraconych przychodów i poniesionych kosztów, złożonego przez operatora¹²¹. We wniosku operator określa wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów oraz dołącza dokumenty potwierdzające jego wyliczenia¹²². W przypadku województwa dolnośląskiego, Marszałek Województwa wypłaca ze środków budżetowych województwa przyznaną operatorowi rekompensatę w części stanowiącej stratę z tytułu realizacji usług przewozowych lub utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora – o ile zostaną ustanowione. Część rekompensaty, związanej ze stratą poniesioną z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, wypłacana jest przez Marszałka Województwa, ale pochodzi z budżetu państwa¹²³. Operatorzy wykonujący przewozy w transporcie kolejowym do dnia 31 grudnia 2016 r. będą tę część rekompensaty (strata z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych

¹¹⁸ Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

¹¹⁹ Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego. Źródło: Rządowe Centrum Legislacji, [dostęp: 24 września 2013], <http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/502/projekt/33668/katalog/33675>.

¹²⁰ Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, maj 2011, [dostęp: 19 grudnia 2013], https://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne_mrr/obowiazujace/horyzontalne/Strony/lista.aspx.

¹²¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 53 ust. 1 i 2.

¹²² Ibidem, art. 53 ust. 3.

¹²³ Ibidem, art. 56 ust. 2.

w transporcie kolejowym) otrzymywać bezpośrednio z budżetu państwa w postaci dotacji przedmiotowej, po tym dniu będą otrzymywać te środki na tych samych zasadach co operatorzy przewozów w transporcie autobusowym¹²⁴. Operator nabywa uprawnienie do otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania uprawnień ustawowych do przejazdów ulgowych pod warunkiem stosowania kas rejestrujących posiadających pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych¹²⁵. Z powyższego warunku czasowo są wyłączeni operatorzy wykonujący przewozy w transporcie kolejowym (okres karencji trwa do dnia 31 grudnia 2016 r.)¹²⁶.

Zasady dotyczące przewidywanego finansowania przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych organizowanych na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej zdefiniowano w kolejnej tabeli.

¹²⁴ Ibidem, art. 80.

¹²⁵ Ibidem, art. 57 ust. 1.

¹²⁶ Ibidem, art. 81.

Tab. 11.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w ptz	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
linia komunikacyjna organizowana w powiatowych przewozach pasażerskich					
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km *	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (w tym za bilety zintegrowane)	dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora lub organizatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)
Bezpośrednie zawarcie umowy	z podmiotem wewnętrznym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora lub organizatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)
Koncesja	z operatorem w trybie bezpośrednim na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (w tym za bilety zintegrowane)	-	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo zamówień publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora lub organizatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

Źródło: opracowanie własne

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 € lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie¹²⁷.

¹²⁷ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 2

11.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Rentowność linii komunikacyjnej jest parametrem odzwierciedlającym efektywność ekonomiczną realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu.

Wskaźnik ten jest obliczany zgodnie z poniższym wzorem:

$$R_a = \frac{I_a - CE_a}{I_a} [\%]$$

gdzie: I_a – przychód ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a [zł/wozokilometr],

CE_a – koszt wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej a .

W praktyce we wszelkich analizach ekonomicznych funkcjonujących systemów transportu publicznego wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany zgodnie z poniższym wzorem:

$$P_a = \frac{I_a}{CE_a} [\%]$$

Wskaźnik ten obrazuje stopień pokrycia kosztów prowadzenia przewozów przez wielkość przychodów ze sprzedaży biletów przejazdowych.

Organizatorzy transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej nie dysponują danymi dotyczącymi rentowności linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na swoim obszarze.

W Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa.

Tab. 11.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.

Rok	Rentowność	Uwagi
2005	- 4,73%	w tym rentowność dodatnią posiadało 12,68% przedsiębiorstw
2006	- 4,79%	w tym rentowność dodatnią posiadało 10,55% przedsiębiorstw
2007	- 2,95%	w tym rentowność dodatnią posiadało 24,79% przedsiębiorstw
2009	- 5,82%	w tym rentowność dodatnią posiadało 17,35% przedsiębiorstw
2010	-11,54%	dane za III kwartał roku w tym rentowność dodatnią posiadało 4,35% przedsiębiorstw

Źródło: Informacja o stanie publicznego transportu zbiorowego, Szczerbaciuk Z., PIGTŚIS, 12.2010.

Przewiduje się, iż rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych na potrzeby aglomeracji przyjmować będzie wartości ujemne, zaś dodatnie (maksymalnie do 3%) tylko w porach szczytów komunikacyjnych na liniach w transporcie drogowym o bardzo wysokich wielkościach potoków pasażerskich. Wpływ na poziom niniejszego wskaźnika będą miały koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym) oraz przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależy m.in. od elastyczności cenowej popytu).

11.3 Przychody ze sprzedaży biletów w umowach typu netto i brutto

Wybór operatora, który realizować będzie przewozy o charakterze użyteczności publicznej, następować będzie w oparciu o tryby przewidziane w:

- Ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – zgodnie z zapisami dotyczącymi bezpośredniego zawarcia umowy,
- dopuszczalny jest również wybór operatora w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi¹²⁸.

Zawarcie umowy z operatorem w ramach udzielenia zamówienia na podstawie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych lub w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym może nastąpić w ramach następujących modeli:

- **umowa typu netto** – gdzie ryzyko rynkowe jest przeniesione na operatora,
- **umowa typu brutto** – organizator ponosi ryzyko przychodowe prowadzonej działalności przewozowej.

W umowach typu netto wpływy ze sprzedaży biletów oraz refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg stanowią przychód operatora, toteż jest on odpowiedzialny za emisję i dystrybucję biletów. Czynności związane z promocją usług i utrzymaniem pożądanego standardu usług są domeną operatora, którego celem jest m.in. zwiększanie wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. Organizator zaś, może być z tych działań zwolniony. Wynagrodzenie operatora obejmować będzie jego koszty pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów.

W umowach typu brutto przychody z tytułu sprzedaży biletów stanowią własność organizatora przewozów. Operator otrzymuje wynagrodzenie na podobnym poziomie, niezależnie od liczby przewożonych pasażerów i utargów z biletów. W sytuacji, gdy wielkość przychodów ze sprzedaży biletów ulega zmniejszeniu, deficyt jest pokrywany ze środków organizatora przewozów. W kontrakcie typu brutto organizator podejmuje działania na rzecz utrzymania stałego poziomu wpływów lub jego zwiększenia. Wynagrodzenie operatora pokrywać będzie poziom kosztów, który nie będzie pomniejszany o przychody ze sprzedaży biletów.

Tab. 11.3.1. Zalety i wady umów netto i brutto.

Rodzaj umowy	Zalety	Wady
Umowa netto	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość zmniejszenia poziomu wielkości dopłat do przewozów, – stała wysokość dopłat dla operatora, – operator jest zainteresowany podnoszeniem jakości i efektywności usług, – ograniczenie skali kontroli jakości wykonywanych usług, – zadania związane z promocją usług przeniesione są na operatora 	<ul style="list-style-type: none"> – wyższe ryzyko dla operatorów, – utrudnione włączenie usług do systemów taryfowych istniejących oraz w szczególności – planowanych systemów zintegrowanych

¹²⁸ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. 2009 nr 19 poz. 101)

Rodzaj umowy	Zalety	Wady
Umowa brutto	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość łatwego włączenia usług do istniejącego systemu taryfowego oraz do planowanych systemów zintegrowanych 	<ul style="list-style-type: none"> – ryzyko przychodowe leży po stronie organizatora, – wynagrodzenie operatora jest niezależne od liczby przewożonych pasażerów, – brak działań operatora dążących do podniesienia jakości i efektywności świadczonych usług, – dodatkowe koszty związane z kontrolowaniem jakości świadczonych usług, – za działania promocyjne odpowiada organizator, – ryzyko braku fiskalizacji sprzedaży biletów prowadzące do zwiększenia wielkości dopłat

Źródło: opracowanie własne.

Przewiduje się, iż stawka jednostkowa dopłaty do przewozów będzie niższa w przypadku kontraktów typu netto, ze względu na przeniesienie ryzyka przychodowego na operatora. W tabeli 11.3.2. przedstawiono podział obowiązków w umowach typu netto i brutto.

$$\text{przychody ze sprzedaży biletów w kontrakcie brutto} < \text{przychody ze sprzedaży biletów w kontrakcie netto}$$

Tab. 11.3.2. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym.

Wyszczególnienie	Umowa typu netto	Umowa typu brutto
Przychody ze sprzedaży biletów	operator	organizator
Rekompensata za ulgi i zwolnienia ustawowe	operator	operator
Działania w celu zwiększenia przychodów z biletów (promocja, marketing)	operator	organizator

Źródło: opracowanie własne.

Za preferowany w przewozach pasażerskich na liniach komunikacyjnych organizowanych na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej uważa się model z umowami typu netto, gwarantujący organizatorowi eliminację ryzyka zmienności wielkości przychodów ze sprzedaży biletów, które zostanie przeniesione na operatora usług.

12. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

12.1 Założenia ogólne

Sieć komunikacyjna Aglomeracji Wałbrzyskiej składać się będzie z połączeń w transporcie kolejowym oraz autobusowym. Oprócz obecnie funkcjonujących połączeń w transporcie kolejowym oraz podmiejskich realizowanych w komunikacjach miejskich w Świdnicy oraz Wałbrzychu, funkcjonować będą także:

- połączenia komercyjne realizowane przez przewoźników w transporcie drogowym, na których nie będą honorowane uprawnienia do ustawowych przejazdów ulgowych i bezpłatnych,
- nieliczne linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, które będą organizowane przez Województwo Dolnośląskie, o ile realizowane będą scenariusze rozwojowe w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego.

Z uwagi na niską gęstość planowanej sieci komunikacyjnej Województwa Dolnośląskiego, należy zainicjować organizację większej liczby połączeń międzygminnych wewnątrz Aglomeracji Wałbrzyskiej w celu uniknięcia utraty dostępu do tańszych przejazdów ulgowych dla wielu mieszkańców niniejszego obszaru funkcjonalnego. W niniejszym rozdziale rozpatrywany będzie rozwój dwóch segmentów publicznego transportu zbiorowego, tj.:

- przewozów w komunikacji kolejowej z analizą możliwości uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej,
- przewozów w komunikacji autobusowej na liniach międzygminnych zaplanowanych na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Sporządzono 3 warianty realizacji zintegrowanej sieci komunikacyjnej Aglomeracji Wałbrzyskiej:

- wariant A – w którym przewiduje się organizację wyłącznie linii autobusowych, a transport kolejowy będzie wciąż organizowany jedynie przez Województwo Dolnośląskie oraz ministra właściwego do spraw transportu,
- wariant A+ - dla którego założono funkcjonowanie jednej linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz większości linii autobusowych,
- wariant K – z pełną siecią Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz liniami autobusowymi w sieci o najmniejszym zakresie.

Niezależnie od przyjętego modelu rozwoju sieci połączeń kolejowych, przewiduje się ich integrację funkcjonalną i organizacyjną z systemami komunikacji autobusowej – miejskiej i aglomeracyjnej.

12.2 Planowana sieć komunikacyjna

Sieć linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej została zaplanowana z uwzględnieniem sieci komunikacyjnej Województwa Dolnośląskiego zawartej w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla

Województwa Dolnośląskiego. W dokumencie tym przewidziano obowiązkową organizację przez Województwo Dolnośląskie przewozów kolejowych na istniejącej sieci połączeń oraz organizację linii komunikacyjnych w transporcie drogowym przy założeniu o rozwoju gospodarczym województwa. Nie przewidziano organizacji linii komunikacyjnych na wielu istniejących trasach w transporcie drogowym (np. z Wałbrzycha do Kamiennej Góry czy do Świdnicy przez Świebodzice), co powoduje konieczność podjęcia działań przez samorządy lokalne na rzecz utrzymania funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego z gwarantowanymi uprawnieniami do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. W poniższej tabeli zestawiono planowane linie komunikacyjne, które będzie organizowało Województwo Dolnośląskie.

Tab. 12.2.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

transport	linia komunikacyjna	wariant realizacji
kolejowy	Wrocław – Świdnica – Dzierżoniów	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Kłodzko – Wałbrzych	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Kamieniec Ząbkowicki – Świdnica – Strzegom – Legnica	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Jelenia Góra – Kamienna Góra – Lubawka	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Sędziszów – Kamienna Góra	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Środa Śląska – Kostomłoty – Żarów – Świdnica	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Ząbkowice Śląskie – Nowa Ruda	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Dzierżoniów – Nowa Ruda – Kłodzko	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Dzierżoniów – Nowa Ruda – Radków – Kłodzko	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Dzierżoniów – Walim – Jedlina-Zdrój-Wałbrzych	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Wałbrzych – Jawor – Legnica	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Wałbrzych – Modliszów – Świdnica	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Wrocław – Marcinowice – Świdnica	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Wrocław – Sobótka – Marcinowice – Świdnica	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Kamienna Góra – Krzeszów – Chełmsko Śląskie	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Kamienna Góra – Jawor	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Wrocław – Nowa Ruda	umiarkowany rozwój, pełen rozwój

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego.

12.3 Sieć komunikacyjna Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

W niniejszej części opracowania wykonano analizę społeczno-ekonomiczną wprowadzenia na obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej opartej na cykliczności rozkładu jazdy, wysokiej częstotliwości oraz obsłudze przez nowy tabor kolejowy. Jako alternatywę dla

zupełnie nowego systemu po analizie istniejącej oferty przewoźników kolejowych zaproponowano jej poprawę. Na końcu porównano oba warianty.

12.3.1 Proponowane linie komunikacyjne

Na podstawie analizy obecnego stanu oferty przewozowej komunikacji zbiorowej, układu istniejących (w tym również obecnie nieczynnych) linii kolejowych, wykonania niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych oraz taborowych proponuje się do wprowadzenia na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej 4 linii komunikacyjnych Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. Pierwsza linia (oznaczenie S1) z uwagi na wytrasowanie jej przez największe ośrodki obszaru będzie linią główną, 3 pozostałe linie stanowić będą połączenia uzupełniające:

- S1 – Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska – Świebodzice – Wałbrzych – Boguszów Gorce – Kamienna Góra – Lubawka,
- S2 - Mieroszów – Boguszów Gorce – Wałbrzych Szczawienko,
- S3 - Nowa Ruda – Głuszycza – Jedlina Zdrój – Wałbrzych Szczawienko,
- S4 - Świdnica Miasto – Zagórze Śląskie – Jedlina Zdrój - Wałbrzych Główny.

Podstawową linią komunikacyjną będzie linia S1, która powinna być organizowana obligatoryjnie w przypadku podjęcia decyzji o uruchomieniu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej.

Utworzenie zintegrowanego systemu komunikacyjnego oprócz uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej będzie wymagało również organizacji linii komunikacyjnych w transporcie drogowym komplementarnych w stosunku do przewozów kolejowych (szerzej w rozdziale 12.6.).

12.3.2 Uwarunkowania uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

Uwarunkowania utrudniające stworzenie Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej:

1. Brak samoczynnej blokady liniowej (SBL) na linii 274 między Jaworzyną Śląską a Sędziszawiem – możliwa jazda tylko 1 pociągu między dwoma sąsiadującymi stacjami w danym kierunku. W związku z tym czasy maksymalne jazd dwóch pociągów po sobie w poszczególnych kierunkach wynoszą:
 - Między Jaworzyną Śląską a Sędziszawiem wynoszą maksymalnie 12 min w obu kierunkach,
 - Między Boguszowem Gorcami Wschodem a Wałbrzychem Szczawienkiem wynoszą 8 min. i 7 min. w drugą stronę.
2. Między Wałbrzychem Głównym a Głuszyczą oraz między Ludwikowicami Kłodzkimi a Nową Rudą czynny jeden z dwóch torów.
3. Bardzo wysokie koszty budowy łącznicy od strony Głuszycy w kierunku Wałbrzycha Śródmieścia z pominięciem Wałbrzycha Głównego (konieczność budowy wiaduktu o znacznych rozmiarach oraz przemodelowania istniejących nasypów kolejowych i układu torowego stacji Wałbrzycha Główny). W związku z tym występuje konieczność zmiany kierunku w pociągach od strony Jedliny Zdrój w kierunku Wałbrzycha Miasto na stacji Wałbrzycha Główny¹²⁹.

¹²⁹ Zmiana kierunku to 6 min. postoju dla „szynobusów” na stacji zgodnie z wytycznymi PKP PLK S.A .

4. Brak możliwości zakańczania i rozpoczynania biegu pociągów pasażerskich na stacji Wałbrzych Miasto – ograniczenie z powodów technicznych leżących po stronie zarządcy – PKP PLK S.A.
5. Specyficzne ukształtowanie geometrii torów (ze względu na niewielki promień łuku) na stacji Świebodzice – prędkość drogowa na tej stacji ograniczona do 40 km/h.

Uwarunkowania sprzyjające uruchomieniu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

1. Po remontach bardzo dobry stan techniczny dwutorowej linii 274 między Jaworzyną Śląską a Sędziszawiem:
 - Szlak Jaworzyna Śląska - Świebodzice – 120 km/h po obu torach,
 - Szlak Świebodzice – Wałbrzych Szczawienko – 60/80 km/h po obu torach,
 - Szlak Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Miasto 80 km/h na obu torach,
 - Odcinek Wałbrzych Miasto – Wałbrzych Główny – 80 km/h na obu torach,
 - Odcinek Wałbrzych Główny – Boguszów Gorce Zachód – 60km/h na obu torach,
 - Odcinek Boguszów Gorce Wschód – Sędziszaw – 80/km/h na obu torach.
2. Niezeletryfikowane szlaki Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska (linia nr 137) oraz Sędziszaw – Kamienna Góra (linia nr 298) posiadają zwiększoną przepustowość dzięki dwóm czynnym torom.
3. Planowany do budowy przystanek Wałbrzych Śródmieście – położony w centrum miasta wraz powiązaniem komunikacyjnym (planowany jako zintegrowany węzeł komunikacyjny).
4. Planowana przebudowa przystanku Wałbrzych Szczawienko na zintegrowany węzeł przesiadkowy.
5. Dworce kolejowe i przystanki na terenie aglomeracji wałbrzyskiej znajdują się większości w bliskiej odległości do istotnych generatorów potoków pasażerskich¹³⁰.

12.3.3 Założenia wstępne

Pierwszeństwo w trasowaniu pociągów pasażerskich na linii 137 między Świdnicą Miastem a Jaworzyną Śląską powinny mieć pociągi planowanej linii S1 Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej, z powodu zakładanej wysokiej częstotliwości kursów.

Nie zakłada się znacznego przejęcia pasażerów istniejących pociągów regionalnych przez nowe połączenia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej, gdyż przeprowadzone badania obecnych potoków pasażerskich wykazały bardzo niewielki odsetek pasażerów podróżujących pociągami w podróżach wewnątrz aglomeracji. Co więcej, istnieje potencjalna możliwość zwiększenia się w przyszłości liczby takich podróży, dzięki zwiększeniu sumarycznej liczby pociągów (WKA + wojewódzkie pociągi regionalne) na niektórych trasach, a tym samym zwiększenia łącznej częstotliwości kursowania wszystkich rodzajów pociągów oraz możliwości stworzenia nowych połączeń, skomunikowań, co może dać taki efekt, że również w pociągach regionalnych (uzupełniających ofertę WKA) nastąpi wzrost podróży z obszaru aglomeracji.

¹³⁰ Oprócz Wałbrzycha Fabrycznego, Zdrojowiska, itp.

12.3.4 Projekt linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

12.3.4.1 Linia S1 Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska – Świebodzice – Wałbrzych – Boguszów Gorce – Kamienna Góra – Lubawka

Tab. 12.3.4.1.1. Założenia kursowania linii S1

Lp.	Wyznacznik	Opis
1.	Trasa	Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska – Świebodzice – Wałbrzych – Boguszów Gorce – Sędziszów – Kamienna Góra – Lubawka (przebieg po liniach kolejowych nr: 137, 274, 298 i 299)
2.	Funkcja linii	Główna linia przebiegająca południkowo przez obszar aglomeracji wałbrzyskiej. Obsługa miast Świdnicy, Świebodzic, Wałbrzycha, Boguszowa Gorców oraz Kamiennej Góry będzie gwarantowała relatywnie wysokie potoki pasażerskie w porównaniu do pozostałych linii.
3.	Uwagi	<ul style="list-style-type: none"> • Brak postojów na stacji Wałbrzych Fabryczny – brak generatorów ruchu w pobliżu stacji. • Postoje na przystanku Wałbrzych Śródmieście po wybudowaniu przystanku. • Skrócenie połowy kursów tej linii do stacji Kamienna Góra. Miejscowość Lubawka nie będzie generowała potoków pasażerskich wymagających kursowanie pociągów co godzinę. • W wariantcie A+ powinna kursować w skróconej relacji Świdnica Miasto – Wałbrzych – Kamienna Góra
4	Założenia rozkładowe	<ul style="list-style-type: none"> • Postoje na wszystkich stacjach i przystankach po 0,5 min. • Skomunikowanie w Wałbrzychu z połączeniami do Wrocławia (kierunek Lubawka – Świdnica Miasto).
5	Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> • Podstawowa to 60'. w dni robocze od 5:00 do 23:00 oraz w sobotę między 8 a 14. Poza tym co 120'.
6	Prędkość komunikacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • 50,06 km/h.
7	Czas przejazdu	<ul style="list-style-type: none"> • 91 min. w obu kierunkach
8	Wstępny zarys rozkładu jazdy	<ul style="list-style-type: none"> • Odjazdy ze Świdnicy M. o końcówce :57, z Wałbrzycha Miasta :30, przyjazdy do Lubawki o końcówce :28. • Odjazdy z Lubawki o końcówce :43, Z Wałbrzycha Miasta :40, przyjazdy do Świdnicy Miasta o końcówce :14.
9	Przewidywany popyt	<ul style="list-style-type: none"> • średnio 1300 pasażerów dziennie
10	Zapotrzebowanie taborowe	4 szt. jednoczłonowych spalinowych wagonów motorowych z maks. 70 miejscami siedzącymi w dni robocze przez cały dzień oraz w soboty między 8 a 14. W pozostałych okresach 2 szt. tych pojazdów.
11	Możliwości rozwojowe	<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość przedłużenia kursów do stacji Świdnica Przedmieście – obsługa części dzielnicy przemysłowej tego miasta. • Możliwość wydłużenia kursów za granicę, szczególnie w sezonie turystycznym (Adršpašsko-teplické skály).

Źródło: opracowanie własne.

12.3.4.2 Linia S2 Mioszów – Boguszów Gorce – Wałbrzych Szczawienko

Tab. 12.3.4.2.1. Założenia kursowania linii S2

Lp.	Wyznacznik	Opis
1.	Trasa	Mioszów – Boguszów Gorce – Wałbrzych Szczawienko (przebieg po liniach kolejowych nr: 274 i 291)
2.	Funkcja linii	Linia uzupełniająca łącząca Mioszów i Boguszów Gorce z centrum Wałbrzycha.
3.	Uwagi	<ul style="list-style-type: none"> • Dla zapewnienia minimalnej prędkości w połączeniu aglomeracyjnym tj. 60 km/h występuje konieczność remontu ok. 7,5 km linii, (km 20,600 – 28,033 pomiędzy Unistawiem Śląskim a Mioszowem). • Brak postojów na stacji Wałbrzych Fabryczny – brak generatorów ruchu w pobliżu stacji. • Postoje na przystanku Wałbrzych Śródmieście po wybudowaniu przystanku. • Na stacji Wałbrzych Główny zmiana kierunku trwająca 6 min. zgodnie z wytycznymi PKP PLK S.A. • Organizacja linii jedynie w wariantcie K
4	Założenia rozkładowe	<ul style="list-style-type: none"> • Postoje na wszystkich stacjach i przystankach po 0,5 min. • Skomunikowanie w Wałbrzychu z połączeniami do Wrocławia i Świdnicy.
5	Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> • 120' przez cały dzień.
6	Prędkość komunikacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • 47,62 km/h
7	Czas przejazdu	<ul style="list-style-type: none"> • 38 min. z Mioszowa oraz 37 min. z Wałbrzycha Szczawienka.
8	Wstępny zarys rozkładu jazdy	<ul style="list-style-type: none"> • Odjazdy z Mioszowa o końcówce :49, przyjazdy do Wałbrzycha Szczawienka o końcówce :27, • Odjazdy z Wałbrzycha Szczawienka o końcówce :53, przyjazdy do Mioszowa o końcówce :30,
9	Przewidywany popyt	<ul style="list-style-type: none"> • średnio 300 pasażerów dziennie.
10	Zapotrzebowanie taborowe	<ul style="list-style-type: none"> • 1 szt. jednoczłonowych spalinowych pojazdów szynowych z 50 miejscami siedzącymi.
11	Możliwości rozwojowe	Możliwość wydłużenia kursów za granicę, szczególnie w sezonie turystycznym (Adršpaško-teplické skály).

Źródło: opracowanie własne.

12.3.4.3 Linia S3 Nowa Ruda – Głuszycza – Jedlina Zdrój – Wałbrzych Szczawienko

Tab. 12.3.4.3.1. Założenia kursowania linii S3

Lp.	Wyznacznik	Opis
1.	Trasa	Nowa Ruda – Głuszycza – Jedlina Zdrój – Wałbrzych Szczawienko (przebieg po liniach kolejowych nr: 274 i 286)
2.	Funkcja linii	Linia uzupełniająca łącząca Nową Rudę z centrum Wałbrzycha.
3.	Uwagi	<ul style="list-style-type: none"> • Brak postojów na stacji Wałbrzych Fabryczny – brak generatorów ruchu w pobliżu stacji. • Postoje na przystanku Wałbrzych Śródmieście po wybudowaniu przystanku. • Na stacji Wałbrzych Główny zmiana kierunku trwająca 6 min. zgodnie z wytycznymi PKP PLK S.A. • Organizacja linii jedynie w wariantcie K.
4	Założenia rozkładowe	<ul style="list-style-type: none"> • Postoje na wszystkich stacjach i przystankach po 0,5 min. • Skomunikowanie w Wałbrzychu z połączeniami do Wrocławia i Świdnicy.
5	Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> • 120' przez cały dzień.
6	Prędkość komunikacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • 39 km/h
7	Czas przejazdu	<ul style="list-style-type: none"> • 79 min. w obu kierunkach.
8	Wstępny zarys rozkładu jazdy	<ul style="list-style-type: none"> • Odjazdy z Nowej Rudy o końcówce :23, przyjazdy do Wałbrzycha Szczawienka o końcówce :35, • Odjazdy z Wałbrzycha Szczawienka o końcówce :45, przyjazdy do Nowej Rudy o końcówce :57.
9	Przewidywany popyt	<ul style="list-style-type: none"> • średnio 400 pasażerów dziennie.
10	Zapotrzebowanie taborowe	<ul style="list-style-type: none"> • 2 szt. jednoczołnowych spalinowych pojazdów szynowych z 60 miejscami siedzącymi.
11	Możliwości rozwojowe	W zależności od rozwoju np. Nowej Rudy (reaktywacja górnictwa węgla kamiennego) – możliwość wybudowania nowych przystanków kolejowych.

Źródło: opracowanie własne.

12.3.4.4 Linia S4 Świdnica Miasto – Zagórze Śląskie – Jedlina Zdrój - Wałbrzych Główny

Tab. 12.3.4.4.1. Założenia kursowania linii S4

Lp.	Wyznacznik	Opis
1.	Trasa	Świdnica Miasto – Zagórze Śląskie – Jedlina Zdrój – Wałbrzych Główny (przebieg po liniach kolejowych nr: 137, 274, 285 i 286)
2.	Założenie uruchomienia	Linia uzupełniająca łącząca Świdnicę z Wałbrzychem Głównym przez Zagórze Śląskie, Jedlinę Zdrój.
3.	Uwagi	<ul style="list-style-type: none"> • Występuje konieczność odbudowy linii oraz jej obiektów inżynierskich dla min. prędkości 50 km/h na odcinku Lubachów – Jedlina Zdrój i 70 km/h na pozostałym. • Z powodu niskiej przepustowości szlaku Jedlina-Zdrój – Wałbrzych Główny brak postoju na przystanku Jedlina Górna. Przystanek ten obsługiwać będzie linia S2. • W stacji Wałbrzych Główny skomunikowanie z połączeniami kolejowymi do centrum miasta. • Zmiana kierunku w stacji Jedlina-Zdrój trwająca 6 min. zgodnie z wytycznymi PKP PLK S.A. • Organizacja linii jedynie w wariantcie K.
4	Założenia rozkładowe	<ul style="list-style-type: none"> • Postoje na wszystkich stacjach i przystankach po 0,5 min. • Skomunikowanie w Wałbrzychu Głównym z połączeniami do Wrocławia i Świdnicy.
5	Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> • 180' przez cały dzień.
6	Prędkość komunikacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • 29,95 km/h
6	Czas przejazdu	<ul style="list-style-type: none"> • 64 min. w obu kierunkach.
7	Wstępny zarys rozkładu jazdy	<ul style="list-style-type: none"> • odjazdy ze Świdnicy Miasta o końcówce :28, przyjazdy do Wałbrzycha Gł. O końcówce :32¹³¹, • odjazdy z Wałbrzycha Głównego o końcówce :46, przyjazdy do Świdnicy Miasta o końcówce :50.
9	Przewidywany popyt	<ul style="list-style-type: none"> • średnio 200 pasażerów dziennie.
10	Zapotrzebowanie taborowe	<ul style="list-style-type: none"> • 1 szt. jednoczłonowych spalinowych pojazdów szynowych z 50 miejscami siedzącymi.
11	Możliwości rozwojowe	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie częstotliwości uzależnione od odbudowy mijanek (np. w Jugowicach) oraz zakupu kolejnych pojazdów kolejowych. • Alternatywną propozycją jest wydłużenie ze Świdnicy Miasta do Nowej Rudy istniejących połączeń relacji Wrocław Główny – Świdnica Miasto.

Źródło: opracowanie własne.

¹³¹ Oprócz pierwszego pociąg ze Świdnicy Miasta, który pojedzie 4 min. wcześniej – dojazdy szkolne do Wałbrzycha na 8:00.

12.3.4.5 Analiza przepustowości szlaków kolejowych pod kątem uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

Bardzo ważną kwestią jest określenie czy uruchomienie powyższych linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej nie wyczerpie dostępnej przepustowości poszczególnych torów na szlakach kolejowych. W tym celu dokonano autorskiej analizy obecnego wykorzystania przepustowości i oszacowano te wykorzystanie po wprowadzeniu do rozkładu jazdy nowych pociągów w ramach Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. Wskaźnikiem mierzonym był „poziom wykorzystania przepustowości”, rozumiany jako, wyrażony w %, stosunek liczby tras pociągów realizowanych w rzeczywistości do maksymalnej liczby tras pociągów, jakie można umieścić na danym torze szlakowym osiągając graniczny poziom zajętości infrastruktury. Otrzymane wyniki obliczeń przedstawiono w poniższej tabeli. Dla linii nr 285 (szlak Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój) nie sporządzono obliczeń, gdyż obecnie jest ona nieczynna, a planowana dla niej oferta przewozowa nie wyczerpie przepustowości zakładanej po odbudowie.

Należy wyraźnie podkreślić, że są to dane szacunkowe. Dokładne obliczenia może przeprowadzić jedynie zarządca infrastruktury kolejowej. Niemniej jednak, po zapoznaniu się z nimi, wyraźnie widać, że obecny poziom wykorzystania przepustowości (dzięki dwutorowości większości szlaków) jest na tyle mały, że uruchomienie Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej nie jest zagrożone odrzuceniem wniosków o przydzielenie tras nowych pociągów przez zarządcę infrastruktury – PKP PLK S.A.

Tab. 12.3.4.5.1. Porównanie poziomów wykorzystania przepustowości – dla stanu obecnego i stanu po uruchomieniu pociągów w ramach WKA

Nr linii kolejowej	Szlak	Maksymalna liczba pociągów pasażerskich w dobie w 2015 roku	Oszacowana średnia liczba pociągów towarowych w dobie w 2015 roku	Nr linii WKA	Liczba dodatkowych pociągów w ramach WKA	Poziom wykorzystania przepustowości w 2015 roku* [%]	Poziom wykorzystania przepustowości po uruchomieniu WKA*^ [%]
137	Świdnica Miasto - Jaworzyna Śląska (tor nr 1)	9	4	S1	18	23,0	52,2
137	Jaworzyna Śląska - Świdnica Miasto (tor nr 2)	9	4	S1	18	24,7	55,9
274	Jaworzyna Śląska - Świebodzice (tor nr 1)	18	9	S1	18	34,4	55,2
274	Świebodzice - Jaworzyna Śląska (tor nr 2)	17	9	S1	18	29,9	48,6
274	Świebodzice - Wałbrzych Szczawienko (tor nr 1)	18	9	S1	18	44,7	71,8
274	Wałbrzych Szczawienko - Świebodzice (tor nr 2)	17	9	S1	18	39,9	64,9
274	Wałbrzych Szczawienko - Wałbrzych Miasto (tor nr 1)	18	10	S1, S2, S3	36	23,3	50,4
274	Wałbrzych Miasto - Wałbrzych Szczawienko (tor nr 2)	17	10	S1, S2, S3	36	20,8	45,8
274	Wałbrzych Miasto - Wałbrzych Fabryczny (tor nr 1)	18	11	S1, S2, S3	36	28,0	59,3
274	Wałbrzych Fabryczny - Wałbrzych Miasto (tor nr 2)	17	11	S1, S2, S3	36	27,2	58,4
274	Wałbrzych Fabryczny - Wałbrzych Główny (tor nr 1)	18	13	S1, S2, S3	36	32,3	65,6
274	Wałbrzych Główny - Wałbrzych Fabryczny (tor nr 2)	17	13	S1, S2, S3	36	27,5	56,6
274	Wałbrzych Główny - Boguszów Gorce Wschód (tor nr 1)	13	8	S1, S2	27	21,7	46,7
274	Boguszów Gorce Wschód - Wałbrzych Główny (tor nr 2)	12	8	S1, S2	27	24,6	54,3
274	Boguszów Gorce Wschód - Boguszów Gorce (tor nr 1)	13	8	S1	18	10,8	19,2
274	Boguszów Gorce - Boguszów Gorce Wschód (tor nr 2)	12	8	S1	18	10,4	18,7
274	Boguszów Gorce - Boguszów Gorce Zachód (tor nr 1)	13	8	S1	18	13,5	24,0
274	Boguszów Gorce Zachód - Boguszów Gorce (tor nr 2)	12	8	S1	18	13,0	23,4
274	Boguszów Gorce Zachód - Sędziszów (tor nr 1)	13	4	S1	18	26,3	52,4
274	Sędziszów - Boguszów Gorce Zachód (tor nr 2)	12	4	S1	18	25,9	53,0
298	Kamienna Góra - Sędziszów (tor nr 1)	3	2	S1	18	7,1	30,0
298	Sędziszów - Kamienna Góra (tor nr 2)	3	2	S1	18	7,1	30,0
299	Kamienna Góra - Lubawka (tylko tor nr 1)	6	2	S1	18	15,9	49,3
291	Boguszów Gorce Wschód - Mieroszów (tylko tor nr 1)	0	0	S2	18	0,0	37,5
286	Nowa Ruda - Ludwikowice Kłodzkie (tylko tor nr 1)	8	2	S3	18	22,7	61,2
286	Ludwikowice Kłodzkie - Głuszyca (tor nr 1)	4	1	S3	9	11,5	31,0
286	Głuszyca - Ludwikowice Kłodzkie (tor nr 2)	4	1	S3	9	11,0	29,8
286	Głuszyca - Wałbrzych Główny (tylko tor nr 1)**	8	2	S3	28	23,3	84,9

* - autorskie obliczenie przy założeniu granicznego czasu zajętości infrastruktury w ciągu całej doby na poziomie 60% (zgodnie z kartą UIC 406)

^ - przy założeniu, że po uruchomieniu WKA nie zmieni się liczba pociągów pasażerskich i towarowych podana dla roku 2015

** - przed uruchomieniem WKA musi nastąpić otwarcie dla czynności techniczno-ruchowych odbudowanej stacji Jedlina-Zdrój co podzieli obecny szlak na dwa nowe (a więc wówczas podany poziom wykorzystania przepustowości spadnie w przybliżeniu o połowę, gdyż jest liczony dla jednego całego szlaku)

12.3.5 Poprawa oferty przewozowej na linii Legnica – Strzegom – Świdnica Miasto

W ramach budowy sieci kolei aglomeracyjnej proponowana jest również poprawa oferty na ciągu Legnica – Strzegom – Świdnica. Proponuje się uruchomienie 2 par codziennie kursujących pociągów między tymi miastami w celu wyeliminowania nieakceptowalnych długich przerw pomiędzy kolejnymi odjazdami.

Dzięki zapełnieniu połączeniami znacznych przerw między obecnymi połączeniami w danych kierunkach pomiędzy Legnicą a Świdnicą uzyska się atrakcyjną ofertę przewozową z rytmicznymi godzinami odjazdów. Efektem zmian może być wzrost liczby podróżnych zarówno w istniejących jak i nowych pociągach pomiędzy Legnica a Świdnicą, w tym relacji wewnątrz aglomeracyjnej Strzegom – Świdnica.

Propozycję zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów ze Świdnicy do Legnicy uwzględniono wyłącznie w wariantcie K.

Tab. 12.3.5.1. Proponowana poprawa oferty przewozowej na linii Legnica – Świdnica Miasto

Lp.	Pociąg	Szczegóły rozkładu jazdy	Termin kursowania
1	Nowy pociąg ze Świdnicy Miasta do Legnicy	Odjazd ze Świdnicy o 09:20	codziennie
2	Nowy pociąg ze Świdnicy Miasta do Legnicy	Odjazd ze Świdnicy o 15:45	codziennie
3	Nowy pociąg z Legnicy do Świdnicy Miasta	Przyjazd do Świdnicy o 13:25.	codziennie
4	Nowy pociąg z Legnicy do Świdnicy Miasta	Przyjazd do Świdnicy o 19:25	codziennie

Źródło: opracowanie własne.

12.3.6 Zapotrzebowanie na tabor

W celu określenia zapotrzebowania na tabor oszacowano maksymalną frekwencję na planowanych połączeniach Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej na podstawie następujących czynników:

- sieci osadniczej, wielkości i liczby mieszkańców miast i miejscowości, miejsc pracy i nauki szkolnej w poszczególnych miejscowościach;
- ciężenia poszczególnych miast i miejscowości do Wałbrzycha, ruchliwości mieszkańców;
- istniejącej sieci kolejowej, analizowanej pod kątem możliwości skrócenia czasu przejazdu, zwiększenia przepustowości oraz możliwości jak najlepszej obsługi generatorów ruchu (dla wszystkich wariantów przewidziano istnienie planowanego przystanku kolejowego Wałbrzych Śródmieście);
- istniejącej sieci drogowej i konkurencji przewoźników drogowych działających wzdłuż projektowanych linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej;
- zapewnienia przywozu i odwozu dla wszystkich zmian pracowniczych Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (WSSE), dla której będzie dedykowana stacja kolejowa Wałbrzych Szczawienko.

W związku z powyższymi analizami, przy założeniu przejścia części potoków pasażerskich z samochodów osobowych i transportu autobusowego oszacowano maksymalną frekwencję dla poszczególnych połączeń linii WKA (zakładając budowę nowej, komplementarnej oferty

przewozowej, ale jednak organizacyjnie niezależnej od dotychczasowej, oferowanej przez kolejowych przewoźników pasażerskich). Wielkość prognozowanej frekwencji rozdzielono na poszczególne rodzaje dni, pory dnia oraz konkretne pociągi. Przyjęto założenie, że większość (ok. 85-90%) pasażerów będzie miało zagwarantowane miejsce siedzące podczas podróży pociągami WKA. Na tej podstawie dopasowano wielkość taboru kolejowego do przewidywalnych potoków pasażerskich w konkretnych pociągach. To znaczy, prognozowane liczby pasażerów oscylują od 5 do 75 pasażerów na pociąg, zależnie od kursu. Producenci jednoczłonowych zespołów trakcyjnych oferują pojazdy o liczbie miejsc siedzących wahającej się na poziomie od 50 do 70 miejsc, co oznacza, że pojazdy tego typu idealnie pasują do obsługi pociągów Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. Brak elektryfikacji większości szlaków, po których zaplanowano kursowanie pociągów WKA wymusza konieczność zakupu wyłącznie spalinowych zespołów trakcyjnych. Podsumowując, przewidywana frekwencja na wszystkich liniach Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej wskazuje na zapotrzebowanie na pojazdy kolejowe zgodnie z poniższą tabelą:

Tab. 12.3.6.1. Zapotrzebowanie na tabor Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz poprawy oferty na linii Legnica – Świdnica Miasto.

Lp.	Linia	Rodzaj pojazdu	Ilość
1	S1 Świdnica – Lubawka (lub relacja skrócona w wariantcie A+, tj. Świdnica – Kamienna Góra)	Spalinowy zespół trakcyjny (1-członowy)	4
2	S2 Wałbrzych – Mieroszów	Jak wyżej	1
3	S3 Wałbrzych – Nowa Ruda	Jak wyżej	2
4	S4 Wałbrzych - Świdnica	Jak wyżej	1
5	Linia Legnica - Świdnica. - poprawa oferty	Jak wyżej	1
	<i>Rezerwa:</i>		
6a	Wariant K	Spalinowy zespół trakcyjny (1-członowy)	4
6b	Wariant A+	Spalinowy zespół trakcyjny (1-członowy)	2

Źródło: opracowanie własne

12.3.7 Koszty i dopłaty związane z Wałbrzyską Koleją Aglomeracyjną

Na podstawie opracowanej sieci Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej, założonych częstotliwości kursowania, taboru dostosowanego do zapotrzebowania obliczono koszty uruchomienia i eksploatacyjne związane z połączeniami. Dzielą się one na koszty inwestycyjne oraz koszty eksploatacyjne.

12.3.8 Koszty inwestycyjne

Są związane z niezbędnymi inwestycjami do uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej w wariantach K. W wariantach A+ nie przewiduje się remontów i rewitalizacji infrastruktury torowej.

Szacowane koszty inwestycyjne w wariantach K zestawiono w poniższej tabeli.

Tab. 12.3.8.1. Przewidywane koszty inwestycyjne Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej - infrastruktura.

Lp.	Inwestycja	długość(km)/ ilość (szt)	koszt
1	Wykonanie nawierzchniowych prac punktowych oraz robót towarzyszących na odcinku Kamienna Góra – Lubawka wraz z odbudową stacji Lubawka	10,148	8 000 000,00 zł
2	Poprawa stanu technicznego nawierzchni torów nr 1 i 2 na szlaku Kamienna Góra – Sędziszów wraz z przebudową urządzeń sterowania ruchem kolejowych na stacji Kamienna Góra	11,152	11 400 000,00 zł
3	Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii nr 291 (odcinek Boguszów Gorce Wschód – granica państwa)	7,433	13 600 000,00 zł
4	Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na szlakach: Nowa Ruda – Ludwikowice Kłodzkie i Wałbrzych Gł. – Głuszyca oraz wykonanie nawierzchniowych prac punktowych na szlaku Ludwikowice Kłodzkie – Głuszyca	6,621 + 5,300 + 29,388	10 600 000,00 zł
5	Rewitalizacja Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój	21,414	85 178 000,00 zł
6	Montaż półsamoczynnej dwukierunkowej blokady liniowej na odc. Jaworzyna Śl. – Boguszów-Gorce Wschód	6 szlaków kolejowych	9 000 000,00 zł
SUMA:			137 778 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

W skład kosztów inwestycyjnych wchodzi niezbędne remonty infrastruktury kolejowej dla zapewnienia minimalnych standardów prędkości (60 km/h) linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. Łącznie koszty te wyniosą ok. 137 778 000,00 zł.

Tab. 12.3.8.2. Przewidywane koszty inwestycyjne Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej - tabor.

Lp.	Linia	Rodzaj pojazdu	Ilość (szt)	Koszt
1	S1 Świdnica – Lubawka (wariant K) S1 Świdnica – Kamienna Góra (wariant A+)	Spalinowy zespół trakcyjny (1-członowy)	4	28 000 000,00 zł
2	S2 Wałbrzych – Mieroszów (tylko wariant K)	Jak wyżej	1	7 000 000,00 zł
3	S3 Wałbrzych – Nowa Ruda (tylko	Jak wyżej	2	14 000 000,00 zł

	wariant K)			
4	S4 Wałbrzych – Świdnica (tylko wariant K)	Jak wyżej	1	7 000 000,00 zł
5	Linia Legnica - Świdnica. - poprawa oferty (tylko wariant K)	Jak wyżej	1	7 000 000,00 zł
	<i>Rezerwa</i>			
6	Wariant K	Spalinowy zespół trakcyjny (1-członowy)	4	16 000 000,00 zł
7	Wariant A+	Spalinowy zespół trakcyjny (1-członowy)	2	8 000 000,00 zł
	SUMA wariant K:			79 000 000,00 zł
	SUMA wariant A+:			36 000 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

łączy koszt zakupu nowego taboru do obsługi linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz niezbędnej rezerwy taborowej wynosi 79 000 000,00 zł w wariantcie K, zaś w wariantcie A+ z mniej rozbudowaną siecią połączeń 36 000 000,00 zł. Założono, iż rezerwę taborową będą stanowiły pojazdy używane.

Należy zwrócić szczególną uwagę na aspekty organizacyjno-prawne przeprowadzenia odbudowy odcinka Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój. Ten odcinek został wyłączony z ruchu pod koniec lat 90-tych ubiegłego wieku i nie został przekazany przez PKP S.A. do eksploatacji i zarządzania przez PKP PLK S.A., gdyż nie objęły go zapisy umowy nr D50-KN-1L/01 o oddaniu do odpłatnego korzystania linii kolejowych z dnia 27 września 2001 r. Z tego względu ten odcinek pozostaje po dziś dzień w gestii PKP S.A. i oczekuje na ponowne zagospodarowanie lub fizyczną likwidację. Właścicielem nieruchomości jest Skarb Państwa. Na tym prawie własności zostało ustanowione prawo użytkowania wieczystego na rzecz PKP SA, (na podstawie art. 34 i art. 35 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”¹³²). Prawem tym PKP S.A. może dysponować. Jako, że PKP S.A. i PKP PLK S.A. uznały, że majątek wspomnianego odcinka nie jest im niezbędny do prowadzenia statutowej działalności, istnieje możliwość przekazania go innym podmiotom, które wykażą zainteresowanie przejęciem jego nieruchomości. Jeżeli podmiotem tym będzie jednostka samorządu terytorialnego przekazanie będzie nieodpłatne (podstawa prawna: art. 39 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”).

Taką wolę wyraził Samorząd Województwa Dolnośląskiego w drodze Uchwały nr 6021/IV/14 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 lipca 2014 r.¹³³ i aby zrealizować przejęcie tego odcinka linii kolejowej nr 285 przez jednostkę samorządu terytorialnego należy przeprowadzić następujące kolejne kroki:

¹³² Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948)

¹³³ Uchwała Nr 6021/IV/14 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 lipca 2014 r. w sprawie wyrażenia woli przejęcia odcinków linii kolejowych położonych w granicach województwa dolnośląskiego

- wystąpienie jednostki samorządu terytorialnego o nieodpłatne przekazanie na własność tej jednostce, linii kolejowej, niebędącej linią o znaczeniu państwowym (linia nr 285 nią nie jest), pod warunkami: przeznaczenia otrzymanego majątku do celu wykonywania przewozów kolejowych, zachowania istniejącego połączenia z siecią kolejową PKP PLK S.A., zachowania wskazanego sposobu wykorzystania przekazanej linii kolejowych przez okres 10 lat od dnia przekazania;
- złożenie wniosku przez zarząd PKP S.A. do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na przekazanie nieodpłatnie wspomnianego odcinka na własność jednostce samorządu terytorialnego i na zrzeczenie się przez PKP S.A. prawa użytkowania wieczystego na rzecz Skarbu Państwa; tylko pod warunkiem wyrażenia zgody przez ministra, można kontynuować dalej niniejszą procedurę:
- zarząd PKP S.A. w porozumieniu z zarządem PKP PLK S.A. podejmuje uchwałę o przekazaniu odcinka linii kolejowej jednostce samorządu terytorialnego;
- zawarcie umowy, której skutkiem będzie zrzeczenie się przez PKP S.A. na rzecz Skarbu Państwa prawa użytkowania wieczystego gruntów i prawa własności naniesień zgodnie z art. 16 ust. 1 ustawy o gospodarce nieruchomościami;
- zawarcie aktu notarialnego – umowy darowizny, w wyniku którego jednostka samorządu terytorialnego nieodpłatnie otrzymuje do Skarbu Państwa na własność nieruchomości gruntowe wraz z innymi nieruchomościami położonymi na tych gruntach;
- zawarcie umowy z samorządową jednostką budżetową jaką jest Dolnośląska Służba Dróg i Kolei w celu przekazania w zarząd otrzymanego odcinka linii kolejowej;
- wykonanie prac rewitalizacyjnych i uzyskanie dopuszczenia do ruchu na danym odcinku linii kolejowej;
- wybranie, najlepiej w trybie przetargu nieograniczonego, bezpośredniego zarządcy infrastruktury kolejowej, którego zadaniem byłoby przygotowywanie, zarządzanie i utrzymywanie wspomnianego odcinka linii kolejowej.

Należy pamiętać, że powyższy proces byłby o wiele bardziej skomplikowany, gdyby miał on dotyczyć odcinka sieci kolejowej nadal pozostającego w zarządzie PKP PLK S.A. W takim przypadku zapisy Ustawy o transporcie kolejowym (art. 9) de facto uniemożliwiają przejęcie infrastruktury kolejowej przy nadal prowadzonym ruchu pociągów lub możliwości jego prowadzenia (wyjątkiem jest przekazywanie dworców kolejowych wraz z gruntami na własność gmin w celu wykonania remontu tych obiektów, ale i to jest obwarowane warunkiem zachowania na terenie budynku dworca funkcji związanych z obsługą podróżnych).

12.3.9 Prognoza kosztów i przychodów

Przy planowanej pracy eksploatacyjnej wynoszącej **1 506 052,90** pociągokilometrów rocznie w wariantcie K przedstawiają się one następująco:

Tab. 12.3.9.1. Roczne koszty i dopłaty do połączeń Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – wariant K.

Linia	Średnia dopłata do pockm	Średni koszt pockm	Przychody na pockm	Roczna dopłata
S1 Świdnica – Lubawka	15,13 zł	18,62 zł	3,50 zł	12 486 769,68 zł
S2 Wałbrzych – Mieroszów	15,35 zł	18,49 zł	3,14 zł	3 041 805,71 zł
S3 Wałbrzych – Nowa Ruda	14,57 zł	17,75 zł	3,18 zł	4 144 589,38 zł
S4 Wałbrzych - Świdnica	13,67 zł	16,85 zł	3,18 zł	1 519 354,55 zł
Legnica - Świdnica M. - poprawa oferty	13,85 zł	18,10 zł	4,25 zł	1 160 787,53 zł
			SUMA:	22 353 306,84 zł

Źródło: opracowanie własne.

Linia S1 charakteryzować się będzie największą roczną dopłatą do przewozów, pomimo najwyższych przychodów ze sprzedaży biletów. Wysoki koszt 1 pockm tej linii spowodowany jest coraz lepszym stanem technicznym linii kolejowej nr 274, której odzwierciedleniem są wyższe stawki dostępu do infrastruktury PKP PLK S.A. Niski koszt 1 pockm linii S4 to efekt m.in. niskich stawek dostępu do infrastruktury PKP PLK S.A. pomiędzy Świdnicą Kraszowicami a Jedliną Zdrojem.

Dopłata na utrzymanie przewozów w ramach Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej wyniesie:

- 22 353 306,84 zł rocznie w wariantcie K, w którym planuje się uruchomienie 4 linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej,
- 11 763 567,94 zł rocznie w wariantcie A+, w którym przewidziano organizację wyłącznie linii S1 ze Świdnicy do Kamiennej Góry (763 775 pociągokilometrów rocznie).

Wariant K

Do tej kwoty należy doliczyć wydatki na inwestycje związane z dostosowaniem infrastruktury kolejowej w Aglomeracji Wałbrzyskiej na poziomie 137 778 000,00 zł oraz na zakup taboru kolejowego niezbędnego do realizacji połączeń Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej w wysokości 79 000 000,00 zł. Szacuje się, iż łączna wartość inwestycji niezbędnych do uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej wyniesie ok. 216 778 000,00 zł w wariantcie K.

Wariant A+

W wariantcie oszczędnym przewiduje się wyłącznie prace torowe między Kamienną Górą oraz Sędziszawiem za 11 400 000,00 zł. Zaplanowano jedynie zakup taboru kolejowego (6 autobusów szynowych, w tym 4 fabrycznie nowe) na łączną kwotę 36 000 000,00 zł. Zatem łączny koszt niezbędnych inwestycji do uruchomienia linii S1 w wariantcie A+ ocenia się na poziomie 47 400 000,00 zł.

Z uwagi na brak uwzględnienia linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej w planie transportowym województwa, za ich organizację i wynikające z niej finansowanie przewozów mogą być odpowiedzialne tylko samorzady lokalne na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej. Zakłada się, iż organizatorem przewozów kolejowych będzie organizator zintegrowanego transportu w Aglomeracji, którego możliwa struktura i zasady funkcjonowania zostały szerzej opisane w rozdziale 15.3.

12.4 Poprawa istniejącej oferty przewozowej transportu kolejowego w Aglomeracji Wałbrzyskiej

W ramach alternatywy do projektu uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej analizie poddano alternatywny plan rozwoju istniejącej oferty przewozowej w wojewódzkich przewozach pasażerskich organizowanych przez Województwo Dolnośląskie w celu znaczącego podniesienia atrakcyjności połączeń kolejowych na analizowanym obszarze.

12.4.1 Założenia w ramach poprawy istniejących połączeń

- Poprawa oferty przewozowej na linii Kłodzko Miasto - Wałbrzych Główny. Założono wyższe częstotliwości kursowania w godzinach szczytu (co godzinę) oraz w pozostałych porach (co 2 godziny). Oferta poprawiona pod kątem zapewnienia dojazdu do Wałbrzycha Gł. i możliwości szybkich przesiadek na inne pociągi w kierunku Wałbrzycha Miasta.
- Poprawa oferty na linii Wrocław Gł. - Wałbrzych Gł. – zagęszczenie obecnych połączeń 4 parami pociągów w dni robocze, aby pociągi kursowały regularnie co ok. 60 minut.
- Nowa oferta na ciągu Wrocław - Nowa Ruda - 5 par bezpośrednich pociągów kursujących przez Świdnicę, Jugowice. Pociągi te będą uruchamiane bez postojów na przystankach Bolesławice Świdnickie, Bartnica oraz Zdrojowisko.
- Poprawa oferty przewozowej na ciągu Legnica - Świdnica. Uruchomienie 2 par pociągów w celu zwiększenia liczby połączeń przede wszystkim pomiędzy Świdnicą i Strzegomiem.

Tab. 12.4.1.1. Proponowana poprawa oferty kolejowej w Aglomeracji Wałbrzyskiej

L.p	Obecna relacja	Obecny termin kursowania	Zmiana polega na:	Uwagi	Nowy termin kursowania
1	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wałbrzycha Gł. do Wrocławia Gł.	Wałbrzych Gł. odj. 11:44	Dni robocze
2	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wałbrzycha Gł. do Wrocławia Gł.	Wałbrzych Gł. odj. 13:50	Dni robocze
3	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wałbrzycha Gł. do Wrocławia Gł.	Wałbrzych Gł. odj. 15:26	Dni robocze
4	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wałbrzycha Gł. do Wrocławia Gł.	Wałbrzych Gł. odj. 17:51	Dni robocze
5	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. do Wałbrzycha Gł.	Odj. z Wrocł. Gł o 08:00	Dni robocze
6	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. do Wałbrzycha Gł.	Odj. z Wrocł. Gł o 10:00	Dni robocze
7	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. do Wałbrzycha Gł.	Odj. z Wrocł. Gł o 12:00	Dni robocze
8	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. do Wałbrzycha Gł.	Odj. z Wrocł. Gł o 15:30	Dni robocze
9	Brak	Brak	Nowy pociąg z Kłodzka Miasta do Wałbrzycha Gł.	Przyjazd do Wałbrzycha Gł. na 10:30	Codziennie
10	Brak	Brak	Nowy poc. Z Wałbrzycha Gł. do Kłodzka M.	Odj. z Wałbrzycha Gł. o 14:28	Codziennie
11	Brak	Brak	Nowy pociąg z Kłodzka M.	Odj. z Kłodzka M. o	Codziennie

L.p	Obecna relacja	Obecny termin kursowania	Zmiana polega na:	Uwagi	Nowy termin kursowania
			do Wałbrzycha Gł.	16:20	
12	Brak	Brak	Nowy poc. Z Wałbrzycha Gł. do Kłodzka M.	Odj. z Wałbrzycha Gł. o 20:00	Codziennie
13	Brak	Brak	Nowy pociąg z Kłodzka M. do Wałbrzycha Gł.	Odj.z Kłodzka M. o 06:10	Codziennie
14	Brak	Brak	Nowy poc. Z Wałbrzycha Gł. do Kłodzka M.	Odj. z Wałbrzycha Gł. O 08:30	Codziennie
15	Brak	Brak	Nowy pociąg z Kłodzka M. do Wałbrzycha Gł.	Odj. z Kłodzka M. o 11:00	Codziennie
16	Brak	Brak	Nowy poc. Z Wałbrzycha Gł. do Kłodzka M.	Odj. z Wałbrzycha Gł. O 12:40	Codziennie
17	Wałbrzych - Kłodzko	weekendy i święta	Wydłużenie terminów kursowania	Odj. z Wałbrzycha Gł. o 10:39	Codziennie
18	Brak	Brak	Nowy pociąg z Kłodzka M. do Wałbrzycha Gł.	Odj. z Kłodzka M. 12:50	Codziennie
19	Brak	Brak	Nowy poc. Z Wałbrzycha Gł. do Kłodzka M.	Odj. z Wałbrzycha Gł. Odj. 15:28	Codziennie
20	Brak	Brak	Nowy pociąg z Kłodzka M. do Wałbrzycha Gł.	Odj. z Kłodzka M. 19:12	Codziennie
19	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. Do Nowej Rudy	Odj. z Wrocławia Głównego o 08:50	Codziennie
20	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. Do Nowej Rudy	Odj. z Wrocławia Głównego o 11:30	Codziennie
21	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. Do Nowej Rudy	Odj. z Wrocławia Głównego o 14:05	Codziennie
22	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. Do Nowej Rudy	Odj. z Wrocławia Głównego o 18:00	Codziennie
23	Brak	Brak	Nowy pociąg z Wrocławia Gł. Do Nowej Rudy	Odj.z Wrocławia Głównego o 19:30	Codziennie
23	Brak	Brak	Nowy pociąg z Nowej Rudy do Wrocławia Gł.	Odj. z Nowej Rudy o 05:51	Codziennie
24	Brak	Brak	Nowy pociąg z Nowej Rudy do Wrocławia Gł.	Odj. z Nowej Rudy o 07:15	Codziennie
25	Brak	Brak	Nowy pociąg z Nowej Rudy do Wrocławia Gł.	Odj. z Nowej Rudy o 11:30	Codziennie
25	Brak	Brak	Nowy pociąg z Nowej Rudy do Wrocławia Gł.	Odj. z Nowej Rudy o 14:05	Codziennie
26	Brak	Brak	Nowy pociąg z Nowej Rudy do Wrocławia Gł.	Odj. z Nowej Rudy o 16:35	Codziennie
27	Brak	Brak	Nowy pociąg ze Świdnicy Miasta do Legnicy	Odj. ze Świdnicy Miasta o 09:20	Codziennie
28	Brak	Brak	Nowy pociąg ze Świdnicy Miasta do Legnicy	Odj. ze Świdnicy Miasta o 15:45	Codziennie
29	Brak	Brak	Nowy pociąg z Legnicy do Świdnicy Miasta	Przyjazd do Świdnicy M. o 13:10	Codziennie
30	Brak	Brak	Nowy pociąg z Legnicy do Świdnicy Miasta	Przyjazd do Świdnicy M. o 19:25	Codziennie

Źródło: opracowanie własne.

12.4.2 Koszty inwestycyjne

W przypadku rozwoju sieci wojewódzkich przewozów pasażerskich, koszty inwestycyjne są związane z niezbędnymi remontami linii kolejowych oraz zakupem dodatkowego taboru kolejowego. Przedstawiają się następująco:

Tab. 12.4.2.1. Przewidywane koszty inwestycyjne związane z poprawą istniejącej oferty przewozowej na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej:

L.p	Zadanie	Dł. trasy (km)	Koszt
1	Rewitalizacja linii Świdnica Kraszowice - Jedlina Zdrój	21,414	85 178 000,00 zł
2	Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na szlakach: Nowa Ruda – Ludwikowice Kłodzkie i Wałbrzych Gł. – Głuszycza oraz wykonanie nawierzchniowych prac punktowych na szlaku Ludwikowice Kłodzkie – Głuszycza	6,621 + 5,300 + 29,388	10 600 000,00 zł
		SUMA	95 778 000,00 zł.

Źródło: opracowanie własne.

W skład kosztów inwestycyjnych wchodzi niezbędne remonty infrastruktury kolejowej dla zapewnienia minimalnych standardów prędkości (60 km/h).

łącznie koszty te mogą wynieść ok. **95 778 000,00 zł.**

Tab. 12.4.2.2. Przewidywane koszty inwestycyjne związane z poprawą istniejącej oferty kolejowej w Aglomeracji Wałbrzyskiej- tabor.

Lp.	Linia	Rodzaj pojazdu	Ilość	Koszt
1	Wałbrzych Gł. - Kłodzko M.	Spalinowy zespół trakcyjny (1- członowy)	2	14 000 000,00 zł
2	Wrocław Gł. - Nowa Ruda	Spalinowy zespół trakcyjny (2- członowy)	2	18 000 000,00 zł
3	Wrocław Gł. - Wałbrzych Gł.	Elektryczny zespół trakcyjny (2-członowy)	1	11 500 000,00 zł
4	Legnica - Świdnica M.	Spalinowy zespół trakcyjny (1- członowy)	1	7 000 000,00 zł
	Rezerwa			
5	pojazd	Spalinowy zespół trakcyjny (1- członowy)	2	14 000 000,00 zł
			SUMA:	64 500 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

Koszt zakupu nowego taboru do obsługi nowych połączeń oraz zapewnienia niezbędnej rezerwy szacuje się na poziomie **64 500 000,00 zł.**

12.4.3 Prognoza przychodów i kosztów

W ramach analizy ekonomicznej dokonano kalkulacji kosztów eksploatacyjnych, przychodów ze sprzedaży biletów oraz niezbędnych dopłaty do nowych połączeń kolejowych, które będą wynikały z braku rentowności przewozów. Przy planowanej pracy eksploatacyjnej wynoszącej **796 194** pociągokilometrów rekompensata na utrzymanie połączeń wynosić będzie **12 821 543,80 zł rocznie**.

Tab. 12.4.3.1. Roczne koszty i dopłaty w ramach poprawy istniejących połączeń w Aglomeracji Wałbrzyskiej

Lp.	Linia	Średnia dopłata do pockm	Średni koszt pockm	Przychody na pockm	Roczna dopłata
1	Wrocław Gł. - Wałbrzych Gł. poprawa oferty	12,70 zł	20,17 zł	7,47 zł	2 079 794,64 zł
2	Wałbrzych Gł. - Kłodzko poprawa oferty	13,49 zł	16,79 zł	3,31 zł	3 212 415,08 zł
3	Wrocław Gł. - Nowa Ruda poprawa oferty	16,16 zł	23,74 zł	7,57 zł	6 368 546,54 zł
4	Legnica - Świdnica M. poprawa oferty	13,85 zł	18,10 zł	4,25 zł	1 160 787,53 zł
				SUMA:	12 821 543,80 zł.

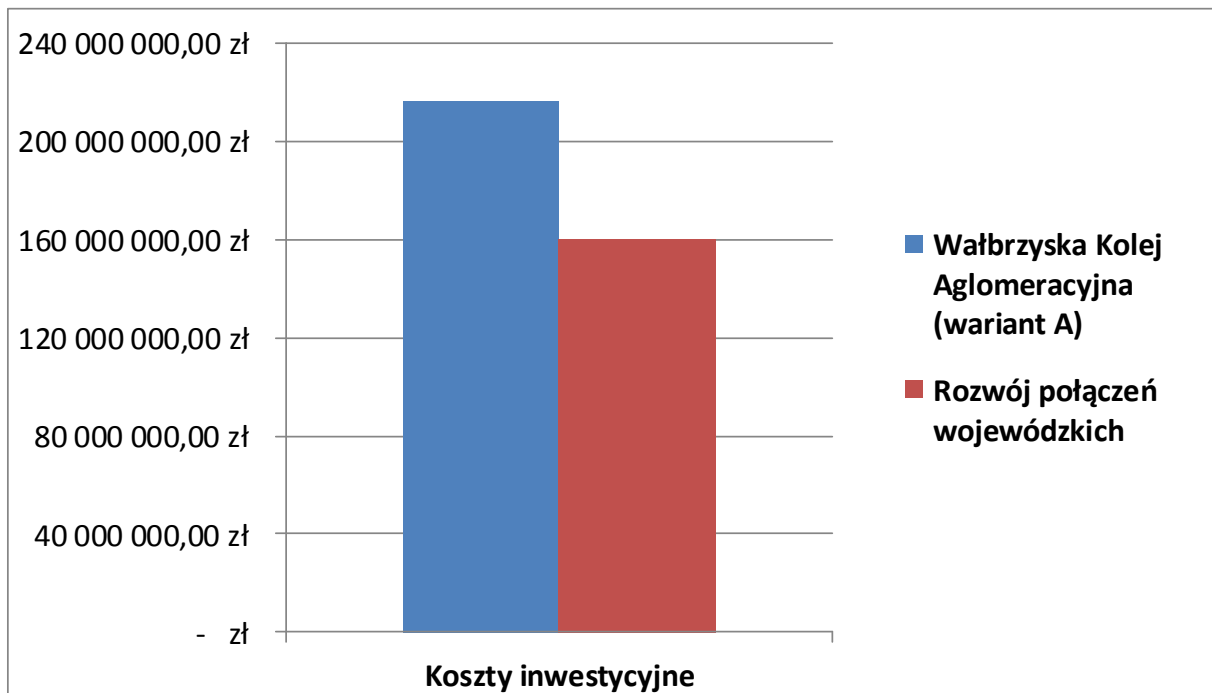
Źródło: opracowanie własne.

Najwyższe przychody na pockm osiągnęte będą z linii Wrocław Główny – Wałbrzych Główny oraz z linii Wrocław Główny – Nowa Ruda. Najniższe przychody na pockm generować będą dodatkowe połączenia linii Wałbrzych Główny – Kłodzko Miasto, zaś najwyższy koszt pockm będzie charakterystyczny dla połączeń w relacji Wrocław Główny – Nowa Ruda.

Dopłata do poprawy istniejących połączeń w Aglomeracji Wałbrzyskiej wyniesie 12 821 543,80 zł rocznie. Dodatkowo należy doliczyć wartość inwestycji związanych z remontem infrastruktury kolejowej w wysokości 95 778 000,00 zł oraz zakupu nowego taboru niezbędnego do realizacji dodatkowych połączeń na poziomie 64 500 000,00 zł. Łączna wartość inwestycji niezbędnych do zwiększenia oferty połączeń wojewódzkich może wynieść ok. 160 278 000,00 zł

12.5 Analiza porównawcza obu wariantów dotyczących kolei w Aglomeracji Wałbrzyskiej

Koszty inwestycyjne uruchomienia docelowej sieci Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej składającej się z 4 planowanych linii będą wyższe o ok. 57 mln zł w porównaniu do nakładów inwestycyjnych niezbędnych do rozszerzenia oferty przewozowej połączeń organizowanych przez Województwo Dolnośląskie.

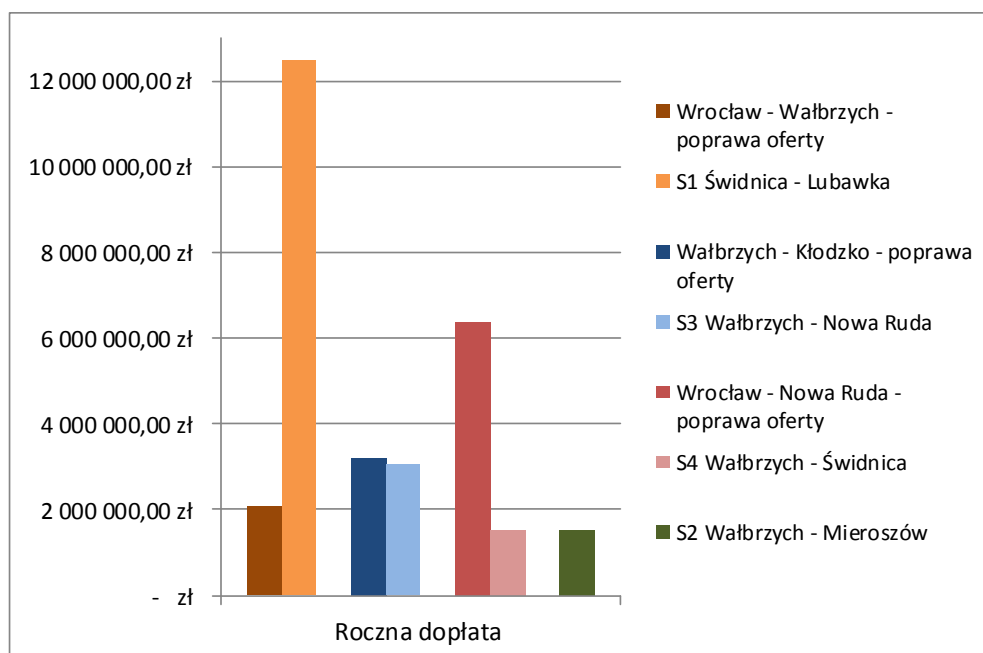


Rys. 12.5.1. Porównanie kosztów inwestycyjnych w transporcie kolejowym.

Źródło: opracowanie własne.

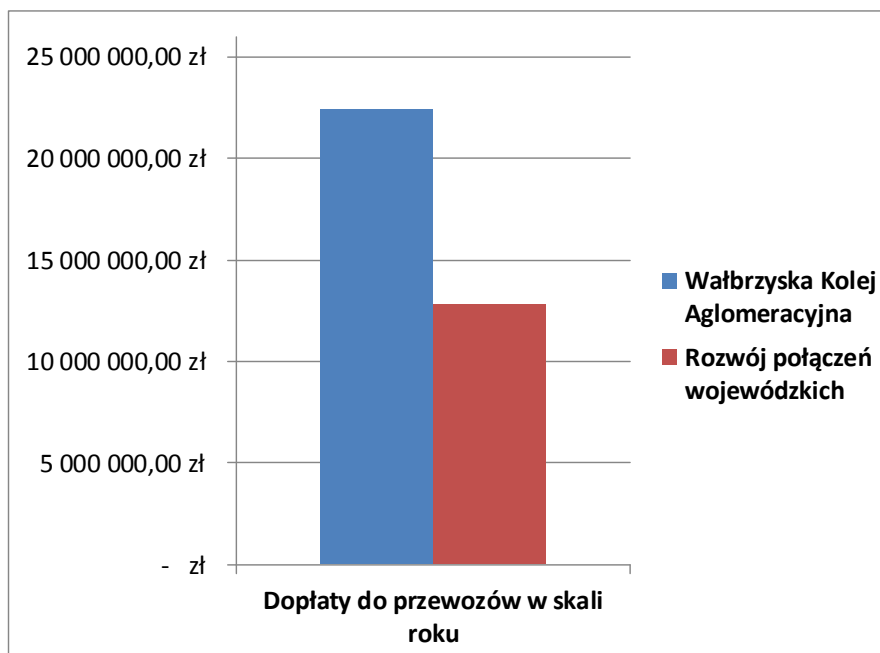
Środki finansowe przeznaczone na pokrycie deficytu linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej będą prawie dwukrotnie wyższe od rekompensaty do dodatkowych połączeń organizowanych przez Województwo Dolnośląskie.

Bardziej korzystnym rozwiązaniem z ekonomicznego punktu widzenia będzie rozwinięcie systemu wojewódzkich przewozów pasażerskich w przeciwieństwie do uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej.



Rys. 12.5.2. Porównanie dopłat do poszczególnych połączeń kolejowych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 12.5.3. Porównanie rocznych dopłat do systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz poprawy istniejących połączeń w Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Źródło: opracowanie własne.

12.6 Sieć komunikacyjna w transporcie drogowym

Zaplanowana sieć komunikacyjna w transporcie drogowym na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej składać się będzie z następujących grup połączeń podstawowych:

- 13 linii docierających do Wałbrzycha – planuje się uruchomienie linii o charakterze użyteczności publicznej do Lubawki przez Kamienną Górę, Starego Lesieńca (Boguszów-Gorce), Nowej Rudy, Starych Bogaczowic (Gostków), Świdnicy (przez Świebodzice i Zagórze Śląskie) oraz Strzegomia (przez Dobromierz); zakłada się, iż obecnie funkcjonujące połączenia komunikacji miejskiej do gmin ościennych będą dalej funkcjonowały, jednakże przede wszystkim jako wydzielone z linii 5 i 15 linie typowo aglomeracyjne¹³⁴;

linie będą kończyły bieg przede wszystkim na projektowanym zintegrowanym węźle przesiadkowym Wałbrzych Śródmieście lub opcjonalnie na węźle Wałbrzych Szczawienko;

- 4 linii docierających do Świdnicy ze Strzegomia przez Jaworzynę Śląską, Żarowa oraz Wałbrzycha (przez Świebodzice lub Zagórze Śląskie); część obecnie funkcjonujących linii podmiejskich (linie nr 2 i 30) będą zastąpione przez nowe połączenia komunikacyjne dla Aglomeracji Wałbrzyskiej; większość linii komunikacyjnych będzie kończyć bieg na zintegrowanym węźle komunikacyjnym przy stacji kolejowej Świdnica Miasto;

¹³⁴ Przewiduje się utrzymanie obecnie funkcjonujących połączeń podmiejskich w ramach linii 5, 8, 18 do Szczawna-Zdroju, 5 do Dzieńmorowic oraz linii komunikacji miejskiej w Świdnicy.

- dodatkowo przewidziano stworzenie połączeń dowozowych do węzła zintegrowanego Wałbrzych Szczawienko oraz dworca kolejowego w Świebodzicach;
- w Wałbrzychu przewidziano znaczny rozwój liczby połączeń na linii komunikacji miejskiej nr 9, która będzie zapewniać dojazd do zintegrowanego węzła przesiadkowego Wałbrzych Szczawienko z osiedli mieszkaniowych Piaskowa Góra oraz Podzamcze; niezbędne jest skierowanie wszystkich kursów z wjazdem kieszonowym do pętli na planowanym węźle komunikacyjnym;
- w Świebodzicach zaproponowano uruchomienie nowej jednokierunkowej linii komunikacyjnej nr 0, której trasa będzie zapewniała wygodny dojazd do stacji kolejowej z największego osiedla mieszkaniowego, tj. os. Piastowskiego; planowany przebieg trasy jest następujący: Dworzec PKP – Kolejowa – Aleje Lipowe – Strzegomska – Piłsudskiego – Jeleniogórska – 3 Maja – Dąbrówki – Basen – Dąbrówki – Piasta – Mieszka I – Łączna – Strzegomska – Aleje Lipowe – Kolejowa – Dworzec PKP.

Wydzielenie linii aglomeracyjnych do Mioszowa, Walimia, Głuszycy Górnej oraz Jedliny – Zdroju z obecnie funkcjonujących linii komunikacji miejskiej wynika z konieczności podniesienia czytelności oferty przewozowej. Zakłada się, iż na każdym krańcu trasy będzie mógł funkcjonować maksymalnie jeden dodatkowy wariant trasy (nie dotyczy kursów linii komunikacyjnych docierających do zakładów pracy w strefach ekonomicznych i przemysłowych oraz kursów zjazdowych do zajezdni).

Nowe linie komunikacyjne będą uruchamiane we wszystkie dni tygodnia, co zapewni mieszkańcom Aglomeracji Wałbrzyskiej możliwość dojazdu do głównych ośrodków regionu również w dni wolne od pracy, kiedy oferta przewozowa przewoźników komercyjnych jest mocno ograniczona.

Częstotliwości kursowania planowanych podstawowych linii zostały zdefiniowane z uwzględnieniem zarejestrowanych potoków pasażerskich oraz nasycenia rynku komunikacji autobusowej w segmencie połączeń komercyjnych. Wyodrębniono 4 kategorie częstotliwości kursowania linii:

- kategoria A – w dni robocze 36 par kursów (bazowa częstotliwość co 30 minut), w soboty 27 par (co 30 minut poza godzinami porannymi i wieczornymi), zaś w niedziele 18 par (co 60 minut)
- kategoria B – w dni robocze 24 pary kursów (co około 60 minut, w szczycie co 30), w soboty 18 pary kursów (co 60 minut), w niedziele 9 par (co około 120 minut),
- kategoria C – w dni robocze 13 par (co 120 minut, zaś w szczycie co 60 minut), w soboty 9 (co 120 minut), zaś w niedziele 6 par
- kategoria D – w dni robocze 9 par kursów (co około 120 minut), w soboty 4 pary a w niedziele 3 pary.

Zaproponowane interwały stanowią dzielniki lub wielokrotności liczby 60, co umożliwi wprowadzenie łatwo powtarzalnych dla pasażerów końcówek godzin odjazdów (np. odjazdy z Wałbrzycha do Świdnicy zawsze 15 i 45 minut po pełnej godzinie). Rozwiązanie to dodatkowo zapewni możliwość zastosowania synchronizacji godzin odjazdów na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu uzyskane zostaną wyższe, wspólne częstotliwości kursowania (np. linie z Nowej Rudy, Głuszycy, Walimia i Jedliny-Zdroju na wspólnym odcinku z Jedliny-Zdroju do Wałbrzycha powinny funkcjonować nie rzadziej niż co 30 minut).

Częstotliwości kursowania linii dowozowych 0 oraz 9 powinny być dostosowane do rozkładu jazdy połączeń kolejowych w celu zagwarantowania komfortowych i sprawnych przesiadek.



Rys. 12.6.1. Wizualizacja modułowych częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w transporcie drogowym w dni robocze.

Ze względu na ewentualne uruchomienie Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej, dla każdej linii komunikacyjnej w transporcie drogowym określono wariant realizacji:

- A – wariant, w którym Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna nie zostanie uruchomiona – przewiduje on wdrożenie wszystkich zaplanowanych linii autobusowych na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej,
- A+ - wariant, w którym uruchomiona zostanie jedna podstawowa linia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej ze Świdnicy do Kamiennej Góry przez Świebodzice, Wałbrzych – nie będą uruchamiane linie 31 i 42, których trasy pokrywają się z przebiegiem linii kolejowej S1,
- K – wariant, w którym zostanie stworzony docelowy system Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej składający się z 4 linii kolejowych – nie będą uruchamiane te linie autobusowe, których przebieg będzie pokrywał się z relacjami linii aglomeracyjnych w transporcie kolejowym (nie zostanie uruchomionych 6 linii autobusowych).

Na podstawie założeń dotyczących kategoryzacji linii komunikacyjnych sporządzono kalkulację wielkości pracy eksploatacyjnej w skali roku – w wariantcie A dla wszystkich zaproponowanych linii rocznie wykonywanych będzie 2,3 mln wozokilometrów. Do obsługi wszystkich linii aglomeracyjnych niezbędne będą 42 pojazdy oraz ewentualnie dodatkowe pojazdy zastępcze, które powinni zapewniać operatorzy. Wydzielono następujące typy taboru:

- A1 – 3 autobusy przegubowe miejskie,
- B1 – 7 autobusów standardowych miejskich,
- B2 – 28 autobusów standardowych przystosowanych do ruchu lokalnego, które powinny posiadać zwiększoną liczbę miejsc siedzących,

- C1 – 3 midibusy miejskie, które powinny zasilić linię dowozową do zintegrowanego węzła przesiadkowego Wałbrzych Szczawienko oraz obsługiwać linię dowozową do stacji kolejowej w Świebodzicach,
- C2 – 1 midibus, który powinien posiadać zwiększoną liczbę miejsc siedzących.

Tab. 12.6.1. Proponowane typy taboru do obsługi linii komunikacyjnych.

Typ	Rodzaj	Długość	Pojemność (minimalna liczba miejsc)	
			Suma	W tym miejsc siedzących
A1	Autobus przegubowy	18,0 m	160	44
B1	Autobus standardowy	11,0 -12,0 m	95	30
B2	Autobus standardowy	11,0 – 12,0 m	90	39
C1	Midibus	8,0 – 9,0 m	46	15
C2	Midibus	8,0 – 9,0 m	50	27

Typy taboru B2 i C2 są przeznaczone do obsługi linii typowo pozamiejskich, na których średnie długości podróży są wyższe aniżeli w przypadku tras linii komunikacji miejskiej.

Wszystkie pojazdy powinny być co najmniej częściowo niskopodłogowe i spełniać wymagania wyposażenia, zgodnie ze standardami opisanymi w punkcie 12.9. (Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów).

Część połączeń może być obsługiwana przez nowe pojazdy pozyskane w ramach projektu pn. *Budowa Centrum Przesiadkowego – Aglomeracji Wałbrzyskiej wraz z modernizacją infrastruktury transportu publicznego w ramach rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego (oczekiwany rezultat – zakup niskoemisyjnych środków transportu)*. Dlatego też w projekcji kosztów eksploatacyjnych założono obsługę linii przez nowe, niskoemisyjne pojazdy.

Do grona połączeń aglomeracyjnych rekomenduje się również uwzględnienie istniejących wybranych linii podmiejskich z Wałbrzycha i Świdnicy, które obecnie są realizowane w ramach komunikacji miejskich. W przypadku organizacji tych linii w komunikacji powiatowej, jeśli powstanie wspólny organizator transportu publicznego na bazie porozumień powiatowych, możliwe będzie uzyskanie zwrotu ustawowych ulg do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Tab. 12.6.2. Planowana sieć komunikacyjna w transporcie drogowym na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej

Linia	Przebieg trasy	Długość trasy	Prędkość komunikacyjna	Kategoria	Liczba wzm. rocznie	Liczba pojazdów do obsługi	Typ taboru	Wariant realizacji	Uwagi
0	Świebodzice: PKP –os. Piastowskie –PKP	6,7	20,10	A/B	66 498	1	C1	A, A+, K	Komunikacja miejska
2	Wałbrzych Sokołowskiego - Boguszów Gorce	19,2	20,21	A	448 589	5	A1,B1	A, A+, K	Do 2022 r. powinna być organizowana w ramach komunikacji miejskiej
9	Wałbrzych Podzamcze - węzeł zintegrowany PKP Wałbrzych Szczawienko - Szczawienko	9,8	20,17	A/B	138 957	2	C1	A, A+, K	Dodatkowe kursy dowozowe do węzła Wałbrzych Szczawienko; komunikacja miejska
17	Wałbrzych Ratuszowa - Szczawno Zdrój - Wałbrzych Sokołowskiego - Podzamcze Forteczna	12,3	18,45	B	187 378	3	B1	A, A+, K	Zastępujące istniejące, wybrane kursy linii 18 Początkowo powinna być uruchamiana jako linia komunikacji miejskiej
20	Wałbrzych PKP Śródmieście- Stare Bogaczowice – Gostków	19,2	27,43	C	159 168	2	B2	A, A+, K	
21	Strzegom - Dobromierz - Świebodzice - Wałbrzych Szczawienko	25,9	31,08	D	138 306	1	C2	A, A+, K	
22	Świdnica - Jaworzyna Śląska - Strzegom	22,9	25,44	C	184 620	2	B2	A, A+	
23	Świdnica – Żarów	13,0	22,29	C	104 806	1	B2	A, A+, K	
25	Wałbrzych PKP Śródmieście – Mieroszów - łączna/ Nowe Siodło – Golińsk	23,9	31,87	C	198 131	2	B2	A, A+, K	Zastępuje istniejące kursy linii 15
31	Wałbrzych - Świebodzice - Świdnica	26,1	23,73	A	609 800	6	B2	A	Zastępuje część istniejących kursów linii 12 w Wałbrzychu oraz linie 2,8 w Świdnicy
35	Wałbrzych PKP Śródmieście - Głuszycza Górna	19,2	27,43	C	159 168	2	B2	A, A+, K	Zastępuje istniejące kursy linii 5
36	Wałbrzych PKP Śródmieście - Nowa Ruda	36,0	28,80	D	192 240	2	B2	A, A+	
37	Wałbrzych PKP Śródmieście - Jedlina Zdrój	12,5	21,43	C	103 625	2	B2	A, A+, K	Zastępuje istniejące kursy linii 5
41	Kamienna Góra – Lubawka	10,3	28,09	B	156 910	2	B2	A+	
42	Wałbrzych PKP Śródmieście - Kamienna Góra - Lubawka	33,3	24,98	B	435 769	5	B2	A	Część kursów tylko w relacji Wałbrzych – Kamienna Góra
43	Wałbrzych PKP Śródmieście - Kuźnice - Stary Lesieniec	9,9	19,16	C	82 071	2	B1	A, A+, K	

Linia	Przebieg trasy	Długość trasy	Prędkość komunikacyjna	Kategoria	Liczba wzm. rocznie	Liczba pojazdów do obsługi	Typ taboru	Wariant realizacji	Uwagi
44	Wałbrzych PKP Śródmieście - Zagórze - Świdnica	35,1	24,21	D	187 434	2	B2	A, A+	Zastępuje istniejące kursy linii 30
45	Wałbrzych PKP Śródmieście - Walim (Rzeczka)	21,9	26,82	C	181 551	2	B2	A, A+, K	Zastępuje istniejące kursy linii 5
	Zmniejszenie liczby wozokilometrów wynikające z zastąpienia istniejących linii komunikacyjnych				-1 206 740				
	Suma				2 371 371	42		A	dotyczy wariantu A
					1 482 712	33		A+	dotyczy wariantu A+
					761 508	25		K	dotyczy wariantu K
2	Wałbrzych Sokołowskiego - Boguszów Gorce								
5	Wałbrzych Rusinowa – Szczawno Zdrój								
5	wydłużone kursy do Dzieńmorowic								
8	Wałbrzych Zamek Książ/ Lubiechów – Szczawno Zdrój (-Wałbrzych Konradów)								
12	wydłużone kursy do Andrzejówki								
17	Wałbrzych Ratuszowa - Szczawno Zdrój - Wałbrzych Sokołowskiego - Podzamcze Forteczna								
18	Wałbrzych Sobięcin – Szczawno Zdrój – Wałbrzych Podzamcze/ WSSE								
4	Świdnica Pl. Św. Małgorzaty – Pszenno								
10	Świdnica Strzelińska/ Pl. Św. Małgorzaty - Pogorzała (z wybranymi wydłużonymi kursami do WSSE w Wałbrzychu)								
12	Świdnica Pl. Św. Małgorzaty – Lutomia Górna								
41	Świdnica Pl. Św. Małgorzaty – Kątki								
43	Świdnica Pl. Św. Małgorzaty – Marcinowice								

*Grupa linii komunikacji miejskich, które rekomenduje się organizować jako linie o charakterze użyteczności publicznej w przewozach powiatowych, jeśli powstanie wspólny organizator transportu publicznego na mocy porozumień powiatowych:
linie wybiegające ze Świdnicy – od 01.01.2020 r.
linie wybiegające z Wałbrzycha – od 30.12.2022 r.*

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 12.6.3. Analiza ekonomiczna funkcjonowania linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym – wariant A

autobusy z silnikiem wysokoprężnym (DIESEL) spełniającym normę EURO 6 - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant A					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	35	1 050 000,00	36 750 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	1 550 000,00	4 650 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
suma	42		44 760 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	6,65 zł	2,30 zł	4,35 zł	3 054 914,68	13 303 981,43 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	9,77 zł	2,50 zł	7,27 zł	179 435,52	1 303 661,88 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,21 zł	1,00 zł	5,21 zł	343 760,50	1 790 736,09 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii		- 1 206 739,54	- 5 255 282,77 zł
			suma		11 143 096,63 zł
autobusy z napędem elektrycznym - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant A					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	35	2 300 000,00	80 500 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	3 350 000,00	10 050 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	1 750 000,00	7 000 000,00		ze środków UE
ładowniki zajezdniowe	42	61 500,00	2 583 000,00		
ładowniki terenowe (pętle i węzły)	22	369 000,00	8 118 000,00		
przyłącze do ładowni terenowych	22	75 000,00	1 650 000,00		
suma	42		109 901 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	8,09 zł	2,30 zł	5,79 zł	3 054 914,68	17 697 409,34 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	12,94 zł	2,50 zł	10,44 zł	179 435,52	1 873 574,17 zł
midibus (ok. 9m) - midi	7,28 zł	1,00 zł	6,28 zł	343 760,50	2 158 952,22 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii		- 1 206 739,54	- 5 255 282,77 zł
			suma		16 474 652,96 zł
autobusy hybrydowe - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant A					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	35	1 600 000,00	56 000 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	2 350 000,00	7 050 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
suma	42		66 410 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	7,36 zł	2,30 zł	5,06 zł	3 054 914,68	15 471 394,81 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	11,34 zł	2,50 zł	8,84 zł	179 435,52	1 585 367,88 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,21 zł	1,00 zł	5,21 zł	343 760,50	1 790 736,09 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii		- 1 206 739,54	- 5 255 282,77 zł
			suma		13 592 216,00 zł
* - obecnie w ofercie producentów nie są dostępne midibusy hybrydowe przeznaczone do obsługi tras podmiejskich i aglomeracyjnych					
autobusy z napędem CNG - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant A					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	35	1 300 000,00	45 500 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	1 900 000,00	5 700 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
budowa 3 stacji tankowania CNG	3	290 000,00	870 000,00		
suma	42		55 430 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	7,46 zł	2,30 zł	5,16 zł	3 054 914,68	15 757 546,75 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	10,82 zł	2,50 zł	8,32 zł	179 435,52	1 492 124,13 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,21 zł	1,00 zł	5,21 zł	343 760,50	1 790 736,09 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii		- 1 206 739,54	- 5 255 282,77 zł
			suma		13 785 124,21 zł
* - obecnie w ofercie producentów nie są dostępne midibusy napędzane CNG przeznaczone do obsługi tras aglomeracyjnych					

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 12.6.4. Analiza ekonomiczna funkcjonowania linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym – wariant A+

autobusy z silnikiem wysokoprężnym (DIESEL) spełniającym normę EURO 6 - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant A+					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	26	1 050 000,00	27 300 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	1 550 000,00	4 650 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
suma	33		35 310 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	6,86 zł	2,30 zł	4,56 zł	2 166 255,48	9 883 895,08 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	9,90 zł	2,50 zł	7,40 zł	179 435,52	1 327 143,63 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,30 zł	1,00 zł	5,30 zł	343 760,50	1 822 045,09 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii	-	891 954,84	- 4 069 689,90 zł
				suma	8 963 393,90 zł
autobusy z napędem elektrycznym - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant A+					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	26	2 300 000,00	59 800 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	3 350 000,00	10 050 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	1 750 000,00	7 000 000,00		ze środków UE
ładowniki zajezdniowe	33	61 500,00	2 029 500,00		
ładowniki terenowe (pętle i węzły)	22	369 000,00	8 118 000,00		
przyłącze do ładowni terenowych	22	75 000,00	1 650 000,00		
suma	33		88 647 500,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	8,28 zł	2,30 zł	5,98 zł	2 166 255,48	12 963 214,62 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	13,07 zł	2,50 zł	10,57 zł	179 435,52	1 897 055,92 zł
midibus (ok. 9m) - midi	7,37 zł	1,00 zł	6,37 zł	343 760,50	2 190 261,22 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii	-	891 954,84	- 4 069 689,90 zł
				suma	12 980 841,86 zł
autobusy hybrydowe - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant A+					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	26	1 600 000,00	41 600 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	2 350 000,00	7 050 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
suma	33		52 010 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	7,56 zł	2,30 zł	5,26 zł	2 166 255,48	11 404 942,61 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	11,47 zł	2,50 zł	8,97 zł	179 435,52	1 608 849,63 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,30 zł	1,00 zł	5,30 zł	343 760,50	1 822 045,09 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii	-	891 954,84	- 4 069 689,90 zł
				suma	10 766 147,43 zł
* - obecnie w ofercie producentów nie są dostępne midibusy hybrydowe przeznaczone do obsługi tras podmiejskich i aglomeracyjnych					
autobusy z napędem CNG - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant A+					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	26	1 300 000,00	33 800 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	1 900 000,00	5 700 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
budowa 3 stacji tankowania CNG	3	290 000,00	870 000,00		
suma	33		43 730 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	7,69 zł	2,30 zł	5,39 zł	2 166 255,48	11 674 861,08 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	10,82 zł	2,50 zł	8,32 zł	179 435,52	1 492 124,13 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,30 zł	1,00 zł	5,30 zł	343 760,50	1 822 045,09 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii	-	891 954,84	- 4 069 689,90 zł
				suma	10 919 340,40 zł
* - obecnie w ofercie producentów nie są dostępne midibusy napędzane CNG przeznaczone do obsługi tras aglomeracyjnych					

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 12.6.5. Analiza ekonomiczna funkcjonowania linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym – wariant K

autobusy z silnikiem wysokoprężnym (DIESEL) spełniającym normę EURO 6 - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant K					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	18	1 050 000,00	18 900 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	1 550 000,00	4 650 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
suma	25		26 910 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	6,96 zł	2,30 zł	4,66 zł	1 445 051,48	6 731 527,25 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	10,12 zł	2,50 zł	7,62 zł	179 435,52	1 366 778,49 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,45 zł	1,00 zł	5,45 zł	343 760,50	1 874 891,57 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii		- 820 953,54	- 3 824 272,84 zł
				suma	6 148 924,47 zł
autobusy z napędem elektrycznym - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant K					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	18	2 300 000,00	41 400 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	3 350 000,00	10 050 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	1 750 000,00	7 000 000,00		ze środków UE
ładowarki zajezdniowe	23	61 500,00	1 414 500,00		
ładowarki terenowe (pętle i węzły)	14	369 000,00	5 166 000,00		
przyłącze do ładowarek terenowych	14	75 000,00	1 050 000,00		
suma	25		66 080 500,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	8,52 zł	2,30 zł	6,22 zł	1 445 051,48	8 991 394,25 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	13,29 zł	2,50 zł	10,79 zł	179 435,52	1 936 690,78 zł
midibus (ok. 9m) - midi	7,53 zł	1,00 zł	6,53 zł	343 760,50	2 243 107,70 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii		- 820 953,54	- 3 824 272,84 zł
				suma	9 346 919,89 zł
* - obecnie w ofercie producentów nie są dostępne minibusy elektryczne					
autobusy hybrydowe - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant K					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	18	1 600 000,00	28 800 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	2 350 000,00	7 050 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
suma	25		39 210 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	7,72 zł	2,30 zł	5,42 zł	1 445 051,48	7 836 700,94 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	11,69 zł	2,50 zł	9,19 zł	179 435,52	1 648 484,48 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,45 zł	1,00 zł	5,45 zł	343 760,50	1 874 891,57 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii		- 820 953,54	- 3 824 272,84 zł
				suma	7 535 804,15 zł
* - obecnie w ofercie producentów nie są dostępne midibusy hybrydowe przeznaczone do obsługi tras podmiejskich i aglomeracyjnych					
autobusy z napędem CNG - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej - wariant K					
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łączy koszt inwestycji		
autobus standardowy (12m) - maxi	18	1 300 000,00	23 400 000,00		Możliwość pozyskania
autobus przegubowy (18 m) - mega	3	1 900 000,00	5 700 000,00		uzyskania do 85% dofinansowania
midibus (ok. 9m) - midi	4	840 000,00	3 360 000,00		ze środków UE
budowa 3 stacji tankowania CNG	3	290 000,00	870 000,00		
suma	25		33 330 000,00		
Projekcja dopłat do funkcjonowania wyłącznie linii aglomeracyjnych (z amortyzacją taboru)					
typ pojazdu	koszt wzkm	przychód / 1 wzkm	dopłata / 1 wzkm	liczba wzkm rocznie	dopłata rocznie
autobus standardowy (12m) - maxi	7,57 zł	2,30 zł	5,27 zł	1 445 051,48	7 611 618,14 zł
autobus przegubowy (18 m) - mega	10,82 zł	2,50 zł	8,32 zł	179 435,52	1 492 124,13 zł
midibus (ok. 9m) - midi	6,45 zł	1,00 zł	5,45 zł	343 760,50	1 874 891,57 zł
		zmniejszenie w wyniku zastąpienia istniejących linii		- 820 953,54	- 3 824 272,84 zł
				suma	7 154 361,00 zł
* - obecnie w ofercie producentów nie są dostępne midibusy napędzane CNG przeznaczone do obsługi tras aglomeracyjnych					

Źródło: opracowanie własne.

12.7 Konieczność organizacji dodatkowych linii komunikacyjnych

Organizacja zaplanowanych w punkcie 12.6. linii komunikacyjnych w transporcie drogowym na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz 18 w wojewódzkich przewozach pasażerskich sprawi, iż najprawdopodobniej od 2017 roku pasażerowie podróżującymi innymi liniami, stracą przywilej do korzystania z ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej tylko 1 powiat jest ustawowo zobligowany do sporządzenia i uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Jest nim powiat świdnicki, liczący około 160 000 mieszkańców. Progu 80 000 mieszkańców do sporządzenia planu transportowego nie przekraczają powiaty kamiennogórski, kłodzki oraz wałbrzyski. Ponadto w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego nie uwzględniono wielu linii komunikacyjnych w transporcie drogowym, które obecnie istnieją i w wielu przypadkach przewoźnicy stosują ustawowe uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych na mocy odpowiednich umów z Urzędem Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego. W planie transportowym województwa nie uwzględniono jakichkolwiek linii komunikacyjnych z Wałbrzycha, które kończyłyby bieg w miejscowościach w powiecie wałbrzyskim.

Niejednoznaczność zapisów Ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie organizacji linii komunikacyjnych przez powiaty niezobligowane do sporządzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego rodzi ryzyko, iż od 2017 r. również na liniach komunikacyjnych wewnątrz tychże powiatów, nie będą honorowane ustawowe uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Z ww. powodów został zaplanowany dodatkowy segment linii komunikacyjnych, które będą uzupełniały podstawową sieć komunikacyjną w Aglomeracji Wałbrzyskiej:

- na liniach z Wałbrzycha do miejscowości w powiecie ziemskim, które nie będą organizowane przez Województwo Dolnośląskie,
- na liniach wewnątrz powiatów kamiennogórskiego, kłodzkiego i świdnickiego, które zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym leżą we właściwości organizacji przez powiaty,
- na wybranych, nielicznych liniach pomiędzy powiatami Aglomeracji Wałbrzyskiej, które nie będą organizowane przez Województwo Dolnośląskie.

Zaplanowano organizację 32 uzupełniających linii komunikacyjnych, których operatorzy będą mogli wykonywać usługi na podstawie umów o koncesję na usługi lub roboty budowlane. Dla tych podmiotów będą przysługiwały jedynie rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (w tym za honorowanie biletów zintegrowanych). Dla tej grupy linii nie będą stosowane wymogi jakościowe w zakresie standardu usług przewozowych (częstotliwości kursowania, wyposażenie pojazdów, standardy ochrony środowiska etc.).

Wszystkie dodatkowe linie komunikacyjne powinny być organizowane niezależnie od wybranego wariantu realizacji sieci komunikacyjnej – zarówno w wariantcie, którym będzie realizowana Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna (wariant „K”), jak i również w sytuacji, gdy zintegrowany system transportu publicznego zostanie oparty na liniach autobusowych (wariant „A”).

Oznaczenia handlowe nazw linii komunikacyjnych powinny być skorelowane z oznaczeniami linii tworzonymi na potrzeby aglomeracji, zgodnie z wyjściowym kluczem:

- linie wybiegające z Wałbrzycha do miejscowości w powiecie wałbrzyskim – numery z zakresu 100-199,
- linie w powiecie świdnickim – numery z zakresu 200-299,
- linie w powiecie kłodzkim – numery z zakresu 300-399,
- linie w powiecie kamiennogórskim – numery z zakresu 400-499.

W poniższej tabeli zestawiono przebiegi planowanych uzupełniających tras linii komunikacyjnych. Wszystkie linie uzupełniające powinny być realizowane niezależnie od wybranego wariantu realizacji sieci komunikacyjnej.

Tab. 12.7.1. Uzupełniająca sieć komunikacyjna w powiatowych przewozach pasażerskich.

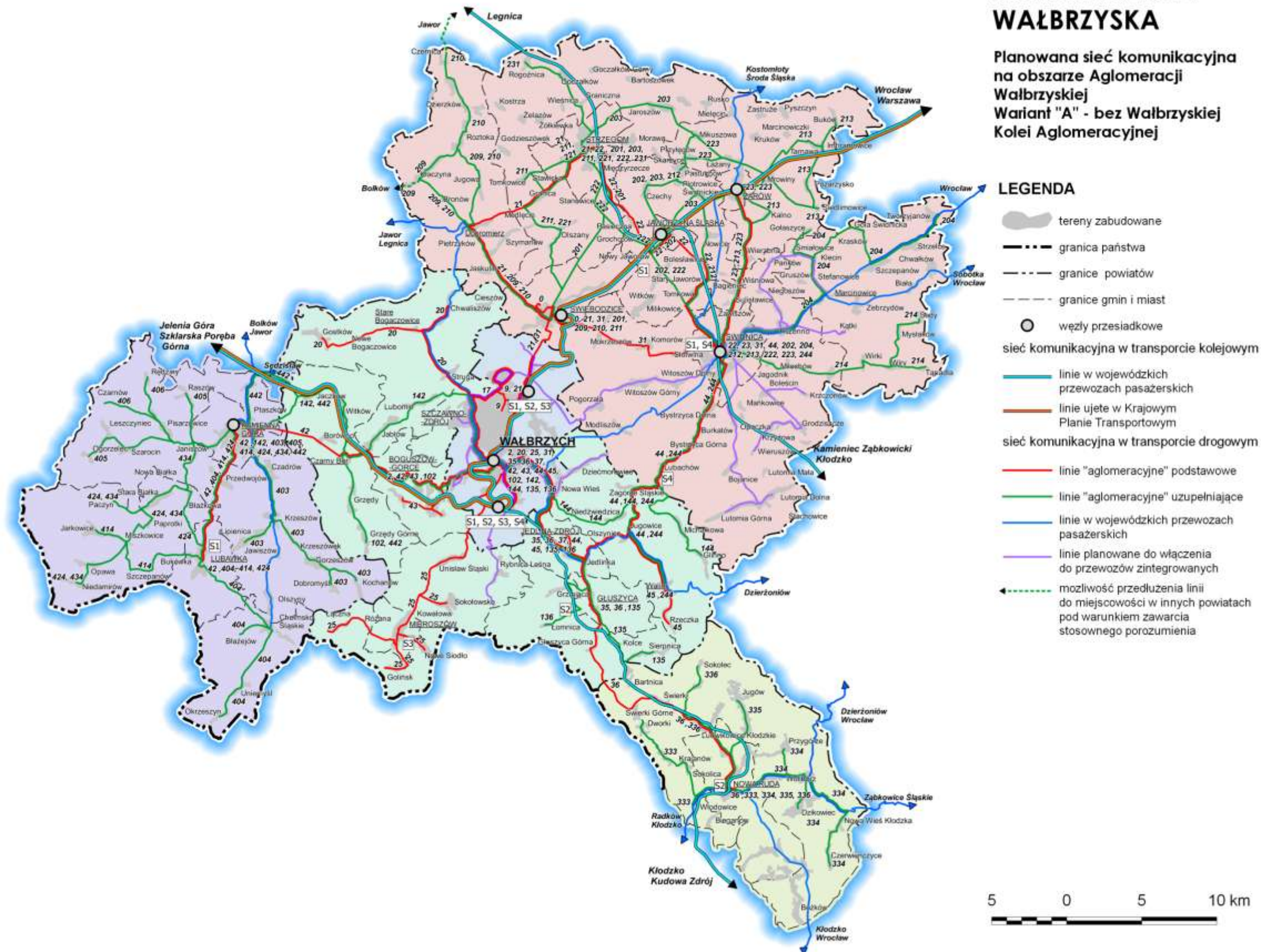
Nr	Przebieg trasy
102	Wałbrzych - Boguszów Gorce - Czarny Bór - Grzędy
142	Wałbrzych - Szczawno-Zdrój - Lubomin - Jabłów - Czarny Bór - Witków - Jaczków - Kamienna Góra
144	Wałbrzych - Niedźwiedzica - Zagórze Śląskie - Michałkowa - Glinno
244	Walim - Jugowice - Zagórze Śląskie - Lubachów - Bystrzyca Górna - Burkatów - Bystrzyca Dolna – Świdnica
135	Wałbrzych - Jedlina-Zdrój - Głuszycza - Kolce - Sierpnica
136	Wałbrzych - Jedlina-Zdrój – Grzmiąca – Głuszycza - Łomnica
202	Świdnica - Stary Jaworów - Nowy Jaworów - Jaworzyna Śląska - Czechy - Pastuchów
212	Świdnica - Tomkowa - Bolesławice - Nowice - Piotrowice Świdnickie - Pastuchów - Czechy - Jaworzyna Śląska
222	Świdnica - Stary Jaworów - Nowy Jaworów - Strzegom
203	Strzegom - Jaroszków - Mikoszowa - Przyłęgów - Pastuchów - Czechy - Jaworzyna Śląska - Piotrowice Świdnickie – Żarów
213	Świdnica - Zawiszów - Sulistawice - Wiśniowa - Wierzbna - Bożanów - Kalno - Żarów - Mrowiny - Siedlimowice - Pożarzysko (lub przez Tarnawę) - Imbramowice - Buków
223	Świdnica - Zawiszów - Sulistawice - Wiśniowa - Wierzbna - Bożanów - Żarów - Mrowiny - Łażany - Mikoszowa - Przyłęgów
204	Świdnica - Pszenno - Marcinowice - Gruszów - Stefanowice - Klecin - Śmiałowice - Gołszyce - Krasków - Gola Świdnicka - Szczepanów - Strzelce - Tworzyjanów
214	Świdnica - Jagodnik - Miłochów - Gogołów - Wirki - Wiry - Tąpadła - Mysłaków - Sady
201	Świebodzice - Grochotów - Stanowice - Międzyrzecze - Strzegom
211	Świebodzice - Olszany - Modłęczin - Granica - Tomkowice -- Strzegom
221	Świebodzice - Olszany - Modłęczin - Granica - Stawiska - Strzegom
231	Strzegom - Goczałków - Rogoźnica
209	Świebodzice - Jaskulin - Szymanów - Dobromierz - Jugowa - Rostoka – Kłaczyna dopuszcza się wydłużenie linii do Bolkowa pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim
210	Świebodzice - Jaskulin - Szymanów - Dobromierz - Bronów - Jugowa /Kłaczyna – Rostoka - Borów - Dzierzków – Czernica

Nr	Przebieg trasy
	dopuszcza się wydłużenie linii do Jawora pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim
333	Nowa Ruda - Włodowice - Sokolica – Krajanów - Dworki
334	Nowa Ruda - Wolibórz - Przygórze - Wolibórz - Dzikowiec - Podlesie - Nowa Wieś Kłodzka – Czerwieńczyce
335	Nowa Ruda – Jugów
336	Nowa Ruda - Ludwikowice Kłodzkie - Sokolec
442	Kamienna Góra – Ptaszków – Dębrznik – (Sędziszaw) – Jaczków - Witków - Czarny Bór - Grzędy
403	Kamienna Góra - Czadrów - Krzeszów - Lipienica - Krzeszów - Krzeszówek - Gorzeszów - Dobromyśl - Kochanów
404	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Chełmsko Śląskie – Błazejów/ Uniemyśl – Okrzeszyn
414	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Bukówka - Szczepanów - Miskowice – Jarkowice
434	Kamienna Góra - Janiszów - Błazkowa - Stara Białka - Miskowice - Opawa - Niedamirów
424	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Błazkowa - Stara Białka - Paczyn - Miskowice - Opawa - Niedamirów
405	Kamienna Góra - Pisarzowice - Szarocin - Leszczyniec - Ogorzelec
406	Kamienna Góra - Rędziny - Czarnów - Rędziny - Pisarzowice

Źródło: opracowanie własne.

AGLOMERACJA WAŁBRZYSKA

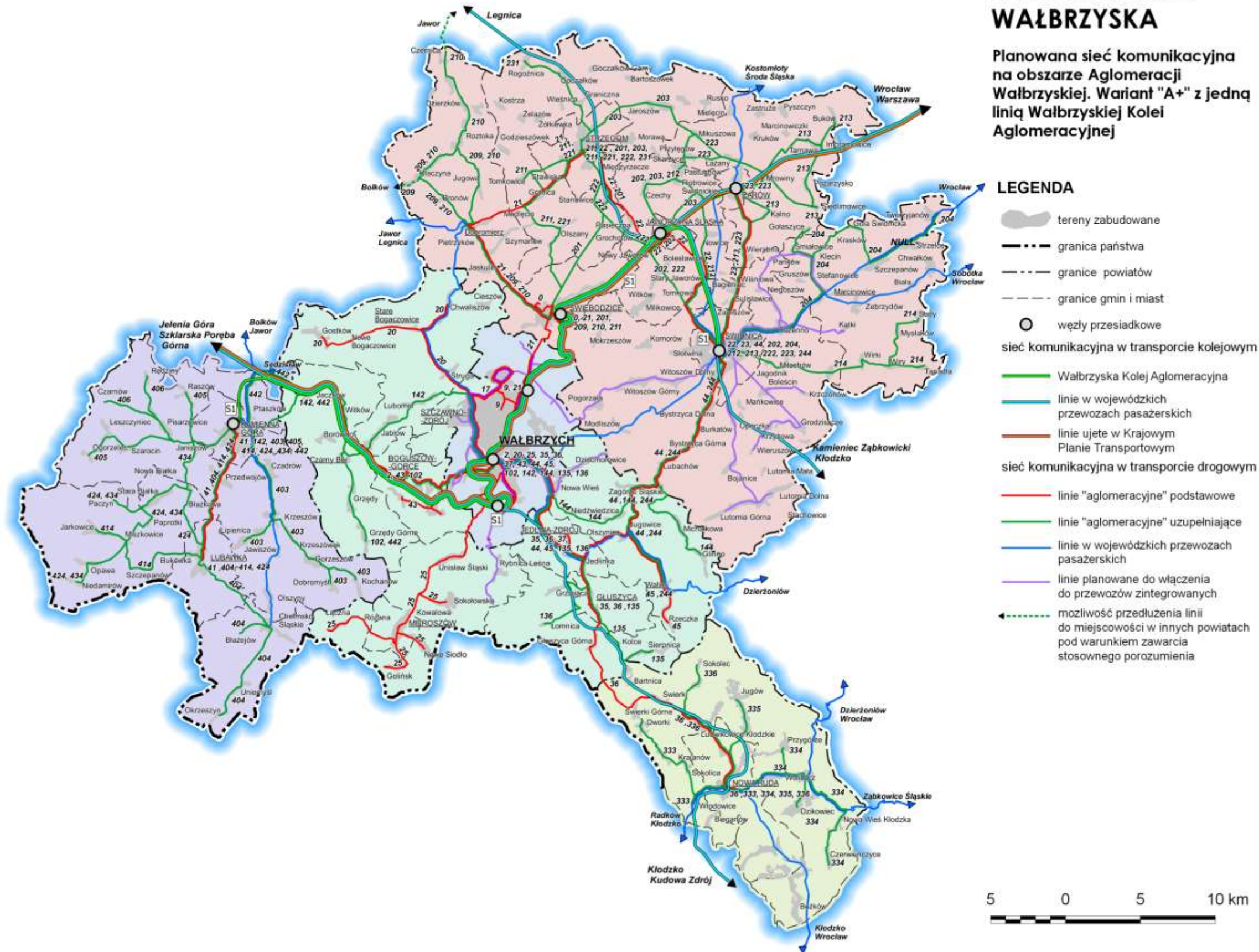
Planowana sieć komunikacyjna na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej
Wariant "A" - bez Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej



Rys. 12.7.1. Planowana sieć komunikacyjna Aglomeracji Wałbrzyskiej – wariant „A”. Źródło: opracowanie własne.

AGLOMERACJA WAŁBRZYSKA

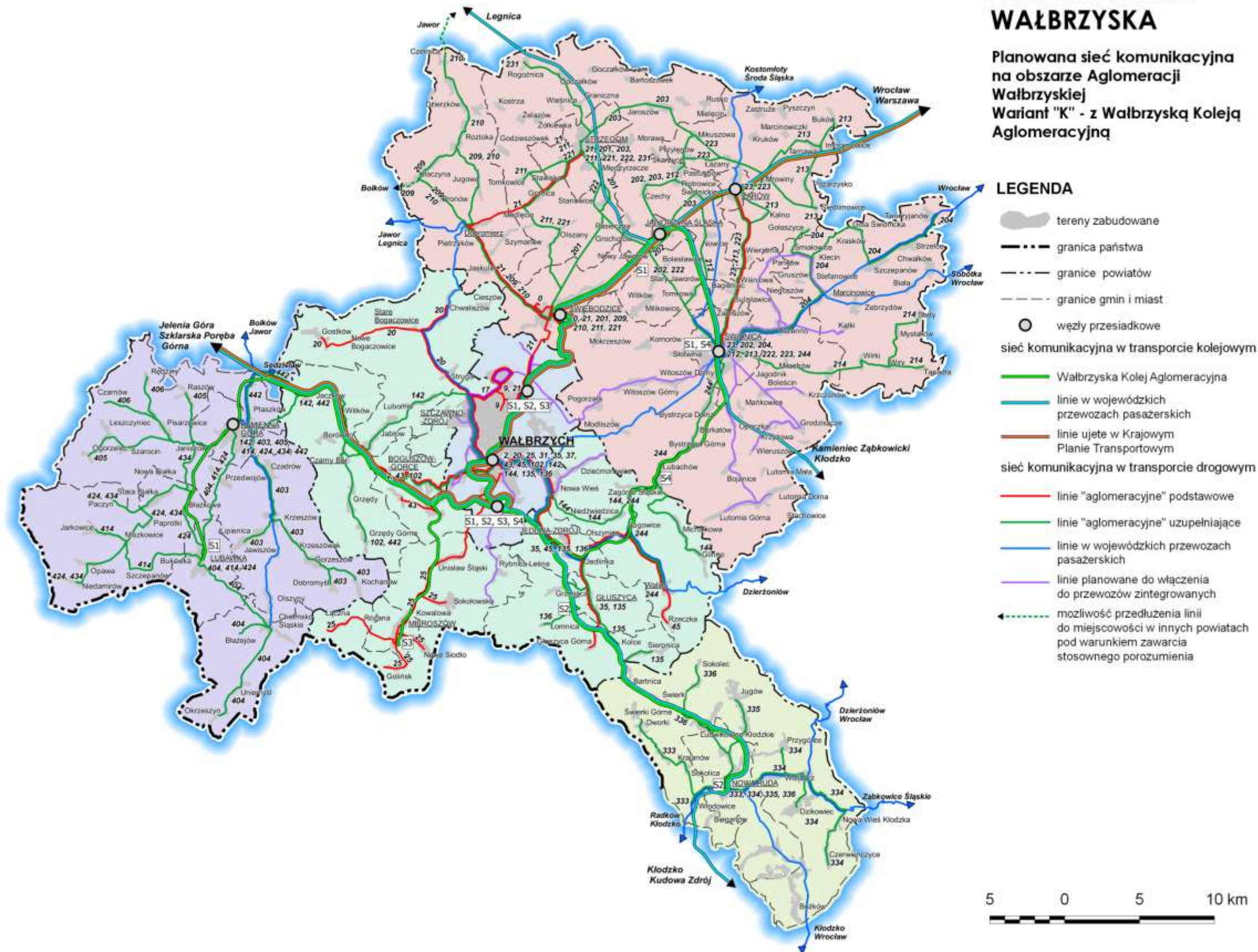
Planowana sieć komunikacyjna na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej. Wariant "A+" z jedną linią Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej



Rys. 12.7.2. Planowana sieć komunikacyjna Aglomeracji Wałbrzyskiej – wariant „A+”. Źródło: opracowanie własne.

AGLOMERACJA WAŁBRZYSKA

Planowana sieć komunikacyjna na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej
Wariant "K" - z Wałbrzyską Koleją Aglomeracyjną



Rys. 12.7.3. Planowana sieć komunikacyjna Aglomeracji Wałbrzyskiej – wariant „K”. Źródło: opracowanie własne.

12.8 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Należy przyjąć wskaźniki komfortu podróży jako maksymalnego zapełnienia dla poszczególnych środków komunikacji zbiorowej.

Tab. 12.8.1. Dopuszczalne maksymalne napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego.

wyszczególnienie	maksymalne napełnienie pojazdu
Transport kolejowy	100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta
Transport drogowy	100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta

Źródło: opracowanie własne.

Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka transportu należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Częste przekraczanie maksymalnego napełnienia pojazdu może stanowić przesłankę do zwiększenia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

12.9 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Należy przyjąć minimalny standard podróży środkami komunikacji zbiorowej w zakresie ich wyposażenia. Z racji specyfiki konstrukcji pojazdów kolejowych oraz autobusowych przyjęto podział ze względu na ich wewnętrzne wyposażenie. Przyjęte minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Tab. 12.9.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Wyszczególnienie	Transport drogowy			Transport kolejowy	
	pojazdy na liniach podstawowych		pojazdy na liniach uzupełniających (koncesjonariusze)	pojazdy nowe	pojazdy pozostałe
	nowe	pozostałe			
niska podłoga	x	x			
rampa dla wózków	x				
siedzenia z miękkimi oparciami	x	x		x	
podłokietniki (na obie ręce)				x	
tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów i odpornych na wandalizm	x			x	
klimatyzacja w części pasażerskiej	x			x	
automat biletowy				x	
pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji	x	x		x	x
wyświetlacze elektroniczne przednie z kierunkiem i numerem linii	x			x	x
tablice kierunkowe przednie z kierunkiem i numerem linii		x	x		
wyświetlacze boczne z numerem i kierunkiem linii	x			x	
tablice boczne z numerem i kierunkiem linii		x			
elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii	x			x (oraz kierunek jazdy)	x (oraz kierunek jazdy)
głosowe zapowiedzi przystanków	x			x	
elektroniczne zapowiedzi przystanków (tablice wewnątrz pojazdu)	x	x		x	x
aktualny schemat sieci komunikacyjnej i taryfy biletowej	x	x	x	x	x
system automatycznej kontroli punktualności z wyświetlaniem w Internecie położenia pojazdu	x	x		x	x
jednolite barwy taboru	x	x		x	x
oznaczenie (logo) organizatora oraz zintegrowanej taryfy biletowej	x	x	x	x	x
Internet bezprzewodowy	x	x		x	x

Źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe oraz pozostałe. W przypadku tych drugich należy w nich dokonać niewielkich, jednakże niezbędnych inwestycji z punktu widzenia zagwarantowania minimalnego standardu komfortu podróży oraz informacji pasażerskiej.

Zabrania się stosowania reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych pojazdach obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich.

12.10 Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększania liczebności pasażerów z ograniczoną sprawnością ruchową. Do grona takich osób dodać należy również osoby dotknięte niepełnosprawnością, które stanowią 15,3%¹³⁵ ogółu mieszkańców podregionu wałbrzyskiego. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające do poprawy dostępności transportu zbiorowego. Na terenie podregionu wałbrzyskiego prawie co piąty mieszkaniec (18,2%¹³⁶) jest w wieku poprodukcyjnym, a co za tym idzie w dużej mierze boryka się z problemem sprawnego poruszania się, co pokazuje skalę zapotrzebowania na transport otwarty na osoby niepełnosprawne. Publiczny transport zbiorowy przyjazny osobom z ograniczoną sprawnością ruchową umożliwia aktywizację i społeczną rehabilitację tej grupy osób, poprzez zwiększenie jej mobilności oraz dostępu do m.in. ośrodków zdrowia, kultury czy handlu, zapewniając tym samym niezależność oraz umożliwiając czynny udział w życiu społecznym poprzez likwidację barier tworzonych przez:

- autobusy z wysoką podłogą (autobusy międzygminne),
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego.

Odpowiedzialność władz samorządowych Aglomeracji Wałbrzyskiej za organizację życia publicznego przejawiać się powinna przede wszystkim w likwidacji powyższych barier, a więc:

- stosowaniu podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczeniu stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacji barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- unikaniu budowy przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym (ewentualnie stosowanie ramp lub wind w miejscach kolizji pieszych z ruchem samochodowym),
- stosowaniu obniżonych krawężników, czyli dla pieszych na środku dróg,
- stosowaniu innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni, dźwiękowych sygnalizacji świetlnej,
- tworzeniu specjalnie wyznaczonych, bezpłatnych miejsc postojowych dla pojazdów uprawnionych,

¹³⁵ Źródło: Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011, Bank Danych Lokalnych GUS (www.stat.gov.pl).

¹³⁶ Źródło: jw.

- zakup i wprowadzenie do eksploatacji nowych autobusów wyposażonych w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych oraz spełniających normy ekologiczne,
- w przypadku uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – zakup i wprowadzenie do eksploatacji nowych pojazdów kolejowych o wysokim standardzie wyposażonych w niską podłogę (maksymalna wysokość nad główką szyny 760 mm) oraz innymi ułatwieniami podróży dla osób niepełnosprawnych.

Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nieposiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze aglomeracji.

12.10.1 Dostosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Obecnie w komunikacjach miejskich w Wałbrzychu, Świdnicy i Świebodzicach 100% kursów wykonywanych jest przez autobusy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc wskaźnik ten jest wzorowy. Niestety poza tymi trzema systemami komunikacji miejskich sytuacja nie jest już tak korzystna – dominujące linie komercyjne obsługiwane są taborem z wysoką podłogą oraz niewyposażonym w rampy dla osób niepełnosprawnych¹³⁷.

Jednak poza zastosowaniem niskiej podłogi oraz ramp zaleca się stosowanie również innych rozwiązań usprawniających korzystanie ze środków publicznego transportu zbiorowego, a mianowicie są to:

- czytelne oznakowanie pojazdów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach - przyklęk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard,
- przyciski sygnalizacyjne.

Dla podstawowych linii komunikacyjnych planowanych na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej w transporcie drogowym, tj. 2,17,20,21,22,23,25,31,35,36,37,42,43,44,45 przewiduje się obsługę wyłącznie autobusami niskopodłogowymi lub niskowejsciowymi, przystosowanymi do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

¹³⁷ Tabor niskopodłogowy przydzielany jest jedynie do linii komunikacji miejskich z Wałbrzycha i Świdnicy do miejscowości w gminach ościennych.

AGLOMERACJA WAŁBRZYSKA

Linie komunikacyjne obsługiwane przez pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych

LEGENDA

- tereny zabudowane
- granica państwa
- granice powiatów
- granice gmin i miast
- węzły przesiadkowe
- linie "aglomeracyjne" podstawowe
- linie planowane do włączenia do przewozów zintegrowanych



Rys. 12.10.1.1. Planowana dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych.
Źródło: opracowanie własne.

12.10.2 Dostosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług transportu publicznego na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie ulice poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacji miejskiej w miastach aglomeracji poza ogólnymi harmonogramami modernizacji ich układów drogowych. W pierwszej kolejności należy dążyć do modernizacji przystanków w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach:

- w centrum miast,
- przy urzędach i instytucjach,
- przy ośrodkach kulturalno – oświatowych,
- przy szkołach,
- przy centrach handlowych,
- przy szpitalach, przychodniach i pozostałych ośrodkach zdrowia,
- przy cmentarzach,
- na ważniejszych przystankach autobusowych,

oraz dodatkowo na przystankach komunikacyjnych wzdłuż tras linii obsługiwanych przez linie komunikacyjne uruchamiane na potrzeby aglomeracji.

12.11 Standard w zakresie ochrony środowiska

Od maja 2004 roku, kiedy Polska została członkiem Unii Europejskiej, zobowiązała się m.in. do wypełniania jej wymogów prawnych, szczególnie tych z zakresu ochrony środowiska. Wskazuje to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast, w których poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie znacząco na poprawę warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

Zgodnie z powyższym oraz w myśl zapisów Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego uchwalonego w 2014 roku, udział pracy przewozowej obsługiwanej przez autobusy niskoemisyjne ma do 2025 roku stopniowo rosnąć:

- do 2017 roku przynajmniej 20% pojazdów obsługujących przejazdy na liniach użyteczności publicznej charakteryzować się ma normą emisji spalin nie gorszą niż Euro 5,
- do 2020 roku 100% pojazdów realizujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej spełniać ma normę nie gorszą niż Euro 3,
- do 2025 – przynajmniej 80% całkowitej pracy przewozowej na liniach użyteczności publicznej wykonywana ma być pojazdami spełniającymi normę emisji spalin nie gorszą niż Euro 5.¹³⁸

Polityka transportowa Aglomeracji Wałbrzyskiej jako cel szczegółowy IV.1 (Ochrona powietrza i wód) przewiduje zakup niskoemisyjnych autobusów przeznaczonych do ruchu aglomeracyjnego i miejskiego, które zgodnie z obowiązującymi przepisami będą musiały spełniać normę Euro 6.

Reasumując, standard w zakresie ochrony środowiska na liniach uruchamianych na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej powinien być zgodny ze standardami przyjętymi dla wojewódzkich przewozów pasażerskich.

12.12 Punktualność kursowania

Dla przewozów w powiatowych przewozach pasażerskich w transporcie drogowym należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej odchyłce od rozkładu jazdy (podstawowego, bądź zarządzonego na okoliczność remontów) jako przyspieszenie do 1 minuty i opóźnienie do 3 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od przewoźnika – np. zator na drodze). W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy w czasie do 45 minut zapewnić pojazd zastępczy.

Dla transportu kolejowego należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej odchyłce od rozkładu jazdy (podstawowego, bądź zarządzonego na okoliczność robót i zamknięć torowych) jako opóźnienie do 5 minut. W przypadku odwołania kursu należy w czasie 60 minut zapewnić komunikację zastępczą. W pierwszej kolejności ma to być inny pojazd szynowy do przewozu pasażerów, w drugiej autobus dostosowany do wielkości potoków pasażerskich.

¹³⁸ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego. Wrocław. Listopad 2013

13. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

13.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹³⁹.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone w:

- Ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1807 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.).

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- organizator, tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie transportu publicznego na tym obszarze, oraz
- operatorzy transportu publicznego; operatorem może być samorządowy zakład budżetowy, a także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem transportu publicznego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- i przewoźnicy, czyli przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest¹⁴⁰:

- gmina:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;

¹³⁹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 14.

¹⁴⁰ Ibidem, art. 7.

- związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
- związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;
- minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

13.2 Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniających określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób¹⁴¹.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora transportu publicznego¹⁴². Przewidywane tryby wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych realizowanych na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej¹⁴³:

- w oparciu o Ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, z późn. zm.),
- w oparciu o Ustawę z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w oparciu o bezpośrednie zawarcie umowy w przypadkach, gdy¹⁴⁴:

¹⁴¹ Ibidem, art. 6.

¹⁴² Ibidem, art. 15.

¹⁴³ Ibidem, art. 19.

¹⁴⁴ Ibidem, art. 22 ust. 1.

- usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, albo
- wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów), albo
- w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
- umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy, niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym¹⁴⁵. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia)¹⁴⁶:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m.in. liczba i rodzaj środków transportu,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator,
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej,
- zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora,
- zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora,

¹⁴⁵ Ibidem, art. 25 ust. 2.

¹⁴⁶ Ibidem, art. 25 ust. 3.

- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkładów jazdy,
 - cenników opłat przejazdowych,
 - regulamin przewozu osób,
- sposób, w jaki jest obliczana rekompensata,
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi,
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów,
- w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Wybór operatorów powinien opierać się w ramach trybów konkurencyjnych, które pozwolą na uzyskanie bardziej atrakcyjnych warunków cenowych, przejawiających się niższymi kwotami rekompensat. W przypadku bezpośredniego zawarcia umowy zostanie dokonany wybór operatora, który wejdzie w system linii o charakterze użyteczności publicznej z ulgami i zwolnieniami ustawowymi w zamian za określone wymagania techniczno – taborowe. Preferowane będą opisane w rozdziale 11.3. niniejszego dokumentu umowy typu netto, w których ryzyko przychodowe będzie przeniesione na firmy przewozowe.

Przeprowadzenie postępowania na wybór operatora świadczącego usług przewozowe na linii o charakterze użyteczności publicznej wiąże się z koniecznością wcześniejszego opublikowania przez organizatora ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia¹⁴⁷.

Treść ogłoszenia powinna zawierać następujące informacje:

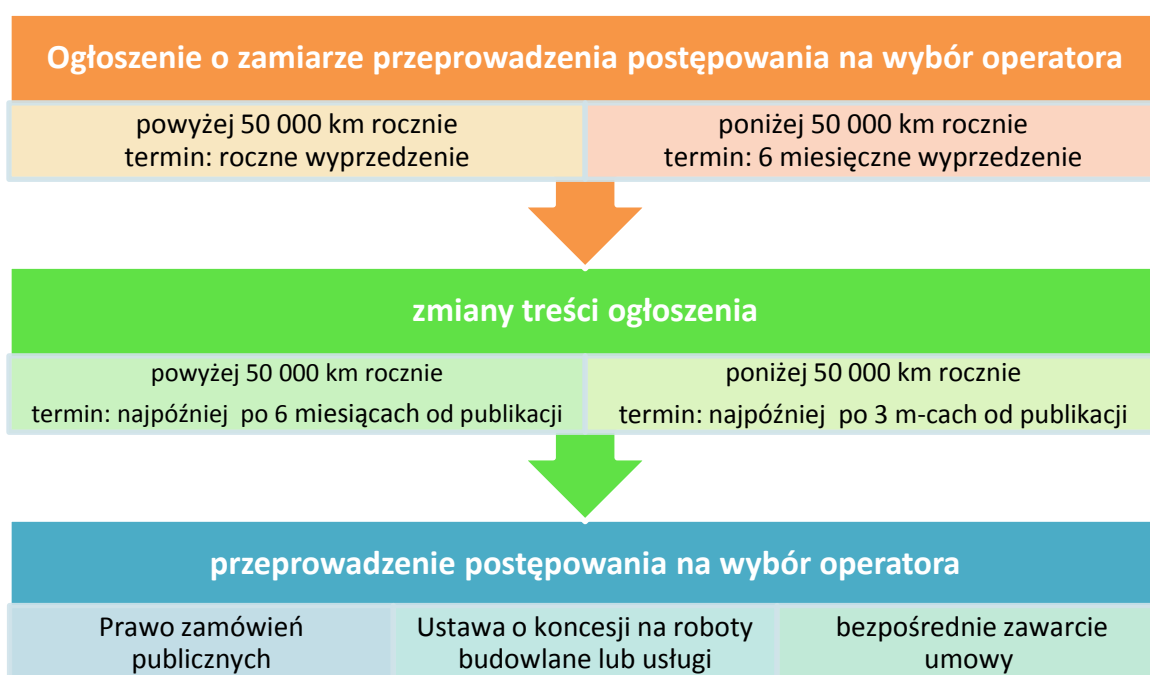
- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywana data rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1–3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.

¹⁴⁷ Ibidem, art. 23.

W zależności od wielkości zadania przewozowego, ogłoszenie to powinno być opublikowane na rok przed wszczęciem postępowania o wybór operatora lub z wyprzedzeniem 6 – miesięcznym (gdy planowana roczna wielkość pracy przewozowej nie przekroczy poziomu 50 000 km). Treść ogłoszeń może ulegać zmianom nie później niż do połowy okresów publikacji (6 lub 3 miesiące).

W kontekście zmian uregulowań prawnych w zakresie możliwości stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych po 1 stycznia 2017 roku, chcąc zapewnić ciągłość dostępu mieszkańców do ulgowych przejazdów w środkach transportu publicznego, organizator zintegrowanych przewozów powinien opublikować wyżej wymienione ogłoszenia najpóźniej do:

- dnia 01.11.2015 r. (w przypadku przeprowadzenia postępowania na wybór operatora o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym),
- dnia 01.01.2016 r. (w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy).



Rys. 13.2.1. Schemat wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe.

Źródło: opracowanie własne.

Rekomenduje się, by w skład umów na świadczenie usług przewozowych wchodziły co najmniej następujące części¹⁴⁸:

- 1) Preambuła, odnosząca się do:
 - celu zawarcia umowy,
 - planu transportowego obowiązującego na obszarze, którego dotyczy umowa oraz organizacji systemu transportu publicznego na tym obszarze,
 - podstawy zawarcia umowy,

¹⁴⁸ Podstawowe elementy umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego – wersja 1.0, Inicjatywa JASPERS, luty 2010, [dostęp: 24 września 2013], <http://www.pois.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/Inicjatywa_JASPERS.aspx>

- dokumentów powiązanych, m. in. odpowiedniej uchwały organu stanowiącego organizatora funkcjonującego na obszarze, którego dotyczy umowa, porozumień międzygminnych itp.,
 - źródeł finansowania usług określonych w umowie.
- 2) Postanowienia wstępne, zawierające:
- definicje służące jednoznacznemu rozumieniu używanych w umowie terminów,
 - opis przedmiotu umowy (umowa może dotyczyć także działalności związanej z przewozami, np. sprzedaż i kontrola biletów itp.),
 - zakres świadczonych usług:
 - wielkość przewidywanej pracy przewozowej w całym okresie umownym oraz w podziale na poszczególne lata jej funkcjonowania; w aspekcie określania wielkości dotyczących okresów przyszłych należy przewidzieć mechanizm zapewniający względną elastyczność,
 - linie objęte umową z możliwością dodania nowych linii i likwidowania istniejących,
 - rozkłady jazdy,
 - dodatkowe usługi przewozowe (przewozy na trasach zastępczych, przewozy okazjonalne),
 - obszar geograficzny świadczonych usług.
- 3) Prawa i obowiązki organizatora, dotyczące m. in.:
- wypłaty rekompensaty,
 - opracowywania dokumentów odnoszących się do lokalnego transportu publicznego, w tym taryfy,
 - opracowywania rozkładów jazdy,
 - zapewnienia operatorowi dostępu do infrastruktury transportowej,
 - określania parametrów ilościowych i jakościowych świadczonych usług,
 - monitoringu i kontroli realizacji usług.
- 4) Prawa i obowiązki operatora, dotyczące m. in.:
- wykonywania usług o określonych w umowie parametrach ilościowych i jakościowych,
 - posiadanie wymaganych licencji, zezwoleń, dopuszczeń, ubezpieczeń.
- 5) Zasady i warunki świadczenia usług. Umowa powinna:
- konkretyzować wielkość pracy przewozowej, treść rozkładu jazdy, możliwości i sposoby wprowadzania zmian do rozkładu,
 - określać parametry jakościowe świadczonych usług: punktualność, sposoby zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom, dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych, wyposażenie pojazdów, czystość wewnętrzna i zewnętrzna, oznakowanie, ubiór kierowców i kontrolerów, sposób udostępniania informacji pasażerskiej, dostępność biletów; parametry powinny być określone przy pomocy sprawdzalnych kryteriów,
 - określać parametry techniczne świadczonych usług np. poprzez wskazanie normy ogólnej i odniesienie do taboru używanego przez operatora, poprzez wskazanie wymagań technicznych i wielkości tolerancji, poprzez załączenie listy pojazdów wraz z ich właściwościami technicznymi,
 - określać sposób obliczenia rekompensaty, w tym poziom potrąceń (kary umowne) z tytułu niedotrzymania określonych parametrów.
- 6) System taryfowo – biletowy. Umowa powinna:

- wskazać kto opracowuje plany taryfowe,
 - wskazać w jaki sposób rozliczane są przychody z biletów,
 - określić sposób dystrybucji biletów,
 - określić sposób dokonywania kontroli biletów.
- 7) Infrastruktura transportowa – jest zazwyczaj administrowana przez organizatora, jednakże tabor może być używany operatorowi przez organizatora, może też być własnością operatora – umowa powinna zawierać odniesienie do tych kwestii.
- 8) Podwykonawstwo: umowa powinna określić, czy dopuszczalne jest podwykonawstwo i w jakim zakresie.
- 9) Monitoring i kontrola świadczonych usług. Umowa powinna zawierać:
- zasady wykonywania monitoringu i kontroli świadczonych usług,
 - zasady przyjmowania skarg pasażerów i ich rozpatrywania,
 - postanowienia odnośnie do przeprowadzania okresowych badań opinii pasażerów,
 - określenie, w jaki sposób skargi pasażerów i wyniki badania ich opinii będą wpływać na wysokość rekompensaty.
- 10) System finansowania usług, tzn.:
- sposób prowadzenia rachunkowości dotyczącej świadczonych usług przewozowych,
 - metodykę obliczania rekompensaty,
 - sposób oraz terminy rozliczenia i wypłaty rekompensaty,
 - system płatności: zaliczkowy (płatność z góry), albo oparty o rzeczywiście poniesione koszty (płatność z dołu),
 - kary umowne.
- 11) Okres obowiązywania umowy.
- 12) Zmiany umowy.
- 13) Siła wyższa. W umowie powinno się wskazać na wyłączenia odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług w przypadku wystąpienia siły wyższej oraz przewidzieć możliwość rozwiązania umowy w przypadku wystąpienia siły wyższej, która uniemożliwia świadczenie usług.
- 14) Rozwiązywanie sporów.
- 15) Przesłanki rozwiązania umowy.
- 16) Postanowienia końcowe, dotyczące m. in. sposobów wymiany informacji między stronami.
- 17) Załączniki: należy rozważyć zawarcie części ustaleń umownych, ze względu na ich czasowy charakter, w formie załączników, co ułatwi ich wymianę.

13.3 Kontrola usług przewozowych

13.3.1 Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy

Wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym wiąże się z pobieraniem opłat za przejazdy, na podstawie przyjętej taryfy opłat. Obowiązujące ceny biletów oraz ustalony zakres ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych regulują zasady dla każdego pasażera w kwestii uiszczenia odpowiedniej opłaty lub zwolnienia z niej przy podróżowaniu pojazdem komunikacji zbiorowej. W praktyce część podróżnych prowadzi działania dążące do ominięcia dokonywania opłat za przejazdy, co w konsekwencji skutkuje obniżeniem wielkości przychodów ze sprzedaży biletów.

Zjawisko to wymusza prowadzenie kontroli odpłatności pasażerów za przejazdy, której celem jest ustalenie:

- czy pasażer posiada ważny bilet,
- czy pasażer posiadający bilet ulgowy jest uprawniony do korzystania z niego,
- oraz w sytuacji gdy ustalono wysokość opłat za przewóz bagażu, czy pasażer przewożący niniejszy bagaż dokonał zapłaty za jego transport.

Stwierdzenie odbywania podróży niezgodnej z przyjętą taryfą opłat, umożliwia przewoźnikowi, operatorowi lub organizatorowi nałożenie na pasażera opłaty dodatkowej, której wysokość może być ustalona na poziomie odpowiadającym wielokrotności ceny biletu jednorazowego. Opłata ta jest swoistym ostrzeżeniem dla klientów transportu zbiorowego, którzy próbują ominąć system odpłatności za przejazdy. Zasady przeprowadzania kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu regulują zapisy Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Zakres zadań związanych z kontrolą biletową oraz odpowiedzialność za nie będą różniły się w zależności od przyjętego rodzaju kontraktu z operatorem. Przy umowach typu brutto podmiotem odpowiedzialnym za weryfikację szczelności systemu odpłatności za przejazdy jest organizator przewozów. Realizacja zadań kontrolnych może być wykonywana przez personel organizatora lub wyspecjalizowane podmioty zewnętrzne przy „outsourcingu” tychże czynności. W umowach typu brutto operator nie będzie zainteresowany zwiększaniem przychodów ze sprzedaży biletów, gdyż jego wynagrodzenie będzie niezależne od liczby i struktury biletowej przewożonych pasażerów. Dlatego też jednostka zarządzająca i organizująca publiczny transport zbiorowy powinna dbać o należytą realizację kontroli dokumentów przejazdowych pasażerów, aby nie dopuścić do niskiego poziomu odpłatności w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

W kontraktach typu netto, w których ryzyko przychodowe jest po stronie operatora, za wykonywanie kontroli biletowej odpowiada podmiot wykonujący przewozy. Przy konieczności maksymalizacji poziomu przychodów ze sprzedaży biletów, podejmuje on dobrowolnie działania idące w kierunku uszczelnienia systemu opłat za przejazdy. W kontraktach typu netto, organizator przewozów może ograniczyć się do weryfikacji poprawności wydawania biletów z ulgami ustawowymi. Skala zadań organizatora przewozów związanych z kontrolowaniem dokumentów przejazdowych w umowach netto jest nieporównywalnie mniejsza niż w przypadku kontraktów brutto.



Rys. 13.3.1.1. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową.

Źródło: opracowanie własne.

13.3.2 Kontrola jakości wykonywanych usług

Organizator publicznego transportu zbiorowego, zawierając umowę z operatorem na wykonywanie przewozów, może określić wymagania jakościowe względem zamawianych usług. Dotyczyć one mogą rozwiązań technicznych w pojazdach obsługujących linie komunikacyjne, udogodnień dla osób niepełnosprawnych, liczby i wielkości pojazdów, itp. W związku z ponoszeniem kosztów związanych ze spełnieniem warunków stawianych przez organizatora, operator jest upoważniony do otrzymywania rekompensaty ze środków publicznych. Finansowanie usług przewozowych z budżetów jednostek samorządu terytorialnego rodzi konieczność weryfikacji poprawności wydatkowania środków publicznych. Narzędziem umożliwiającym sprawdzenie zgodności realizacji umowy o przewóz osób jest kontrola jakości świadczonych usług.

Za kontrolę jakości usług w pełni odpowiedzialny jest organizator przewozów, który wykonywać ją powinien na wszystkich liniach komunikacyjnych objętych pomocą publiczną według swojej właściwości. Kontrolę powinni przeprowadzać pracownicy organizatora przewozów, natomiast charakter i zakres kontroli są jednakowe w umowach typu brutto i netto. Przedmiotem kontroli jakości świadczonych usług mogą być:

- wielkość taboru przypisanego do danego zadania przewozowego,
- wyposażenie pojazdu (np. liczba miejsc siedzących, przestrzeń dla wózków),
- czystość pojazdu,
- punktualność,
- oznakowanie pojazdu,
- malowanie poszycia zewnętrznego pojazdu,
- wyposażenie pojazdu w odpowiednią informację pasażerską (np. tablice kierunkowe, wyświetlacze kierunkowe, schematy sieci komunikacyjnej, cennik opłat, system zapowiedzi głosowych, wyświetlacze z przebiegiem trasy linii wewnątrz pojazdu),
- umundurowanie personelu.

Niespełnienie wymagań zapisanych w umowie będzie upoważniało organizatora przewozów do nałożenia kary na operatora, która będzie zmniejszała jego wynagrodzenie za świadczone usługi przewozowe. Dodatkowo jednym z warunków rozwiązania umowy o świadczenie usług przewozowych powinno być przekroczenie zapisanego w tej umowie poziomu zaobserwowanych uchybień ze strony operatora.

13.4 Projektowanie rozkładów jazdy

Rozkład jazdy linii komunikacyjnej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie jednakowych minut odjazdów.

Rozkład jazdy linii komunikacyjnej jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego z typowych dni tygodnia przygotować należy inny rozkład jazdy, którego godziny odjazdów powinny być umieszczane w odrębnych tabelach. Standardem powinny być trzy kolumny:

- dla dnia roboczego,

- dla sobót,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

- rozkładów jazdy dla dni roboczych w okresie letnich wakacji szkolnych,
- specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy dopuszczalne są nie częściej niż 3 razy w roku. Typowy dzień roboczy w komunikacji regionalnej rozpoczyna się przed godziną 5:00 i kończy o 23:00. Każdy dzień roboczy szkolny należy podzielić na następujące pory różniące się pomiędzy sobą zapotrzebowaniem na przewozy oraz częstotliwością kursowania środków publicznego transportu zbiorowego:

- 4:30 – 5:30- wczesnie rano,
- 5:30 – 8:30 - szczyt poranny,
- 8:30 – 13:30 – okres międzyszczytowy,
- 13:30 – 16:30 - szczyt popołudniowy,
- 16:30 – 20:00 – po południu po szczycie, wczesny wieczór,
- 20:00 – 23:00 – wieczorem.

W dni wolne od pracy również mogą występować charakterystyczne pory:

- 4:30 – 6:00 – wczesnie rano,
- 6:00 – 9:00 – godziny poranne (w niedziele do godz. 12:00),
- 9:00 – 20:00 – w ciągu dnia,
- 20:00 – 23:00 – wieczorem.

W soboty można dodatkowo wyodrębnić szczyt handlowy, np. w godzinach od 9:00 do 14.00. Minimalne częstotliwości kursowania linii należących do poszczególnych grup, w zależności od dnia tygodnia i pory dnia powinny być kształtowane w oparciu o poniższe tabele:

Tab. 13.4.1. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w dni robocze.

Kategoria linii/ nazwa linii	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]					
	Dzień roboczy					
	4:30-5:30	5:30-8:30	8:30-13:30	13:30-16:30	16:30-20:00	20:00-23:00
TRANSPORT DROGOWY						
A	60	30	30	30	30	60
B	60	30	60	30	60	120
C	120	60	120	60	120	1 para
D	120	120	120	120	120	1 para
TRANSPORT KOLEJOWY						
S1	60	60	60	60	60	60
S2	120	120	120	120	120	120
S3	120	120	120	120	120	120
S4	6 par połączeń co około 180 minut					

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 13.4.2. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w soboty i niedziele.

Kategoria linii/ nazwa linii	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]					
	Sobota, niedziela					
	4:30-6:00	6:00 – 9:00	9:00 -12:00	12:00 –14:00	14:00-20:00	20:00-23:00
TRANSPORT DROGOWY						
A	60	30*/60**	30*/60**	30*/60**	60	60
B	60*/120**	60*/120**	60*/120**	60*/120**	60*/120**	120
C	120*/-	120*/-	120*/-	120	120	1 para
D	4 pary w soboty / 3 pary w niedziele					
TRANSPORT KOLEJOWY						
S1	120	120	60*/120**	60*/120**	60	60
S2, S3, S4	jak w dzień roboczy					
UWAGI: *- tylko w sobotę; **- tylko w niedzielę						

Źródło: opracowanie własne.

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Dlatego stosowane częstotliwości powinny być dzielnikami lub wielokrotnościami liczby 60.

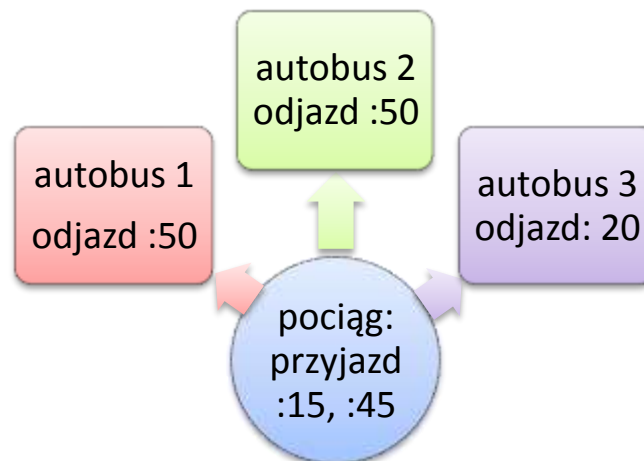
Na wspólnych ciągach komunikacyjnych, którymi kursuje kilka linii w tych samych kierunkach, bezwzględnie należy stosować jednakowe częstotliwości kursowania lub ich wielokrotności oraz wzajemną synchronizację godzin odjazdów pomiędzy poszczególnymi liniami, tak aby nie dopuścić do zgrupowań odjazdów w tym samym czasie (tzw. „stad”) oraz ograniczyć występowanie długich przerw pomiędzy odjazdami poszczególnych linii. Stosowanie równoodstępowych, cyklicznych odjazdów pojazdów w poszczególnych porach dnia ułatwia również planowanie połączeń przesiadkowych.

13.5 Koordynacja połączeń przesiadkowych

Koordynacja różnych środków transportu jest konieczna dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej mieszkańców aglomeracji. Tylko połączenia bezpośrednie pomiędzy głównymi ośrodkami obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej pozwalają na przejazd bez przesiadek. Pozostałe połączenia wymagają co najmniej jednej przesiadki lub powinny docierać co najmniej do jednego z węzłów przesiadkowych, które pozwalają na przesiadkę pomiędzy autobusami lub przesiadkę kolej – autobus. W takim przypadku podstawą jest skoordynowany rozkład jazdy, opierający się o system taktowania odjazdów (środki transportu odjeżdżają co pewien stały odstęp czasu, będący dzielnikiem lub wielokrotnością liczby 60). W celu skomunikowania połączeń przesiadkowych oraz równomiernego rozstawienia odjazdów różnych linii w tym samym kierunku, organizator publicznego transportu zbiorowego powinien stosować równoodstępowe rozkłady jazdy o wspólnym module częstotliwości dla grupy linii autobusowych oraz połączeń kolejowych (pod warunkiem, że jest ich organizatorem) kursujących odpowiednio długim wspólnym odcinkiem. Organizator powinien też dążyć do koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy kursami podstawowych linii aglomeracyjnych i uzupełniających linii aglomeracyjnych (linie koncesjonariuszy). W węzłach przesiadkowych, żeby umożliwić dogodne przesiadki w różnych relacjach, należy zapewnić skomunikowanie linii

autobusowych, szczególnie komunikacji miejskiej z aglomeracyjną siecią połączeń ze sobą, natomiast w węzłach przesiadkowych przy stacjach i dworcach kolejowych także z pociągami, co najmniej w ramach Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej.

W przypadku autobusowych linii komunikacji miejskiej w Aglomeracji Wałbrzyskiej, ze względu na ich stosunkowo wysoką częstotliwość kursowania w ciągu dnia, nie ma konieczności bezpośredniego komunikowania ich z pociągami. Wyjątkiem powinny być autobusy nowej linii nr 0 w Świebodzicach i linii nr 9 w Wałbrzychu, których głównym zadaniem jest dowóz do stacji kolejowych. Z tego względu powinny przyjeżdżać do węzła przesiadkowego – stacji kolejowej, od 5 do 10 minut przed odjazdem pociągu oraz odjeżdżać od 5 do 10 minut po przyjeździe pociągu.



Rys. 13.5.1. Przykład koordynacji rozkładu jazdy transportu kolejowego z drogowym.

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku autobusowych połączeniach aglomeracyjnych dobrą praktyką byłoby takie układanie rozkładów jazdy, aby ich kursy przyjeżdżały do węzła przesiadkowego w czasie 3 do 10 minut przed odjazdem linii komunikacji miejskiej lub innej linii oraz odjeżdżały nie później niż 6 – 10 minut po przyjeździe poprzedniego kursu. Powyższy warunek będzie trudno spełnić, gdyż najważniejszym warunkiem determinującym układanie rozkładów jazdy są potrzeby przewozowe pasażerów, którzy chcą dotrzeć na konkretne godziny do miejsc pracy i nauki. Dodatkowo, skomunikowanie całości sieci komunikacyjnej Aglomeracji Wałbrzyskiej będzie tym bardziej utrudnione, że organizator transportu nie będzie miał większego wpływu na rozkłady jazdy uzupełniających linii aglomeracyjnych obsługiwanych przez koncesjonariuszy. Najlepszym rozwiązaniem byłoby więc jak największa wspólna częstotliwość kursowania wszystkich linii aglomeracyjnych poprzez przeplatanie kursów obu rodzajów linii aglomeracyjnych.

13.6 Projektowanie systemu taryfowo-biletowego

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno – socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa

się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo – biletowym.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo – biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów¹⁴⁹).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo – biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego, zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży transportu publicznego. Założenia do taryfy biletowej powinny być zgodne z polityką wyznaczania tras linii komunikacyjnych. Asortyment biletów zintegrowanych powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych z możliwością dokonywania przesiadek w ramach 1 podróży,
- biletów okresowych (24 godzinnych, miesięczne) uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu:
 - na okaziciela (24 godzinne, miesięczne),
 - imienne (miesięczne).

Formy biletów przejazdowych:

- papierowa (bilet zakupiony w punkcie sprzedaży, u kierującego pojazdem, w stacjonarnym automacie biletowym, a także komputerowe potwierdzenie zakupu biletu),
- SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

¹⁴⁹ Mogą to być np. bilety czasowe (ważne od momentu skasowania przez określony czas niezależnie od liczby przejazdów), weekendowe (ważne w weekendy niezależnie od liczby przejazdów), rodzinne (dla określonej grupy osób, uprawniające nieraz także do przewozu roweru czy psa), turystyczne (oprócz przejazdów pozwalają na zwiedzanie miejskich muzeów, czy uprawniają do rabatów w restauracjach i sklepach, np. Krakowska Karta Turystyczna). Mogą to być także bilety wstępu na imprezy sportowe i kulturalne, uprawniające również do dojazdów na te imprezy środkami komunikacji miejskiej (Wrocław).

- opcjonalnie w przyszłości po ustabilizowaniu rozwoju sieci komunikacyjnej – karta elektroniczna (nośnik produktów elektronicznych w formie karty płatniczej, na którym kodowane są bilety przejazdowe¹⁵⁰, z możliwością kodowania innych usług).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustaw¹⁵¹,
 - dodatkowe wynikające z uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu lokalnego.

13.7 Dystrybucja biletów zintegrowanych

Jednym z głównych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Za emisję i dystrybucję biletów zintegrowanych będzie odpowiedzialny organizator, który w zakresie dystrybucji powinien być wspierany przez operatorów.

Bilety przejazdowe powinny być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży,
- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego,
- telefony komórkowe,
- stacjonarne automaty biletowe (z płatnościami banknotami i kartami debetowymi oraz kredytowymi),
- Internet.

Wybranie określonego sposobu nabycia biletu determinuje sposób płatności za usługę przewozu. Może to być:

- gotówka,
- SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy,
- karta debetowa/ kredytowa,
- przelew komputerowy dokonany przez Internet.

¹⁵⁰ <http://rfid-lab.pl/zastosowanie-technologiei-rfid-w-transportcie-publicznym>.

¹⁵¹ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksty jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów zintegrowanych wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży:

- należy wprowadzić możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych na osiedlach mieszkalnych, w pobliżu miejsc pracy, w punktach handlowych, również w biurach organizatora,
- na ważnych przystankach komunikacji, tam gdzie rozpoczyna się najwięcej podróży oraz na węzłach przesiadkowych należy instalować stacjonarne automaty biletowe, zgodnie z planowanymi lokalizacjami w punkcie 15.7,
- w pojazdach w powiatowych przewozach pasażerskich bilety powinna sprzedawać osoba prowadząca pojazd,
- należy wprowadzić sprzedaż biletów poprzez wysyłanie wiadomości SMS lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy,
- niezbędne jest stworzenie odpowiedniej funkcjonalności portalu informacyjnego o transporcie publicznym w Aglomeracji Wałbrzyskiej, który posiadałby aplikację umożliwiającą zakup biletów zintegrowanych oraz na przejazdy komunikacjami miejskimi.

W stałych punktach sprzedaży oraz automatach biletowych powinny być sprzedawane wszystkie rodzaje biletów przejazdowych – zintegrowanych oraz ważnych jedynie w komunikacjach miejskich. Telefony komórkowe powinny docelowo służyć do zakupu wszystkich rodzajów biletów zintegrowanych.

13.8 Zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego

Infrastruktura transportowa stanowi jeden z najważniejszych składników systemu transportowego. Tworzy ją sieć drogowa wraz z wyposażeniem (jezdnie, chodniki, przystanki, trasy rowerowe, parkingi, urządzenia organizacji ruchu) i infrastrukturą towarzyszącą¹⁵²:

- drogi wraz systemem organizacji ruchu drogowego są użytkowane wspólnie, zarówno przez transport niezmotoryzowany (pieszy, rowerowy), jak i samochodowy - osobowy (publiczny i indywidualny) oraz towarowy,
- węzły sieci transportowej (dworce, stacje, przystanki), gdzie dokonuje się wymiana pasażerów, oraz wyposażenie tych węzłów (wiaty, tablice informacyjne i automaty biletowe), a także pętle (końcówki tras) to elementy infrastruktury użytkowane prawie wyłącznie przez pojazdy transportu publicznego oraz pasażerów,
- tabor operatorów i przewoźników, ich zajezdnie i zaplecze techniczne.

Sprawne, skoordynowane zarządzanie całością infrastruktury transportowej pozwala na właściwą realizację regionalnej polityki transportowej, a to z kolei sprzyja zrównoważonemu rozwojowi systemu transportowego.

Na system zarządzania infrastrukturą transportową składa się zarządzanie:

- drogami (w oparciu o Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹⁵³) oraz ruchem na nich (w oparciu o Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹⁵⁴), a także

¹⁵² Za infrastrukturę towarzyszącą drogom rozumie się „techniczne wyposażenie dróg” w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430).

¹⁵³ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60)

- infrastrukturą przystankową rozumianą jako wyposażenie przystanków: wiaty, informacyjne urządzenia przystankowe,
- dworcami kolejowymi, autobusowymi, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera i sprzedaży biletów,
- pętlami autobusowymi wraz z infrastrukturą socjalną dla kierujących pojazdami,
- flotą pojazdów (utrzymanie i wymiana taboru z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska).

13.8.1 Kształtowanie infrastruktury przystankowej – wprowadzenie standardu przebudowy przystanków

Istotnym zagadnieniem dla osiągnięcia spójności oraz wysokiego standardu transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej jest wypracowanie standardu przebudowy przystanków komunikacyjnych, które powinny być spójne zarówno pod względem estetyczno-architektonicznym, jak i funkcjonalnym.

Inwestycje w zakresie przebudowy przystanków powinny obejmować zróżnicowany zakres prac, uzależniony od:

- obecnego stanu poszczególnych przystanków – w niektórych lokalizacjach wymagana może być jedynie wymiana bądź montaż nowej wiaty przystankowej (np. Wałbrzych – Chrobrego na żądanie) lub wydłużenie obecnej krawędzi peronowej (np. Wałbrzych – Wieniawskiego/Podwale, przystanek dla linii A w kierunku Śródmieścia), w innych zaś – gdzie obecnie pasażerowie wysiadają na trawiaste pobocze lub jezdnię – konieczna jest całkowita przebudowa przystanku (np. Wałbrzych – Kozice, pętla).
- lokalnych uwarunkowań – w niektórych lokalizacjach, w szczególności w miastach, gdy przystanek zlokalizowany jest na wąskim chodniku przy ścianie kamienicy bądź ogrodzeniu (np. Wałbrzych – Wyszyńskiego, przystanek na ul. Wyszyńskiego w kierunku Śródmieścia) oraz wzdłuż dróg wyposażonych w wąskie pobocze i rowy odwadniające (np. przystanki w Witoszowie Dolnym i Górnym) możliwa jest jedynie budowa wąskiego peronu. Odmienny standard w zakresie budowy peronów przystankowych należy również przyjąć w przypadku przystanku posiadającego zatokę albo położonego w łuku (por. niżej). Pożądanym działaniem będzie także rozpatrzenie możliwości likwidacji zatok przystankowych (zatrzymanie autobusu wprost na pasie ruchu) albo korekty lokalizacji niektórych przystanków, wyposażonych obecnie w bardzo wąski peron i jednocześnie charakteryzujących się wysoką frekwencją podróźnych (np. Wałbrzych – Niepodległości/Tetmajera, przystanek w kierunku Śródmieścia), celem uzyskania peronu o większej szerokości.
- wymagań dla poszczególnych przystanków oraz pełniących przez nie roli – przystanki służące w większości pasażerom wysiadającym mogą posiadać znacznie uboższą infrastrukturę, ograniczoną do wąskiego peronu umożliwiającego bezpieczne wyjście z autobusu, od przystanków, na których gromadzą się pasażerowie oczekujący na autobus, na większości których przewidziano montaż wiaty oraz budowę szerszego peronu.

W rozdziale 15.6 zamieszczono wykaz przystanków na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej przewidzianych do przebudowy. Każdą spośród wymienionych lokalizacji należy rozpatrzyć

¹⁵⁴ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602)

indywidualnie. Jednocześnie w ramach prowadzenia inwestycji w zakresie przebudowy układu drogowego wskazane będzie kształtowanie wszystkich przystanków na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej zgodnie ze standardami opisanymi poniżej.

- Użyteczna długość krawędzi peronowej powinna być równa co najmniej długości pojazdów przewidzianych do obsługi linii korzystających z przystanku (należy uwzględnić np. pojazdy przegubowe) oraz adekwatna do liczby stanowisk (na oznaczonych przystankach podwójnych peron powinien być odpowiednio dłuższy).
- Wysokość peronu powinna być dostosowana do wysokości poziomu podłogi autobusu wykorzystującego funkcję tzw. przykłąku, lecz jednocześnie musi umożliwiać swobodny podjazd autobusu do krawężnika (por. niżej opis przystanków położonych w łuku oraz wyposażonych w zatokę).
- Na przystankach o wysokiej frekwencji pasażerów wsiadających należy zapewnić perony szerokie, na których podróżni będą mogli swobodnie oczekiwać na autobus poza oznaczoną linią sygnalizacyjną, co pozwoli zapobiec kolizjom pasażerów z prawym lustrem wjeżdżającego na przystanek autobusu. Szerokość peronu na przystankach o małej frekwencji może zostać zmniejszona do niezbędnego minimum.
- Wiata wymagana będzie na przystankach o stosunkowo dużej liczbie pasażerów wsiadających. Zadaszona powierzchnia dostępna dla podróżnych powinna być adekwatna do frekwencji pasażerów wsiadających.

Ponadto pod względem organizacyjnym należy zadbać o:

- Zapewnienie możliwości postoju na przystanku końcowym bez pasażerów¹⁵⁵ poprzez budowę długich peronów (z organizacją przystanku końcowego wraz z postojem na początku peronu i przystanku początkowego na jego końcu) bądź osobnych stanowisk dla pasażerów wysiadających i wsiadających (z postojem na przystanku dla wysiadających).
- Lokalizację przystanków przed skrzyżowaniami w sposób umożliwiający swobodną ich obsługę przez autobusy jadące we wszystkich kierunkach na pobliskim rozwidleniu dróg, w szczególności dzięki umożliwieniu zmiany pasa ruchu przed skrzyżowaniem bez konieczności przejeżdżania przez linię P-2.

Na podstawie przeprowadzonych obserwacji przystanków na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, w szczególności przystanków o zwiększonym standardzie, zbudowanych w ostatnich latach w Wałbrzychu, charakteryzujących się podwyższoną krawędzią peronu, dokonano oceny ich funkcjonalności oraz poprawności wykorzystywania przez użytkowników przyjętych rozwiązań. Wyszczególniono standardy rekomendowane do dalszego stosowania, ale również obszary wymagające korekty w ramach przebudów kolejnych przystanków w przyszłości.

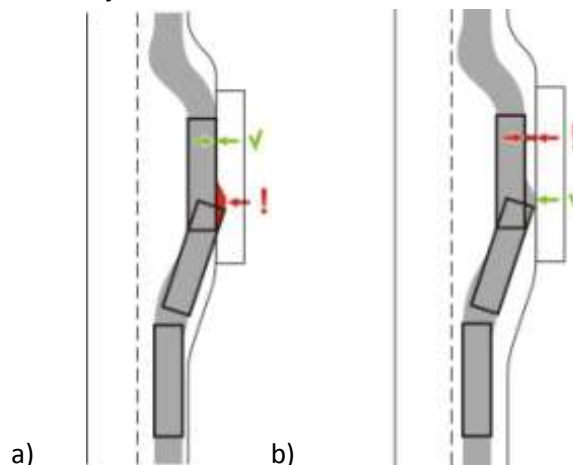
Do działań rekomendowanych do dalszego stosowania w przyszłości zakwalifikowano:

¹⁵⁵ Zgodnie ze stanowiskiem Departamentu Prawnego Głównego Inspektora Pracy w sprawie wymaganych przerw w czasie pracy kierowców (znak pisma: GPP-417-4560- 915/OS/PE), w czasie przerwy (zgodnie z Ustawą z dn. 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, Dz.U. 2004 nr 92 poz. 879, z późn. zm., art. 6, ust. 3) kierowca nie może wykonywać żadnych czynności na rzecz pracodawcy, w szczególności nie może sprawować nadzoru nad pasażerami wsiadającymi i wysiadającymi, w związku z czym nie jest możliwe udostępnianie autobusu pasażerom na czas przerwy.

- budowę podwyższonych, wyprofilowanych krawędzi peronowych o wysokości 230-260 mm na przystankach zlokalizowanych na odcinkach prostych,
- stosowanie w bezpiecznej odległości od krawędzi peronu linii sygnalizacyjnej o odmiennej (żółtej) barwie oraz posiadającej wypukłości wyczuwalne dla osób niedowidzących,
- instalację ekranów dynamicznej informacji pasażerskiej – należy jednak zadbać o ich montaż w miejscach umożliwiających swobodną obserwację treści przez pasażerów oczekujących pod wiatą, nie zakłócaną stojącymi na linii wzroku słupami lub znakami drogowymi (w szczególności znakiem D-15),
- montaż nowych wiat przystankowych, wyposażonych w podświetlane gabloty – należy jednak zadbać o umieszczanie rozkładów jazdy wyłącznie w tych gablotach jeśli przystanek jest w nie wyposażony,
- montaż wiat o zwiększonej długości (lub dwóch pojedynczych) na najbardziej popularnych przystankach,
- montaż barierek wygradzających peron przystankowy od chodnika, w tym tzw. barierosiedzisk, służących do opierania się.

W ramach projektów przebudowy przystanków komunikacyjnych zaleca się:

- Zaniechanie budowy podwyższonych krawędzi peronowych na przystankach położonych w łuku oraz wyposażonych w zatokę wymagającą wjazdu po łuku. W takich bowiem przypadkach tor jazdy autobusu zatrzymującego się na przystanku prowadzi do kolizji prawego narożnika przedniego zwisu autobusu z wysokim krawężnikiem lub – w przypadku uniknięcia kolizji – niemożności zatrzymania autobusu w bliskiej odległości od krawędzi peronu (rys. 13.8.1.1). Problem ten występuje w szczególności w przypadku autobusów przegubowych, wymagających „wyprostowania” przedniej i tylnej sekcji po wjeździe w zatokę dla zapewnienia kierowcy wystarczającej widoczności ostatnich drzwi. Zaobserwowano ponadto, iż wysokość względna podwyższonej krawędzi peronu w niektórych przypadkach jest dodatkowo zwiększona w wyniku budowy wzdłuż krawężnika odwodnienia jezdni, stanowiącego obniżenie poziomu nawierzchni w zatoce, co także uniemożliwia zatrzymanie autobusu przy krawędzi peronowej.



Rys. 13.8.1.1. Trajektoria ruchu autobusu w czasie podjazdu na przystanek wyposażony w zatokę
 a) Kolizja przedniego zwisu autobusu z podwyższonym krawężnikiem (opis w tekście), b) Uniknięcie kolizji z podwyższoną krawędzią peronu prowadzi do zatrzymania w oddaleniu od krawężnika

Źródło: opracowanie własne

Rekomendowanym rozwiązaniem, eliminującym wspomniane komplikacje, jest budowa peronów o standardowej wysokości, lecz z punktowym podwyższeniem nawierzchni na długości około 3 metrów, zlokalizowanym w takim miejscu względem początku peronu, aby możliwe było zatrzymanie przy tym podwyższeniu drugich drzwi autobusu. Należy bowiem zauważyć, że równa wysokość peronu przystankowego oraz podłogi autobusu jest wymagana przede wszystkim w strefie drugich drzwi, przeznaczonych dla pasażerów o obniżonej sprawności ruchowej oraz pasażerów z wózkami dziecięcymi.

W przypadku zastosowania punkowego podwyższenia nawierzchni niezwykle istotnym zagadnieniem stanie się właściwe oznakowanie na peronie miejsca oczekiwania przeznaczonego dla wymienionych wyżej grup pasażerów, które musi być ściśle powiązane z zastosowaniem przeznaczonego dla kierowców oznakowania miejsca zatrzymania czoła autobusu.

Przystanki położone w łuku skierowanym w lewo oraz o małym promieniu (np. Plac na Rozdrożu lub Baczyńskiego – Konradów w Wałbrzychu) powinny być wyposażone w peron o wysokości mniejszej od wysokości przedniego zwisu autobusu celem uniknięcia kolizji.

- Lokalizowanie elementów tzw. małej infrastruktury (wiata przystankowa, ławki, kosze na śmieci oraz wszelkie słupy, w tym: latarnie uliczne, maszty tablic elektronicznych i znaki drogowe) w oddaleniu od krawędzi peronu.
- Lokalizowanie wiat przystankowych i ławek na środku długości peronu, nie zaś na jego końcu lub poza zatoką, celem zapewnienia poprawnego przepływu pasażerów w obrębie przystanku.
- Likwidację pionowych progów pomiędzy nawierzchnią jezdni a nawierzchnią zatok przystankowych, utrudniających najazd kół autobusu pod małym kątem.
- Stosowanie w zatokach przystankowych nawierzchni zapewniającej wysoki współczynnik tarcia. Rekomendowane jest zaniechanie wykorzystania nawierzchni granitowych na rzecz betonowych.

14. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być możliwie prosta, kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych oraz marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować. W rezultacie funkcjonalna informacja pasażerska przyczynia się do zwiększenia komfortu podróży oraz kreowania pozytywnego wizerunku transportu publicznego w społeczeństwie. Informacja pasażerska powinna być obecna:

- w miejscach oczekiwania na pojazd (węzłach przesiadkowych, dworcach, przystankach),
- w pojazdach,
- w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem – mieszkaniach, miejscach pracy czy odpoczynku.

Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania. Wykorzystują one nowe technologie informatyczne i elektroniczne (telematyka), dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Obecnie z powodu wykonywania na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej kursów przez wielu przewoźników występuje nieporządek informacyjny na przystankach i dworcach, wewnątrz i na zewnątrz pojazdów oraz w sieci Internet. Każdy z operatorów stosuje różny format informacji o rozkładzie jazdy czy taryfie. Na przystankach autobusowych efekt powieszenia wielu rozkładów jazdy i innych komunikatów odznacza się małą estetyką oraz niewielką przejrzystością informacji. W przypadku pasażerskiego transportu kolejowego zarządca infrastruktury publikuje informacje rozkładowe wszystkich kursujących w danym rejonie przewoźników i operatorów na zbiorczych, plakatowych rozkładach jazdy. Nie wszyscy przewoźnicy decydują się na publikację rozkładów jazdy w Internecie. Bazy najbardziej popularnych wyszukiwarek połączeń nie są kompletne. Wskazane problemy utrudniają wyszukiwanie informacji przez potencjalnych pasażerów, co może być przyczyną rezygnacji z usług transportu zbiorowego.

Wobec powyższego zasadnym działaniem będzie stworzenie spójnego systemu informacji pasażerskiej dla wszystkich połączeń funkcjonujących na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej według standardów opisanych w kolejnych rozdziałach.

14.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

14.1.1 Informacja w zakresie godzin przyjazdów i odjazdów oraz nazw przystanków

Informacje rozkładowe, jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych, określa Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy na podstawie art 34. ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo Przewozowe. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać

terminy kursowania (nie dotyczy kursów na liniach w transporcie drogowym, które są uruchamiane codziennie).

W przypadku dworców kolejowych oraz autobusowych dodatkowo należy podać dane dotyczące przyjazdów środków transportu. Przytoczone powyżej rozporządzenie wyznacza kolory tablic odjazdowych (żółte) i przyjazdowych (białe). Proponuje się, aby dworcowe tablicowe rozkłady jazdy były skonstruowane w następujący sposób:

- z lewej strony tablica z godzinami przyjazdów,
- z prawej tablica z godzinami odjazdów,
- na środku pomiędzy przyjazdowym a odjazdowym rozkładem jazdy kolumna z przystankami końcowymi oraz pośrednimi (na białym tle).

Od grudnia 2013 roku w rozkładach jazdy autobusowych i kolejowych powinny być stosowane jednolite oznaczenia i symbole¹⁵⁶, w szczególności odnośnie kursów pospiesznych i ekspresowych (pogrubiona czcionka koloru czerwonego) oraz kursów zwykłych bądź przyspieszonych (czcionka czarna bez pogrubienia). Pasażerska komunikacja kolejowa bazuje na oznaczeniach terminów kursowania zarządzonych przez Regulaminy Przydzielania Tras Pociągów w danych edycjach rozkładów jazdy opracowanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Jakkolwiek rozkłady jazdy udostępniane podróżnym przez zarządcę infrastruktury kolejowej posiadają symbolikę zgodną z przytoczonym Rozporządzeniem, w praktyce szereg oznaczeń literowych, określających terminy kursowania, zastępowanych jest konkretnymi datami, co w przypadku wystąpienia wielu pojedynczych dat obniża czytelność prezentowanego rozkładu jazdy oraz wprowadza niespójność z systemem wykorzystywanym w komunikacji autobusowej.

Organizator transportu aglomeracyjnego powinien dążyć do narzucenia jednakowego wzorca przystankowej informacji dotyczącej rozkładu jazdy (tabliczki przystankowej) zgodnej z ustalonym projektem, będącym elementem identyfikacji wizualnej publicznego transportu zbiorowego Aglomeracji Wałbrzyskiej. Konieczność przekazywania w transporcie drogowym rozkładów jazdy i informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi lub zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem¹⁵⁷, nie ułatwia wprowadzenia jednolitego wzorca tej informacji. Zapisy prawne nie określają, która ze stron – przewoźnicy i operatorzy czy właściciele i zarządcy infrastruktury przystankowej – decyduje o wyglądzie informacji o rozkładzie jazdy. Wymienione są tylko dane jakie muszą się znaleźć na tej informacji¹⁵⁸. Mając na celu powyższe, organizator planuje zastosować następujące działania, umożliwiające ujednoczenie wzorca informacji:

- wprowadzenie odpowiednich zapisów do umów z przewoźnikami/operatorami publicznego transportu zbiorowego¹⁵⁹ (narzucenie obowiązku przekazywania organizatorowi przez przewoźników/operatorów rozkładów jazdy w formie edytowalnej; preferowanym formatem będą pliki xls lub równoważne)¹⁶⁰,

¹⁵⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451), § 22.

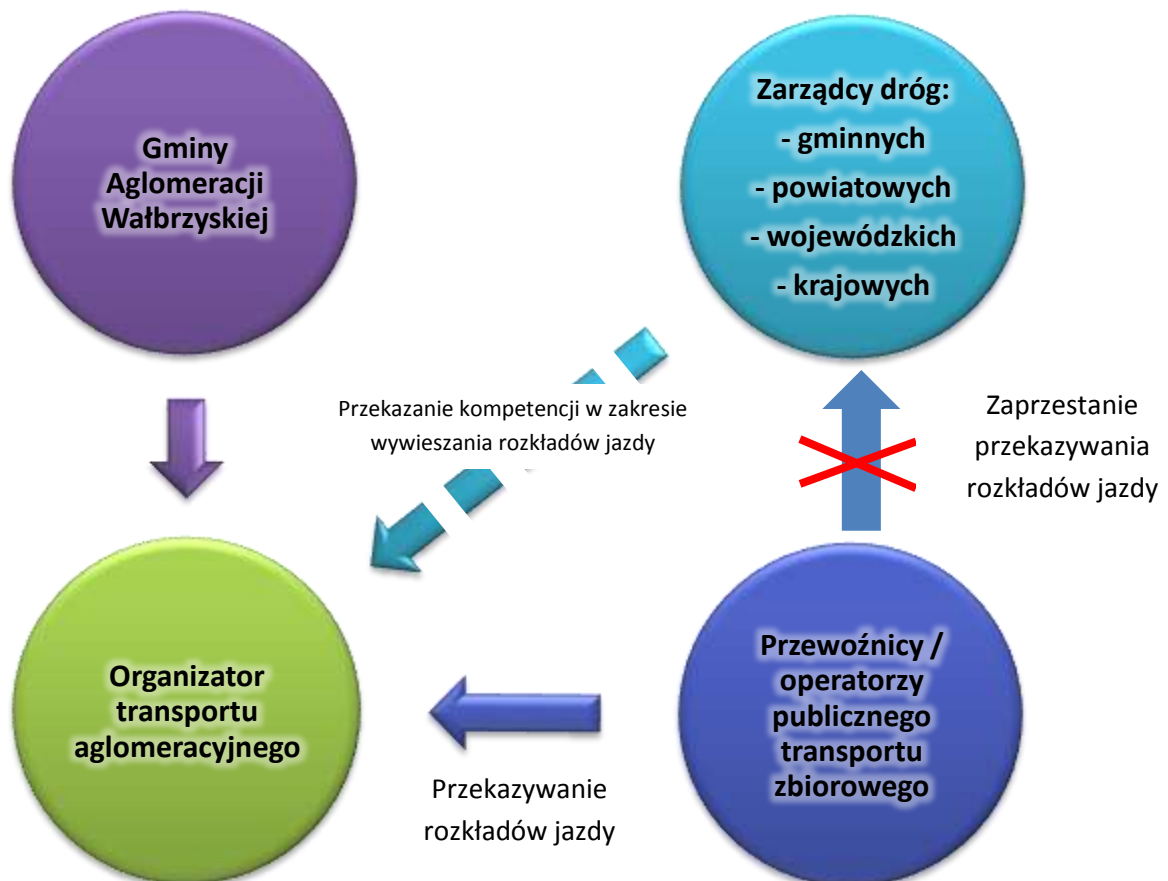
¹⁵⁷ Ibidem, § 11 ust. 1 pkt 3.

¹⁵⁸ Ibidem, § 12 ust. 1.

¹⁵⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 25 ust. 3 pkt. 13.

¹⁶⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451), § 11 ust. 3 pkt 2 lit. b)

- podjęcie rozmów z właścicielami i zarządcami przystanków komunikacyjnych i dworców, mających na celu przejęcie przez organizatora transportu aglomeracyjnego obowiązków wymienionych wyżej podmiotów w zakresie umieszczania rozkładów jazdy na przystankach leżących na terenie 22 gmin tworzących Aglomerację Wałbrzyską¹⁶¹, w szczególności na dworcach pełniących funkcję węzłów przesiadkowych, w których należało będzie doprowadzić do integracji informacji pasażerskiej obejmującej wszystkie środki transportu,
- podjęcie współpracy z organizatorem przewozów kolejowych (w przypadku połączeń wojewódzkich) celem uzyskania informacji o rozkładzie jazdy na potrzeby administrowania systemem informacji pasażerskiej,
- uzyskanie zgody zarządcy infrastruktury kolejowej na umieszczanie na stacjach i przystankach kolejowych leżących na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej dodatkowych rozkładów jazdy linii autobusowych w formie graficznej zgodnej z przyjętym standardem oraz komunikatów w zakresie transportu aglomeracyjnego.



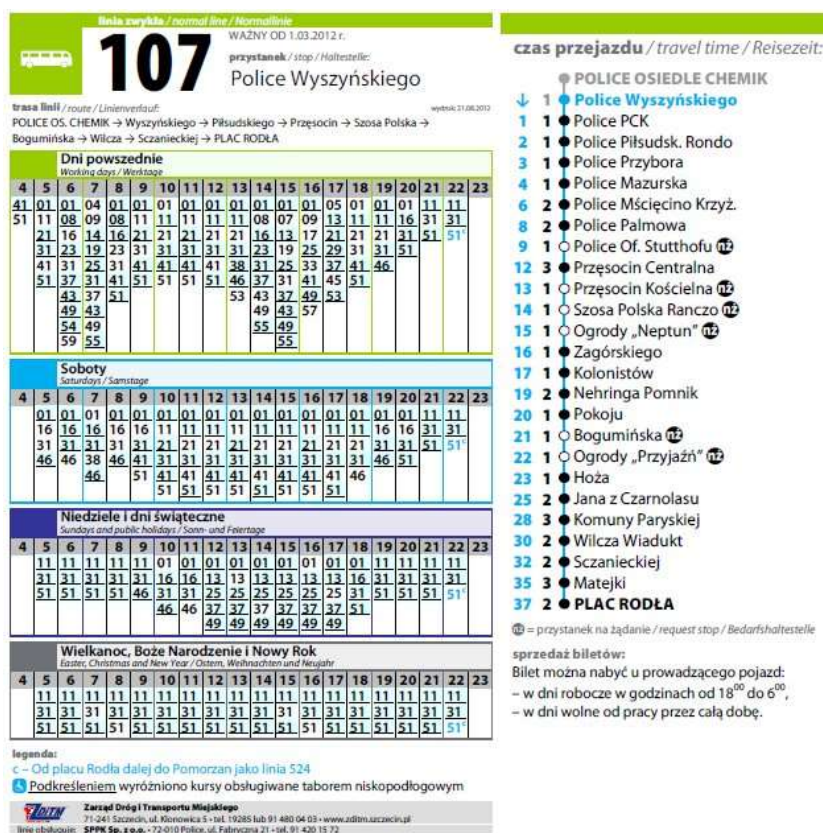
Rys. 14.1.1.1. Współpraca podmiotów w zakresie prezentacji rozkładów jazdy na przystankach w transporcie drogowym.

¹⁶¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 43 ust. 1 pkt 8.

Prezentacja godzin przyjazdów i odjazdów z przystanków w formie ustandaryzowanych tabliczek sprawi, że rozkłady jazdy staną się dla pasażerów bardziej przejrzyste i czytelne (przyzwyczajenie do jednolitego układu graficznego), a aglomeracyjny transport publiczny zacznie być postrzegany jako spójny system, pozbawiony podziału na pojedynczych przewoźników. Ostatni czynnik będzie szczególnie istotny w przypadku jednoczesnego wprowadzenia wspólnej taryfy przewozowej.

Istotnym zagadnieniem, znacząco ułatwiającym orientację w układzie komunikacyjnym, zwłaszcza dla pasażerów przyjezdnych, jest ustalenie spójnych zasad nazewnictwa wszystkich przystanków w ramach sieci komunikacyjnej Aglomeracji Wałbrzyskiej. Rekomendowane rozwiązanie obejmuje nadanie wspólnej nazwy wszystkim przystankom leżącym w obrębie skrzyżowania bądź węzła komunikacyjnego (np. „Plac Grunwaldzki” w miejsce dotychczasowych przystanków „Chrobrego – pl. Grunwaldzki”, „Wysockiego – pl. Grunwaldzki”, „Nowy Świat – Pługa” oraz „Konopnickiej” w Wałbrzychu). Na potrzeby organizatora przewozów dopuszczalne będzie dodanie do nazwy identyfikatora oznaczającego numer przystanku (np. „Plac Grunwaldzki 01”). Nazwy przystanków zlokalizowanych poza granicami administracyjnymi miast aglomeracji, w których funkcjonuje komunikacja miejska (tj. poza Wałbrzychem, Świdnicą i Świebodzicami) powinny zostać poprzedzone nazwą miejscowości (np. „Szczawno-Zdrój, Solicka”, „Kamienna Góra, dworzec autobusowy”).

Ponadto na tabliczkach przystankowych, oprócz godzin odjazdów, powinien znajdować się także wykaz wszystkich przystanków na trasie przejazdu, wraz z rozkładowym czasem dojazdu, oraz – w przypadku wprowadzenia taryfy strefowej – oznaczenia stref.



Rys. 14.1.1.2. Przykład tabliczki przystankowej wraz z wykazem przystanków oraz czasu przejazdu.

Źródło: www.zditm.szczecin.pl

Na wybranych przystankach planowane jest uruchomienie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w formie tablic elektronicznych, będących elementem systemu inteligentnego sterowania ruchem (ITS). Rekomendowanym rozwiązaniem jest powiązanie funkcjonującego obecnie systemu na terenie Wałbrzycha z tablicami przewidzianymi do instalacji w Świdnicy. Do systemu włączone zostaną również wszystkie ekrany montowane w przyszłości na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, przede wszystkim w węzłach przesiadkowych. Wskazane jest eksponowanie godzin odjazdów wszystkich pojazdów komunikacji miejskiej oraz aglomeracyjnej, korzystających z poszczególnych przystanków, a także na tablicach zbiorczych w obrębie węzłów przesiadkowych. W celu zapewnienia możliwości prezentowania rzeczywistego czasu odjazdu niezbędne będzie wyposażenie autobusów wykonujących połączenia aglomeracyjne (w przypadku uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – również pociągów) w satelitarny system pozycjonowania GPS, pozwalający na ustalanie aktualnego położenia pojazdu oraz przekazywanie tej informacji do systemu centralnego. Tablice elektroniczne powinny działać zarówno w trybie on-line (i wyświetlać rzeczywisty czas przyjazdu pojazdu na przystanek), jak i w trybie off-line (i wyświetlać – w przypadku braku łączności z nadajnikami w pojazdach – najbliższe odjazdy zgodnie z rozkładem jazdy, korzystając z bazy stworzonej na potrzeby generowania rozkładów jazdy w formie tabliczek przystankowych), przy czym za domyślny należy uznać tryb on-line.

14.1.2 Informacja w zakresie opłat za przejazd, regulaminów przewozu oraz zmian w kursowaniu

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozów osób. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 Prawo przewozowe (z późniejszymi zmianami) oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej, Dz.U. 2005 nr 14 poz. 117). Ustawa z 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (z późniejszymi zmianami) narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach transportu publicznego. Należy tam również umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych.

Rolę dystrybutora biletów na najbardziej uczęszczanych przystankach powinny przejąć automaty biletowe. Urządzenia te pełniłyby także rolę nośnika informacji o taryfie opłat za przejazdy. Mogłyby również zostać wyposażone w funkcjonalność kiosku informacyjnego, prezentującego – oprócz cennika biletów – wszelkie informacje niezbędne w podróży.

W przypadku wprowadzenia w przyszłości zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego organizator zobowiąże operatorów do przyjęcia do użytku oraz w przekazywaniu informacji pasażerskiej znaków graficznych jednoznacznie wskazujących na wspólną taryfę (logo publicznego transportu zbiorowego Aglomeracji Wałbrzyskiej). Znakiem graficznym zintegrowanej taryfy będzie należało oznaczyć pojazdy operatora publicznego transportu zbiorowego w miejscach dobrze widocznych dla podróżnych.

Szczegółowe informacje o zintegrowanym systemie taryfowo – biletowym będzie należało umieścić na stronie internetowej, ulotkach wydawanych przez organizatora, w punktach obsługi podróżnych. Natomiast wyciąg z taryfy musi się znajdować w pojazdach operatora.

W przypadku promocji zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego zaleca się działania związane z przekazaniem informacji o niej poprzez billboardy oraz środki masowego przekazu.

Informacje o zaplanowanych zmianach w kursowaniu (objazd, zmiana rozkładu jazdy) powinny być umieszczane na wszystkich przystankach na trasie przebiegu linii, której zmiana dotyczy, w formie komunikatów o zunifikowanej formie graficznej. Informacje o utrudnieniach w podróży mogą być również prezentowane na tablicach dynamicznej informacji pasażerskiej.

14.1.3 Informacja w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Zaleca się stosowanie następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych w publicznym transporcie zbiorowym:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru,



Rys. 14.1.3.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu oraz infrastrukturę transportową.

Źródło: opracowanie własne.

- na rozkładach jazdy przystankowych, tabelarycznych oraz w wyszukiwarkach internetowych należy oznaczać zintegrowane węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportowego wzorowanych na poniżej przedstawionych przykładach.

6 Komorní Lhotka-Hnojník		Plati																					
zajišťuje: Veolia Transport Morava a.s., Vitkovicáká 3133/5,, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Třinec, tel. 558 337 980																							
		8	206		302	10		310	12		14	2	216		4	18		20	320		322	24	324
od Hnojník,,škola polská		⌘	Ⓞ†		†	⌘		Ⓞ†	17		⌘	⌘	Ⓞ†		⌘	⌘		⌘	Ⓞ†		Ⓞ	⌘	Ⓞ†
Hnojník,,obch.stř		5 10	6 08		7 55	8 05		8 05	13 07		13 07	14 00	14 10		14 20	15 00		16 00	16 00		17 15	19 00	19 00
Hnojník,,škola polská		⋮	⋮		⋮	⋮		⋮	⋮		⋮	⋮	⋮		⋮	⋮		⋮	⋮		⋮	⋮	⋮
Hnojník,,žel.st		⋮	6 10		7 58	8 08		8 08	⋮		⋮	⋮	⋮		⋮	15 05		16 03	16 03		17 17	19 03	19 03
Hnojník,,Konečný		5 12	⋮		7 59	8 09		8 09	13 08		13 08	14 02	14 13		14 22	15 06		16 04	16 04		17 18	19 04	19 04
Hnojník,,u Kubisze		5 14	6 12		8 00	8 10		8 10	13 10		13 10	14 04	14 15		14 24	15 07		16 05	16 05		17 19	19 05	19 05
Komorní Lhotka,,Kamenec		5 16	6 14		8 02	8 12		8 12	13 12		13 12	14 06	14 17		14 26	15 08		16 07	16 07		17 21	19 07	19 07
Komorní Lhotka,,škola		5 18	6 16		8 04	8 14		8 14	13 14		13 14	14 07	14 19		14 28	15 10		16 09	16 09		17 23	19 09	19 09
Komorní Lhotka,,náměstí		5 20	6 18		8 06	8 16		8 16	13 16		13 16	14 08	14 20		14 29	15 11		16 11	16 11		17 24	19 11	19 11
Komorní Lhotka,,U Gadliny		5 23	6 20		8 08	8 18		8 18	13 18		13 18	14 23	14 34		14 31	15 13		16 13	16 13		17 27	19 13	19 13
př Komorní Lhotka,,konečná		5 25	6 22		8 10	8 20		8 20	13 20		13 20	14 25	14 36		14 33	15 15		16 15	16 15		17 30	19 15	19 15

Rys. 14.1.3.2. Rozkład jazdy linii autobusowej Komorní Lhotka– Hnojník w Czechach. Przy dworcu kolejowym w Hnojniku znajduje się węzeł przesiadkowy z przystankiem kolejowym.

Źródło: www.kodis.cz.

Linia 66, Nádraží Hlučín > Křížkova			
3.7.2013 St (celý týden)			
Min.	Zastávka	Pásmo	Hod. Pracovní den
0	Nádraží Hlučín  	20	0
2	Pneuservis	20	1
4	Hlučín cihelna	13-20	2
11	Hornické muzeum	1-13	3
13	Hlučinská	1	4
15	Důl Odra	1	5 30
17	Sad B.Němcové 	1	6 30
18	Sad B.Němcové	1	7 30
20	Křížkova	1	8
			9
			10
			11
			12
			13 30
			14 30
			15 30
			16 30
			17
			18
			19
			20
			21
			22
			23

Rys. 14.1.3.3. Przykład przystankowego rozkładu jazdy z zaznaczonymi piktogramami.

Źródło: www.kodis.cz.

- dodatkowo, na przystankach i dworcach stanowiących węzły przesiadkowe zaleca się stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu oraz oznaczenie dróg dojścia pomiędzy tymi przystankami odpowiednimi piktogramami i strzałkami, o ile jest to konieczne.

Na dworcach i ważniejszych węzłach przesiadkowych zaleca się umieszczenie tablic elektronicznych z wyświetlanymi na bieżąco najbliższymi odjazdami (dodatkowo z przyjazdami, ewentualnie opóźnieniami i innymi informacjami dodatkowymi), zbiorczo dla wszystkich środków transportu korzystających z węzła wraz z oznaczeniem stanowisk, peronów i przystanków.

14.1.4 Punkty obsługi pasażerów

W celu zwiększenia zasięgu oraz jakości informacji pasażerskiej, wzorem funkcjonujących obecnie zintegrowanych systemów transportu publicznego, pożądanym rozwiązaniem jest uruchomienie punktów obsługi pasażerów. Biura takie powinny powstać w obrębie największych węzłów przesiadkowych w Aglomeracji Wałbrzyskiej, tj. co najmniej w Wałbrzychu i Świdnicy (oraz opcjonalnie w Kamiennej Górze, Nowej Rudzie, Szczawnie – Zdroju oraz w Świebodzicach). Ich zadaniem będzie umożliwienie obecnym i potencjalnym pasażerom uzyskania w jednym miejscu kompletnej informacji na temat funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, wraz z uwzględnieniem systemów komunikacji miejskiej oraz wojewódzkiej na obszarze aglomeracji. W szczególności punkty obsługi pasażerów powinny umożliwiać:

- zakup wszystkich rodzajów biletów (w tym biletów komunikacji miejskiej – w przypadku utrzymania przez miasta odrębnych taryf niezależnie od honorowania biletów aglomeracyjnych),
- uzyskanie informacji w zakresie taryf biletowych, możliwości dojazdu we wskazane miejsca, aktualnych zmian w układzie komunikacyjnym, przedmiotów przekazanych do biura rzeczy znalezionych,

- złożenie wniosków i reklamacji.

Ponadto w punktach informacyjnych powinny być kolportowane w formie broszur schematy komunikacyjne Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz przystankowe lub liniowe rozkłady jazdy, a także inne materiały informacyjno – promocyjne.

14.2 Informacja pasażerska w pojazdach

Rekomendowane jest stworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej wewnątrz i na zewnątrz pojazdów, podkreślającego spójność publicznego transportu zbiorowego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej poprzez spójną politykę wizualną. Docelowo standardy opisywane w niniejszym rozdziale powinny objąć komunikację miejską w Wałbrzychu, Świdnicy i Świebodzicach oraz linie organizowane na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Dla pojazdów realizujących połączenia na liniach podstawowych na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej przyjmuje się, iż:

- Każdy pojazd będzie wyposażony co najmniej w przednią i boczną tablicę zewnętrzną, zawierającą kierunek jazdy – przystanek końcowy (zmieniany na każdej pętli) oraz numer linii komunikacyjnej. W pojazdach wprowadzanych do eksploatacji jako fabrycznie nowe należy stosować wyświetlacze elektroniczne (dodatkowo z wyświetlaczem z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii komunikacyjnej).
- Na tablicy przedniej możliwe jest także prezentowanie nazw przystanków pośrednich poprzedzonych słowem „przez” (np. „Kamienna Góra przez Czarny Bór”).
- Wnętrza pojazdów należy wyposażyć w schematy tras wszystkich linii komunikacyjnych zarządzanych przez organizatora połączeń aglomeracyjnych wraz z oznaczeniem stref taryfowych, natomiast na zewnątrz powinno zostać umieszczone logo publicznego transportu zbiorowego Aglomeracji Wałbrzyskiej jako oznaczenie graficzne jednoznacznie wskazujące na honorowanie w pojeździe wspólnej taryfy (dotyczy również linii uzupełniających obsługiwanych przez koncesjonariuszy).
- Autobusy przeznaczone do obsługi podstawowych linii na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej powinny zostać pomalowane w ustalony, jednolity schemat barw. Ponadto obowiązywać będzie bezwzględny zakaz zaklejania szyb reklamami oraz foliami przyciemniającymi.
- Pojazdy wprowadzane do ruchu jako fabrycznie nowe powinny być wyposażane w wyświetlacz wewnętrzny prezentujący nazwy kolejnych przystanków oraz możliwości przesiadek na inne linie komunikacji aglomeracyjnej (fot. 14.2.1 – 14.2.2). W pojazdach używanych należy zagwarantować co najmniej tablice z wykazem przystanków na linii komunikacyjnej.



Fot. 14.2.1. Tablica LCD wewnątrz pojazdu, prezentująca kolejne przystanki wraz z możliwościami przesiadki na poszczególne linie (Zurych).

Źródło: materiały własne TRAKO



Fot. 14.2.2. Tablica LCD wewnątrz pojazdu, prezentująca szczegółowe możliwości przesiadki na najbliższym przystanku według schematu: godzina odjazdu – linia – kierunek (Zurych).

Źródło: materiały własne TRAKO



Fot. 14.2.3. Przykład piktogramu umieszczanego na tablicy kierunkowej autobusu.

Źródło: materiały własne TRAKO

14.3 Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o transporcie publicznym powinna także docierać do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego powinna obejmować elementy wymienione poniżej.

Serwis internetowy

Podstawą informacji o sieci oraz ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy. Przede wszystkim powinien oferować wyszukiwarkę wszystkich połączeń transportu publicznego na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej, obejmującą :

- komunikację miejską,
- komunikację międzygminną,
- połączenia wojewódzkie, przebiegające przez obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej (np. połączenia kolejowe na trasie Jelenia Góra – Wrocław albo autobusowe w relacji Kamienna Góra – Wrocław).

Kolejnymi informacjami zamieszczonymi na portalu powinny być znormalizowane tabelaryczne rozkłady jazdy na poszczególnych liniach komunikacji zbiorowej (format A4, plik .doc lub .pdf). Na stronie głównej portalu należy umieścić odnośniki do cenników za przejazd, ewentualnych promocji biletowych, map połączeń, zmian w rozkładach jazdy oraz informacji o utrudnieniach w ruchu. W dalszej części należy informować odbiorców o danych organizatorów, operatorów i przewoźników. Portal powinien przyjąć szatę graficzną zgodną z identyfikacją wizualną Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Aktualności i informacje o zmianach w ofercie przewozowej mogą być także publikowane na popularnych portalach społecznościowych, pozwalających dotrzeć do szerokiego grona odbiorców.

Aplikacja na urządzenia mobilne

Kolejnym elementem aglomeracyjnego systemu informacji pasażerskiej będzie aplikacja przeznaczona na cieszącą się coraz większą popularnością przenośne urządzenia elektroniczne, takie jak smartfony, tablety etc. Powinna ona składać się z modułów zawierających co najmniej:

- pełną informację o rozkładzie jazdy wszystkich przewoźników oraz operatorów wykonujących przewozy na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej,
- wyszukiwarkę połączeń,
- informacje o zmianach w ofercie przewozowej,
- komunikaty o zakłóceniach w ruchu.

Infolinia

Rekomendowanym działaniem jest również uruchomienie telefonicznego centrum informacyjnego, umożliwiającego uzyskanie pasażerom wszelkich informacji opisanych w poprzednich rozdziałach.

15. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

15.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej i polityki parkingowej gmin (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich i międzygminnych) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla transportu publicznego oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu,
- dążenie do integracji różnych systemów transportu publicznego
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych.
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami. Skutki podjętych decyzji w procesie przygotowania i realizacji inwestycji będą oddziaływać korzystnie lub niekorzystnie na funkcjonowanie transportu przez wiele następnych lat.

Biorąc to pod uwagę, ważnym elementem całego procesu jest udział w jego realizacji organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem powinna być także weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym Aglomeracji Wałbrzyskiej były zgodne z niniejszym dokumentem, zapewniając segmentowi transportu publicznego odpowiednio wysoki udział w podróżach międzygminnych.

15.2 Koncepcja integracji taryfowo – biletowej

Obecnie na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej każdy organizator/przewoźnik kreuje odrębną politykę taryfowo-biletową. Poniżej, pokrótce omówiono obowiązujące taryfy.

Wałbrzych

W komunikacji miejskiej obowiązują wyłącznie bilety emitowane przez Gminę Wałbrzych, z ulgami gminnymi oraz ustawowymi.

System taryfowo-biletowy w komunikacji miejskiej w Wałbrzychu stanowią:

- bilety jednorazowe – charakteryzujące się stałą ceną za przejazd wyłącznie w jednym pojeździe bez względu na czas przejazdu i jego długość;
- bilety jednorazowe wakacyjne – uprawniają dzieci i młodzież w wieku od 7 do 20 lat do ulgowych przejazdów w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia;
- bilety jednorazowe socjalne – przysługują w dni robocze od poniedziałku do piątku od godz. 6:00 do godz. 18:00 osobom upoważnionym do świadczeń z pomocy społecznej, zameldowanym na terenie Gminy Wałbrzych;
- bilet jednorazowy dobowy - obowiązuje przez 24 godziny licząc od godziny jego skasowania.
- bilety okresowe na okaziciela – uprawniają do dowolnej liczby przejazdów dziennymi, miejskimi liniami przez okres wskazany w jego elektronicznej pamięci. Bilety te mogą obowiązywać na jedną, dwie lub na wszystkie linie.

Komunikacja podmiejska Wałbrzycha (funkcjonująca na podstawie porozumień międzygminnych z Gminą Wałbrzych)

Na liniach podmiejskich obowiązuje ten sam system taryfowo – biletowy, jak w komunikacji miejskiej w Wałbrzychu.

Na wszystkich połączeniach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Wałbrzych obowiązuje taryfa jednolita.

Świebodzice

W komunikacji miejskiej obowiązują bilety w taryfie jednolitej emitowane przez Gminę Świebodzice z ulgami gminnymi oraz ustawowymi.

System taryfowo-biletowy w komunikacji miejskiej w Świebodzicach stanowią:

- bilety jednorazowe – charakteryzujące się stałą ceną za przejazd wyłącznie w jednym pojeździe bez względu na czas przejazdu i jego długość;
- bilety okresowe – półmiesięczne oraz bilety miesięczne.

Świdnica

W komunikacji miejskiej obowiązują bilety w taryfie jednolitej emitowane przez Gminę Miasto Świdnica, z ulgami gminnymi oraz ustawowymi (strefa miejska „A”)

System taryfowo-biletowy w komunikacji miejskiej w Świdnicy (strefa miejska „A”) stanowią:

- bilety jednorazowe - charakteryzujące się stałą ceną za przejazd wyłącznie w jednym pojeździe bez względu na czas przejazdu i jego długość. Cena zależy od przejazdu w ramach jednej strefy lub przekroczenia jednej, bądź dwóch granic stref.

- bilety czasowe – 120 minutowy -obowiązuje wyłącznie w strefie miejskiej „A” i uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów w czasie dwóch godzin od momentu skasowania oraz 24 godzinny, który jest biletem sieciowym ważnym we wszystkich strefach i uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu 24 godzin od momentu skasowania;
- bilety okresowe:
 - miesięczne imienne i na okaziciela,
 - 14 dniowe imienne i na okaziciela,
 - wakacyjne miesięczne – ważne w lipcu i sierpniu z ważną legitymacją szkolną lub studencką,
 - zintegrowane miesięczne „wspólny przejazd” – ważne na przejazd koleją na linii Świdnica – Wrocław – Świdnica i na wszystkich liniach komunikacji miejskiej w Świdnicy (ważne w okresie od 15 grudnia 2013 roku do 31 grudnia 2014 roku). Okres obowiązywania biletu musi być zgodny z okresem ważności biletu odcinkowego Kolei Dolnośląskich w obszarze ograniczonym stacjami Świdnica Miasto do stacji Wrocław Główny,
 - specjalne miesięczne imienne – ważne są ze „Świdnicką Kartą Dużej Rodziny”.

Komunikacja podmiejska Świdnicy (funkcjonująca na podstawie porozumień międzygminnych z Gminą Miastem Świdnica)

Na liniach podmiejskich funkcjonuje system taryfowo – biletowy zintegrowany w ramach sieci świdnickiej komunikacji miejskiej, składający się z dwóch stref: podmiejskiej „B” oraz pozamiejskiej „C”. W tych strefach nie obowiązują: bilet czasowy 120 minutowy oraz bilet specjalny miesięczny imienny.

Obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej z wyłączeniem ww. systemów

Transport regionalny, w tym aglomeracyjny, funkcjonujący w transporcie kolejowym jest obsługiwany przez Koleje Dolnośląskie S.A. oraz uzupełniająco przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Natomiast transport autobusowy jest realizowany przez 48 przewoźników, w tym przede wszystkim przez przedsiębiorców prywatnych. Wszyscy przewoźnicy w Aglomeracji Wałbrzyskiej posiadają własne, nieobowiązujące u innych przewoźników, systemy taryfowo-biletowe, oparte głównie na taryfach odcinkowych przestrzennych (cena biletu zależy od długości podróży).

Idea WSPÓLNEGO BILETU AGLOMERACYJNEGO

Aby wyjść naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz umożliwić dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy obszaru poprzez zwiększenie mobilności jej mieszkańców, należy stworzyć zintegrowany system taryfowy rozumiany jako *jeden, wspólny bilet*, który będzie obowiązywał we wszystkich środkach transportu publicznego, obejmujących aglomeracyjny transport autobusowy i kolejowy oraz komunikacje miejskie w Wałbrzychu, Świdnicy oraz Świebodzicach.

Na liniach organizowanych na podstawie umów o koncesji na roboty budowlane lub usługi powinny być honorowane bilety aglomeracyjne.

Ze względu na mnogość organizatorów transportu na przedmiotowym obszarze metody rozliczeń wpływów z biletów muszą być możliwie proste i transparentne dla wszystkich podmiotów, których usługi będą sprzedawane w systemie *BILETU AGLOMERACYJNEGO*. Konstrukcja cennika biletów normalnych (pełnopłatnych) będzie stosunkowo prosta: cena zależec będzie od liczby stref (w taryfie strefowej), w których podróż będzie realizowana lub od liczby przejechanych kilometrów (w taryfie kilometrowej).

Zaletą taryfy kilometrowej jest poczucie większej sprawiedliwości, gdyż podróżni jadący na krótszych odcinkach płacą mniej niż na dłuższych. Natomiast niewątpliwą zaletą taryfy strefowej jest jej prostota (należy jedynie zapoznać się z granicami stref) i łatwe do zapamiętania przez pasażerów ceny biletów. Wadą taryfy kilometrowej jest konieczność wcześniejszego określenia miejsca docelowego podróży i uciążliwość w określeniu ceny biletu.¹⁶²

Każdy z systemów taryfowych inaczej jest odbierany przez pasażerów, a inaczej przez organizatora transportu zbiorowego. Zalety i wady przedstawionych typów taryf – z punktu widzenia organizatora transportu – przedstawiono poniżej.¹⁶³

Taryfa kilometrowa

Zalety

- ✓ możliwość pobierania od pasażerów opłat większych niż opłata podstawowa;

Wady

- ✗ problemy techniczne z wyznaczaniem odcinków;
- ✗ utrudniony sposób ewidencjonowania momentu rozpoczęcia podróży;
- ✗ konieczność dokładnego i szerokiego informowania pasażerów o przebiegu tras i lokalizacji granic poszczególnych odcinków;
- ✗ utrudniona kontrola ważności biletów.

Taryfa strefowa

Zalety

- ✓ prostota, ułatwiająca informowanie pasażerów o granicach stref;
- ✓ możliwość pobierania od pasażerów opłat większych niż opłata podstawowa;

Wady

- ✗ problemy techniczne przy wyznaczaniu stref;

¹⁶² Na podstawie: Transport Miejski. Ekonomika i organizacja. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008













¹⁶³ Ibidem

- ✘ konieczność wypracowania sposobu ewidencji momentu rozpoczęcia podróży i przekroczenia granicy strefy, szczególnie w sytuacji dopuszczającej korespondencyjność;
- ✘ pewne utrudnienie w kontroli ważności biletów, szczególnie w sytuacji dopuszczającej korespondencyjność w ramach stref.

W komunikacji podmiejskiej nie należy stosować taryf czasowych, które mają demotywuujący charakter, ponieważ im dłużej trwa podróż, tym więcej kosztuje. Trudność stwarza wyznaczanie wysokości opłat za przejazdy w przypadku łączenia bardzo zróżnicowanych uprawnień do przejazdów ulgowych, innych w systemach komunikacji miejskiej, innych w systemach komunikacji kolejowej i jeszcze innych w systemach wojewódzkich przewozów drogowych.

Tabela 15.2.1. przedstawia zróżnicowanie uprawnień do przejazdów ulgowych w różnych podsystemach transportowych dla wybranych grup pasażerów. Wszelkie porozumienia pomiędzy organizatorami zawierane w przyszłości mogą uprościć dzisiejszą różnorodność, niemniej jednak proponowany w opracowaniu model rozliczeń wpływów z biletów powinien tę różnorodność uwzględniać.

Tab. 15.2.1. Obowiązujące ulgi na przejazdy komunikacją zbiorową w różnych grupach transportu.

Rodzaj ulgi		Komunikacja autobusowa		Komunikacja kolejowa		Komunikacja miejska
		Bilety jednorazowe	Bilety miesięczne	Bilety jednorazowe	Bilety miesięczne	
	Osoby niepełnosprawne niezdolne do samodzielnej egzystencji	49%	brak	49%	brak	100%
	Osoby niewidome zdolne do samodzielnej egzystencji	37%	37%	37%	37%	100%
	Osoby niewidome niezdolne do samodzielnej egzystencji	93%	93%	93%	93%	100%
	Przewodnik osoby niezdolnej do samodzielnej egzystencji	95%	brak	95%	brak	100%
	Żołnierz niezawodowy					brak
	Dziecko niepełnosprawne	78%	78%	78%	78%	brak
	Opiekun dziecka niepełnosprawnego					brak
	Dziecko do lat 4	100%	brak	100%	brak	100%
	Dzieci od 4 do 6 lat	37%		37%		50%
	Uczeń		49%	37%	49%	50%
	Student, doktorant	brak	51%	51%	51%	50%
	Nauczyciel		33%	33%	33%	brak

Źródło: opracowanie własne

Jeśli w zintegrowanym systemie taryfowym występuje kilka podmiotów prowadzących niezależnie sprzedaż biletów na świadczone w swoim podsystemie usługi przewozowe oraz na usługi świadczone w pozostałych podsystemach, to można zastosować kilka różniących się od siebie modeli rozliczeń wpływów ze sprzedaży.

Model 1 proporcjonalność do realizowanej pracy eksploatacyjnej,

Model 2 proporcjonalność do długości podróży pasażera w taryfie kilometrowej,

Model 3 proporcjonalność do cen biletów obowiązujących w pokonywanych przez pasażera strefach taryfowych.

W modelu pierwszym organizatorzy transportu publicznego dzielą się ze sobą wpływami z biletów ważnych na ich terytoriach w tej samej proporcji, co proporcja realizowanej u obu organizatorów pracy eksploatacyjnej wyrażanej w wozokilometrach w przypadku, gdy w systemach eksploatowane są pojazdy o podobnej wielkości, albo w miejscokilometrach (suma iloczynów pojemności pojazdów

i realizowanych przez te pojazdy wozokilometrów). Bilety nie muszą wówczas być rejestrowane w pojazdach realizujących przewozy na rzecz organizatorów. Warunkiem koniecznym do zastosowania tej metody rozliczeń jest podstawienie do podziału wszystkich wpływów ze sprzedanych biletów w podsięciach dystrybucji organizatorów. Pewną modyfikacją modelu pierwszego jest wprowadzenie umownych wskaźników korygujących wartości miejscokilometrów, stosowanych w przypadkach, gdy organizatorzy zgodnie uznają, że z uwagi na wysoką jakość niektórych środków lokomocji należy miejsca w nich wyżej wyceniać (np.: miejsca w klasie 1 lub przejazd linią ekspresową).

W drugim modelu, na podstawie sprzedanego na daną trasę biletu lub na podstawie zapisu trasy podróży pasażera przez urządzenia pokładowe w pojazdach, dzieli się podróż pasażera na odcinki realizowane w podsystemach poszczególnych operatorów i proporcjonalnie do ich długości dokonywany jest podział wpływu uzyskanego za całą podróż. W tym przypadku wymagana jest rejestracja całej podróży pasażera, a kupowane bilety jednorazowe (tylko zintegrowane, ważne u więcej niż jednego organizatora) muszą posiadać oznaczenie przystanku początkowego i końcowego.

Ze względu na różnorodność kombinacji przejazdów komunikacją miejską w Wałbrzychu/ Świdnicy, proponuje się ustalenie ryczałtowej wartości za komunikację miejską nie wyższej niż 66 % ceny biletu komunikacji miejskiej, odejmowanej (zaliczanej jako przychód organizatora komunikacji miejskiej) od każdego biletu zintegrowanego wykorzystanego na przejazd komunikacją aglomeracyjną oraz komunikacją miejską. Drugą częścią bonifikaty mającą wpływ na atrakcyjną cenę biletu zintegrowanego jest obniżka wartości biletu regionalnego o część miejską (np. operator pobiera opłatę jedynie za przejazd do granicy Wałbrzycha - fragment trasy przebiegający przez Wałbrzych nie jest wliczany do wartości biletu).

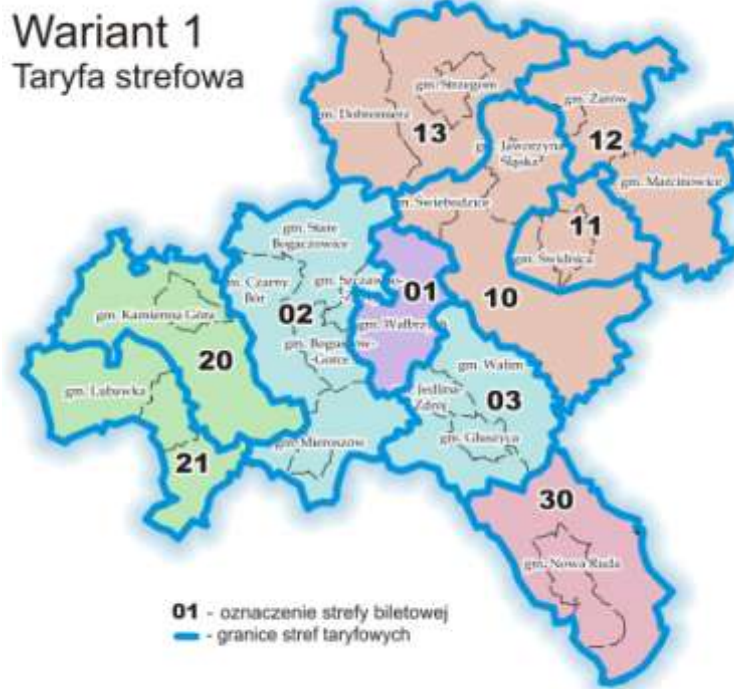
Trzeci model może mieć zastosowanie w systemie strefowym, w którym cena biletu wynika z liczby stref, w których jest on ważny, pomiędzy początkiem i końcem podróży. Miasto Wałbrzych należy podzielić co najmniej na dwie strefy (bilet komunikacji miejskiej może kosztować tyle samo w całym mieście, tj. we wszystkich strefach miejskich). Zasady podziału wpływów ze sprzedaży uzależnią się od liczby stref, w których bilet jest ważny, jeśli wielkość stref jest porównywalna, albo zależnie od specjalnie ustalonego pomiędzy organizatorami klucza podziału wynikającego z cennika opłat i wielkości stref.

Obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej podzielić można na podobnej wielkości strefy tak, aby za przejazd przez nie można było pobierać stałą jednostkę taryfową np. w wysokości 3,00 zł. Terytorium każdej ze stref taryfowych przyporządkowuje się do danego organizatora. Trasy dojazdowe linii aglomeracyjnych do dworców i przystanków końcowych w Wałbrzychu, Świdnicy oraz Kamiennej Góry, których organizatorem jest województwo, należy traktować jako wydzielone strefy tego organizatora zawierające się wewnątrz stref organizatorów komunikacji miejskich. Powyższa idea została przedstawiona na poniższych rysunkach.



Rys. 15.2.1. Podział wpływów pomiędzy organizatorów transportu w taryfie strefowej.

Źródło: opracowanie własne



Rys. 15.2.2. Propozycja podziału obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej na strefy taryfowe – wariant I.

Źródło: opracowanie własne



Rys. 15.2.3. Propozycja podziału obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej na strefy taryfowe – wariant II.

Źródło: opracowanie własne

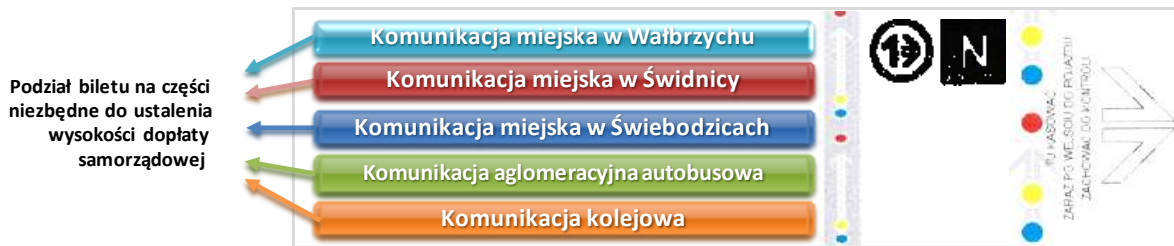
Podstawową zasadą podziału wpływów w tym modelu będzie założenie, że wpływy za przejazd w danej strefie należą do organizatora przewozów w tej strefie. Jeśli pasażer w jednej strefie korzysta przemiennie z linii dwóch organizatorów, to wpływy z biletów za przejazd w tej strefie dzielone są pomiędzy obu organizatorów. W przypadku podróży jednym środkiem lokomocji w granicach jednej strefy, metoda podziału jest stosunkowo prosta: wpływy za przejazd np. wewnątrz miasta Wałbrzycha komunikacją miejską należą do organizatora komunikacji miejskiej, natomiast wpływy za przejazd pociągiem należą w całości do organizatora przewozów kolejowych. Należałoby również przyjąć, że wpływy z podróży z przesiadką „kolej w granicach jednej strefy plus komunikacja miejska” dzielone będą po połowie dla organizatora komunikacji miejskiej i komunikacji kolejowej, natomiast w przypadku korzystania z trzech środków lokomocji wpływy z biletu będą dzielone na trzy części.

Problemem, jaki należy mieć na uwadze, jest podział wpływów z biletów za podróże realizowane jako przejazdy kombinowane (z przesiadką) komunikacją miejską oraz komunikacją aglomeracyjną spowodowanym różnymi zasadami przyznawania uprawnień do biletów ulgowych oraz swobodą ustalania cen biletów przez różnych organizatorów.

Rozwiązaniem może być naliczanie ulg osobno dla każdej z części biletu w przedstawionych powyżej modelach według obowiązujących przepisów. Rozliczenie wpływów z biletów uwzględniać powinno istnienie różnych uprawnień do przejazdów ulgowych w różnych podsystemach transportowych.

Zagadnienia rozliczeń wpływów z biletów będą nieco bardziej skomplikowane przy założeniu utrzymania umów netto pomiędzy organizatorem przewozów i operatorami. Wówczas dodatkowo należy dokonać podziału wpływów na poszczególnych operatorów. Podział wpływów na operatorów jest możliwy przy zastosowaniu tych samych, wyżej wymienionych modeli. W przypadku występowania kilku operatorów na jednej trasie konieczne będzie uzależnienie wysokości należności od rejestracji biletów w pojazdach (ewentualnie na stacjach) przy wsiadaniu oraz wysiadaniu. Różnice pomiędzy systemem rozliczeń wpływów z biletów przy umowach netto i brutto przedstawiono na poniższym rysunku.

a) Jeden organizator transportu w Aglomeracji Wałbrzyskiej



b) Wielu organizatorów (umowy brutto)



c) Wielu organizatorów (umowy netto)



Rys. 15.2.4. Zasada rozliczeń wpływów z biletów przy umowach netto i brutto.

Źródło: opracowanie własne

Wszystkie przedstawione powyżej rozwiązania mogą być stosowane w dowolnym wariacie organizacji zintegrowanego transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej. W przypadku jednego organizatora odpowiedzialnego za komunikacje miejskie oraz aglomeracyjną, nie będzie potrzeby podziału wpływów z biletów pomiędzy różnych organizatorów, jednak wskazanie podziału środków z biletów za przejazd poszczególnymi trasami będzie konieczne dla wyznaczenia wysokości dopłat do transportu publicznego wpłacanych organizatorowi przez poszczególne samorządy.

Zaleca się wykorzystywanie do wzajemnych rozliczeń danych pochodzących z automatycznych systemów rejestracji tras podróży posiadaczy biletów jak również danych z punktów sprzedaży biletów.

W przypadku stosowania biletów papierowych, gdy nie ma możliwości wyznaczenia podziału wpływów z biletów w oparciu o automatyczną rejestrację i rozliczenia, winno się wykonywać cykliczne badania struktury biletów wykorzystywanych przez pasażerów.

15.3 Możliwe metody organizacji aglomeracyjnego transportu publicznego

Publiczny transport zbiorowy, jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹⁶⁴.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone odpowiednio w:

- ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej,
- ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Organizacja transportu publicznego i zarządzanie nim, odbywa się na trzech poziomach:

- politycznym - realizowanym przez ministra właściwego do spraw transportu publicznego lub właściwe jednostki samorządu terytorialnego - w zakresie określania celów oraz zasad ich finansowania,
- planistyczno-organizacyjnym - realizowanym przez organizatorów transportu publicznego – wyspecjalizowane jednostki utworzone dla wypracowania zasad funkcjonowania tego transportu i ustalania zadań ukierunkowanych na osiągnięcie ustalonych celów,
- wykonawczym - realizowanym przez operatorów, przewoźników oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w transporcie publicznym.

Samorządy terytorialne pełnią podstawową rolę w organizacji i zarządzaniu transportem publicznym. Rola ta wynika z ustaw regulujących działalność tego samorządu – ustawy o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim, a także z innych aktów prawnych, m. in.:

- z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych)¹⁶⁵,
- z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej)¹⁶⁶,
- z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego)¹⁶⁷,
- z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz współpracy

¹⁶⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 14.

¹⁶⁵ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2011 r. nr 45 poz. 236).

¹⁶⁶ Dz. U. z 2011r. nr 5, poz. 13 ze zm.

¹⁶⁷ t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 ze zm.

jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi)¹⁶⁸,

- z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli)¹⁶⁹,
- z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu)¹⁷⁰,
- z ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów)¹⁷¹.

Organizowanie transportu publicznego, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹⁷², polega w szczególności na:

- 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e) systemu informacji dla pasażera;
- 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze własności organizatora;
- 6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;

¹⁶⁸ t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 ze zm.

¹⁶⁹ t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 260 ze zm.

¹⁷⁰ t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.

¹⁷¹ t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1173 ze zm.

¹⁷² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 15 ust. 1.

- 7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007¹⁷³.

Organizatorem transportu publicznego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest¹⁷⁴:

- gmina:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,

¹⁷³ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. Art. 7 ust. 2 mówi o zadaniach związanych z zamówieniami publicznymi.

¹⁷⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

- właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawarły porozumienie,
- minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Zadania organizatora¹⁷⁵ w przypadku:

- gminy – wykonuje wójt, burmistrz albo prezydent miasta,
- związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego,
- powiatu – starosta,
- miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu,
- związku powiatów – zarząd związku powiatów,
- województwa – marszałek województwa.

Samorządy terytorialne, organizując transport publiczny oraz wykonując związane z tym transportem zadania, mogą tworzyć jednostki organizacyjne, a także zawierać umowy z innymi podmiotami¹⁷⁶. Formy realizacji tych zadań określa ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej: gospodarka komunalna może być prowadzona w szczególności w formach zakładu budżetowego lub spółek prawa handlowego¹⁷⁷.

Zadania gospodarcze mogą być także powierzane do wykonywania osobom fizycznym, osobom prawnym lub jednostkom organizacyjnym niemającym osobowości prawnej, w drodze umowy na zasadach ogólnych z uwzględnieniem przepisów o finansach publicznych¹⁷⁸.

Zadania związane z transportem publicznym mogą być więc realizowane:

- samodzielnie przez jednostkę samorządu terytorialnego, albo w drodze współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego¹⁷⁹,

¹⁷⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7 ust. 4.

¹⁷⁶ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 9 ust. 1; Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 578), art. 6 ust. 1; Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 576), art. 8 ust. 1.

¹⁷⁷ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. 1997 nr 9 poz. 43), art. 2.

¹⁷⁸ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. 1997 nr 9 poz. 43), art. 3 ust. 1.

¹⁷⁹ Ustawa o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 10.

- w oparciu o umowy zawarte w wyniku przeprowadzonego postępowania w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych lub ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi¹⁸⁰,
- w oparciu o umowy zawarte bezpośrednio¹⁸¹, w tym zawarte z podmiotem wewnętrznym¹⁸².

W myśl rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (art. 2 lit. j), „*podmiot wewnętrzny* oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami”.

Wybrany wariant struktury organizacyjnej i jej kompetencje zdeterminują wybór lokalizacji siedziby głównej oraz potrzeby utworzenia jej oddziałów.

Wałbrzych jest ważnym centrum społeczno-gospodarczym Sudetów Środkowych oraz liderem Aglomeracji Wałbrzyskiej. Stąd lokalizacja w nim siedziby organizatora transportu publicznego na potrzeby aglomeracji jest jak najbardziej uzasadniona. Istotnym argumentem przemawiającym za tą lokalizacją jest bogate doświadczenie w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego oraz liczne projekty prowadzące do efektywnej organizacji wielu linii międzygminnych na obszarze powiatu wałbrzyskiego. Wałbrzych posiada również odpowiednią jednostkę organizacyjną, zajmującą się zarządzaniem transportem publicznym.

Reasumując, siedzibą organizatora transportu publicznego powinno być miasto lidera jednostki zarządzającej transportem, któremu pozostali jego uczestnicy przekażą kompetencje organizacji transportu publicznego na swoim obszarze.

Na transport publiczny, funkcjonujący na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, składają się:

- transport kolejowy regionalny i dalekobieżny,
- transport miejski (komunikacja miejska w Świdnicy, Świebodzicach i Wałbrzychu),
- transport międzygminny (Wałbrzych – Szczawno-Zdrój, Wałbrzych – Boguszów-Gorce, Wałbrzych – Jedlina-Zdrój – Walim, Wałbrzych – Jedlina-Zdrój – Głuszyca Górna, Świdnica – Marcinowice, Świdnica – miejscowości w Gminie Świdnica),
- transporty komercyjne (uzupełniający system obsługujący Wałbrzych i Szczawno-Zdrój oraz systemy linii międzygminnych),
- transport autobusowy międzymiastowy i dalekobieżny.

Transport ten jest zorganizowany w sposób przedstawiony poniżej:

¹⁸⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 19 ust. 1 pkt 1, 2.

¹⁸¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 19 ust. 1 pkt 3, art. 22.

¹⁸² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 1 pkt 2.

Tab. 15.3.1. Organizacja transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.

L.p.	Poziom polityczny	Poziom planistyczno-organizacyjny	Poziom wykonawczy
1.	Województwo Dolnośląskie Marszałek Województwa	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego (Wydział Transportu)	<ul style="list-style-type: none"> – wojewódzkie pasażerskie przewozy kolejowe – Koleje Dolnośląskie S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – wojewódzkie drogowe przewozy pasażerskie – przewozy komercyjne (m.in.: PKS Kamienna Góra Sp. z o.o., Guliwer S.C.)
2.	Gmina Wałbrzych Prezydent Miasta	Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu (Dział Komunikacji Zbiorowej)	<ul style="list-style-type: none"> – komunikacja miejska – ŚKA Sp. z o.o. – komunikacja międzygminna - ŚKA z o.o.
3.	Gmina Miasto Świdnica	Urząd Miejski w Świdnicy (Departament Komunikacji – Referat Transportu Publicznego)	<ul style="list-style-type: none"> – komunikacja miejska – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Świdnica” Sp. z o.o., – komunikacja międzygminna – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Świdnica” Sp. z o.o.
3.	Gmina Świebodzice	Urząd Miejski w Świebodzicach – Wydział Infrastruktury Technicznej	<ul style="list-style-type: none"> – komunikacja miejska - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Świdnica” Sp. z o.o.
4.	Pozostałe gminy obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej wójtowie, burmistrzowie	Jednostki organizacyjne urzędów gmin	<ul style="list-style-type: none"> – transport komercyjny wykonywany przez przewoźników na własne ryzyko

Źródło: opracowanie własne

Prowadzeniem spraw związanych z planowaniem, organizacją i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej zajmują się:

- jednostka organizacyjna Urzędu Miasta Wałbrzycha, tj. Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta,
- Referat Transportu Publicznego w Departamencie Komunikacji w Urzędzie Miejskim Świdnicy,
- Wydział Infrastruktury Technicznej Urzędu Miejskiego w Świebodzicach.

Do zakresu działań Działu Komunikacji Zbiorowej w Zarządzie Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu w szczególności należy¹⁸³:

- projektowanie linii komunikacyjnych, rozkładów jazdy,
- kontrolowanie jakości wykonywanych usług przez operatorów komunikacji miejskiej oraz przewozów szkolnych,
- organizacja systemu informacji pasażerskiej,
- prowadzenie zarządzania sprawami związanymi z infrastrukturą przystankową,
- emisja i dystrybucja biletów komunikacji miejskiej, w tym wydawanie e-kart,
- zarządzanie kontrolą biletową w tym organizacja pracy konduktorów w autobusach komunikacji miejskiej,
- windykacja należności za przejazdy bez ważnego biletu,
- realizacja zadań związanych z projektami finansowanymi ze środków zewnętrznych.

Do zakresu działań Referatu Transportu Publicznego w Urzędzie Miejskim w Świdnicy w szczególności należy¹⁸⁴:

- zarządzanie lokalnym transportem zbiorowym (planowanie układu komunikacyjnego, rozkładów jazdy etc.),
- zamawianie usług przewozowych,
- współdziała z gminami ościennymi w zakresie finansowania komunikacji miejskiej oraz planowania usług przewozowych,
- podejmowanie działań w celu poprawy jakości świadczonych usług,
- nadzór nad dystrybucją biletów,
- prowadzenie kontroli biletowej.

Do zakresu działań Wydziału Infrastruktury Technicznej w Urzędzie Miejskim w Świebodzicach związanych z transportem publicznym w szczególności należy¹⁸⁵:

- wydawanie zezwoleń i zaświadczeń na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Świebodzicach,
- wydawanie uzgodnień na udzielenie lub zmianę zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym,
- wydawanie zgód przewoźnikom na korzystanie z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Świebodzice,

¹⁸³ Zarządzenie nr 57/2014 Dyrektora Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu z dnia 2 lipca 2014 r. w sprawie nadania Regulaminu organizacyjnego Zarządowi Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu.

¹⁸⁴ Zarządzenie nr 120-110/2012 Prezydenta Miasta Świdnicy z dnia 17 grudnia 2012 r. zmieniające zarządzenie w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego w Świdnicy.

¹⁸⁵ Zarządzenie nr 748/2013 Burmistrza Miasta Świebodzice z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Urzędu Miejskiego w Świebodzicach.

- ustalanie warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Świebodzice.

W kolejnych rozdziałach przedstawiono możliwe metody organizacji zintegrowanego aglomeracyjnego transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej.

15.3.1 Porozumienie międzygminne

Gminy mogą zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednej z nich określonych zadań publicznych¹⁸⁶. Podejmowanie uchwał w sprawach współdziałania z innymi gminami oraz wydzielanie na ten cel odpowiedniego majątku należy do wyłącznej właściwości rady gminy¹⁸⁷.

Przepis prawa nie upoważnia jednakże gmin do powierzenia swoich zadań samorządowi powiatu czy województwa. Tak więc gmina jest uprawniona jedynie do przekazania swoich zadań publicznych drugiej gminie lub związkowi międzygminnemu.

W ramach porozumień gminy mogą udzielać sobie pomocy, w tym pomocy finansowej¹⁸⁸.

Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonych zadań¹⁸⁹.

Porozumienie powinno określać, w jakiej formie te zadania będą wykonywane, a także – w jaki sposób gminy będą pokrywać swoje udziały w kosztach realizacji porozumienia (powinno definiować procedurę obliczania wielkości kosztów, przewidywanych do poniesienia przez gminy, a także terminy płatności zobowiązań) oraz jak będą dzielone przychody.

Koszty gminy będącej stroną porozumienia obejmują:

- koszty ponoszone przez nią bezpośrednio z tytułu usług wykonywanych na jej rzecz,
- wynagrodzenia operatorów z tytułu realizowania zintegrowanych usług przewozowych,
- rekompensaty z tytułu honorowania przez operatorów zintegrowanych biletów uwzględniających regionalne ulgi obowiązujące na obszarze gminy.

Z drugiej strony, likwidacja w tych gminach niektórych komórek organizacyjnych, zajmujących się gminnym transportem publicznym, wpłynie na zmniejszenie kosztów ponoszonych przez gminę.

Przychód gminy będącej stroną porozumienia stanowią przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych, wynikające ze stosowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Mogą też wystąpić dopłaty z budżetu innych jednostek samorządu terytorialnego z tytułu realizacji zamawianych przez nie usług.

Ważne znaczenie ma uregulowanie dotyczące przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia porozumienia w okresie obowiązywania umów zawartych z operatorami oraz z innymi podmiotami wykonującymi usługi w ramach transportu publicznego; związane jest to z ewentualną koniecznością pokrycia roszczeń operatorów i tych podmiotów wynikających z rozwiązania ich umów. W przypadku podjęcia przez gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej współdziałania na podstawie porozumienia międzygminnego, na obszarze objętym takim porozumieniem zadania gmin określone w art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, wykonywałyby określony w porozumieniu

¹⁸⁶ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 74 ust. 1.

¹⁸⁷ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 18 ust. 2 pkt 12.

¹⁸⁸ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 10 ust. 1, 2.

¹⁸⁹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 74 ust. 2.

organizator transportu publicznego. Mogłaby nim być komórka organizacyjna lub jednostka budżetowa lidera porozumienia, albo spółka kapitałowa będąca podmiotem wewnętrznym gmin – sygnatariuszy porozumienia.

Współdziałanie między gminami wymaga podjęcia odpowiedniej uchwały ich organów stanowiących¹⁹⁰.



Rys. 15.3.1.1. Organizacja transportu publicznego na podstawie porozumienia międzygminnego

Źródło: opracowanie własne

Aktualnie na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej funkcjonują porozumienia międzygminne, w oparciu o które wykonywane przewozy osób na liniach komunikacyjnych łączących Wałbrzych oraz Świdnicę z miejscowościami danych gmin – partnera porozumienia realizowane jest przez świdnicką oraz wałbrzyską komunikację miejską. Są to porozumienia:

- pomiędzy Gminą Miastem Świdnica a Gminą Świdnica

(uchwała nr XXV/279/04 Rady Miejskiej Świdnicy z dnia 22 października 2004 r. oraz uchwała nr XXXVIII/350/2004 Rady Gminy Świdnica z dnia 29 października 2004 r.; w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasto Świdnica, Gminą Świdnica, Gminą Żarów i Gminą Marcinowice w zakresie zbiorowego transportu lokalnego),

¹⁹⁰ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 74.

- pomiędzy Gminą Miastem Świdnica a Gminą Żarów
(uchwała nr XXV/279/04 Rady Miejskiej Świdnicy z dnia 22 października 2004 r. oraz uchwała nr XXIX/173/2004 Rady Miejskiej Żarowa z dnia 28 października 2004 r.; w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasto Świdnica, Gminą Świdnica, Gminą Żarów i Gminą Marcinowice w zakresie zbiorowego transportu lokalnego)¹⁹¹,
- pomiędzy Gminą Miastem Świdnica a Gminą Marcinowice
(uchwała nr XXV/279/04 Rady Miejskiej Świdnicy z dnia 22 października 2004 r. oraz uchwała nr XX/122/04 Rady Gminy Marcinowice z dnia 4 listopada 2004 r.; w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasto Świdnica, Gminą Świdnica, Gminą Żarów i Gminą Marcinowice w zakresie zbiorowego transportu lokalnego),
- pomiędzy Gminą Wałbrzych a Gminą Boguszków – Gorce
(uchwała nr XLVI/424/2013 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 28 marca 2013r. w sprawie przejścia od Gminy Boguszków - Gorce zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego i uchwała nr XXIX/173/13 Rady Miejskiej w Boguszkowie - Gorcach z dnia 28 marca 2013r. w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego),
- pomiędzy Gminą Wałbrzych a Gminą Głuszycą
(uchwała Nr XLVI/423/2013 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 28 marca 2013 roku w sprawie przejścia od Gminy Głuszycą zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego i uchwała Nr LXXII/284/2014 Rady Miejskiej w Głuszycy z dnia 28 czerwca 2014 r. w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego),
- pomiędzy Gminą Wałbrzych a Gminą Jedlina – Zdrój
(uchwała nr XXXIII/275/2012 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 28 czerwca 2012 r. w sprawie przejścia od Gminy Jedlina-Zdrój zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego i uchwała nr XVIII/98/12 Rady Miasta Jedlina-Zdrój z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego),
- pomiędzy Gminą Wałbrzych a Gminą Mieroszów
(uchwała nr XLVI/425/2013 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 28 marca 2013 r. w sprawie przejścia od Gminy Mieroszów zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego i uchwała nr XLI/193/13 Rady Miejskiej Mieroszowa z dnia 27 marca 2013 r. w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego),
- pomiędzy Gminą Wałbrzych a Uzdrowską Gminą Szczawno – Zdrój
(uchwała nr IV/20/2010 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 28 grudnia 2010 r. w sprawie przejścia od Uzdrowskiej Gminy Szczawno-Zdrój zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego i uchwała nr III/13/2010 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 30 grudnia

¹⁹¹ Gmina Żarów z dniem 1 marca 2012 roku wypowiedziała umowę o współfinansowaniu zbiorowego transportu lokalnego, w związku z tym zadanie publiczne dotyczące komunikacji miejskiej w ramach lokalnego transportu zbiorowego nie jest wykonywane na obszarze Gminy Żarów.

2010 r. w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego),

- pomiędzy Gminą Wałbrzych a Gminą Walim

(uchwała nr LXIII/644/2014 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 17 marca 2014r. w sprawie przejścia od Gminy Walim zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego i uchwała nr XLIII/248/2014 Rady Gminy Walim z dnia 13 sierpnia 2014r. w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego).

Zadania w zakresie komunikacji miejskiej na liniach komunikacyjnych przebiegających przez Gminę Miasto Świdnica, Gminę Świdnica, Gminę Marcinowice realizowane są przez Gminę Miasto Świdnica.

Zadania te obejmują w szczególności:

- wydawanie zezwoleń na wykonywanie przewozów,
- organizację przetargów publicznych na wykonywanie przewozów,
- planowanie przebiegu linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy,
- nadzór i kontrolę nad wykonywaniem przewozów,
- wzajemne rozliczenia finansowe między gminami – członkami porozumienia.

Gminy – partnerzy porozumień z Gminą Wałbrzych zobowiązują się na własny koszt do:

- całorocznego utrzymania przystanków (utrzymania w czystości, odśnieżania), utrzymania wiat przystankowych oraz konserwacji nawierzchni na drogach gminnych w obrębie przystanków i pętli położonych na terenie Gmin objętych porozumieniami,
- nieodpłatnego udostępnienia na rzecz Zarządu Dróg Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu przystanków i pętli położonych na drogach gminnych w celu realizacji powyższych porozumień (za wyjątkiem Gminy Mieroszów),
- umożliwienia rozwieszenia rozkładów jazdy na przystankach i w miejscach ogólnie dostępnych,
- realizacji powierzonego Gminie Wałbrzych zadania własnego w zakresie dotyczącym kosztów funkcjonowania linii komunikacji miejskiej przebiegających przez gminy objęte porozumieniem.

15.3.2 Związek międzygminny

Gminy, w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, mogą tworzyć związki międzygminne¹⁹². Związki posiadają osobowość prawną, a zadania publiczne wykonują w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność¹⁹³. Są zarejestrowane w odpowiednim rejestrze prowadzonym przez ministra właściwego ds. administracji publicznej¹⁹⁴.

¹⁹² Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 64 – 73a.

¹⁹³ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 65.

¹⁹⁴ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 68.

Związki z gminami mogą tworzyć również miasta na prawach powiatu¹⁹⁵.

Utworzenie związku należy do kompetencji rad zainteresowanych gmin. Podejmują one uchwały w sprawie utworzenia i przystąpienia do związku¹⁹⁶, a także w sprawie przyjęcia statutu związku¹⁹⁷.

Prawa i obowiązki gmin uczestniczących w związku, związane z wykonywaniem zadań przekazanych związkowi, przechodzą na związek z dniem ogłoszenia jego statutu¹⁹⁸.

Organem stanowiącym i kontrolnym związku gmin jest zgromadzenie związku, które w zakresie zadań zleconych związkowi wykonuje kompetencje przysługujące radzie gminy¹⁹⁹ (m. in. uchwała plan finansowy związku). Zgromadzenie tworzą wójtowie i burmistrzowie gmin uczestniczących w związku²⁰⁰. Organem wykonawczym związku jest zarząd, powoływany i odwoływany przez zgromadzenie spośród jego członków²⁰¹. Gminy, będące członkami związku finansują – w formie składki – jego bieżącą działalność w oparciu o przyjęty plan finansowy związku.



Rys. 15.3.2.1 Organizacja transportu publicznego przez związek międzygminny

źródło: opracowanie własne

¹⁹⁵ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art.74

¹⁹⁶ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 64 ust. 2.

¹⁹⁷ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 67.

¹⁹⁸ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 64 ust. 3.

¹⁹⁹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 69.

²⁰⁰ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 70.

²⁰¹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 73.

W przypadku utworzenia przez gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej związku międzygminnego realizowałyby on zadania organizatora transportu publicznego na obszarze tworzących go samorządów: prowadziłby sprawy w zakresie integracji systemów tego transportu, w tym integracji systemów taryfowo-biletowych.

15.3.3 Porozumienie międzypowiatowe

Powiaty wykonują określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym²⁰². Dla ich realizacji mogą zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednemu z nich prowadzenia zadań publicznych²⁰³. Mogą także zawierać takie porozumienia z jednostkami gminnego samorządu terytorialnego, a także z województwem, na którego obszarze znajduje się terytorium powiatu²⁰⁴.

Podejmowanie uchwał w sprawach współdziałania z innymi jednostkami samorządowymi oraz wydzielanie na ten cel odpowiedniego majątku należy do wyłącznej właściwości rady powiatu²⁰⁵.

Porozumienie powinno określać, w jakiej formie będą wykonywane zadania publiczne, a także – w jaki sposób każdy powiat będzie pokrywać swój udział w kosztach realizacji porozumienia oraz jak będą dzielone przychody. Powinno też regulować przypadek rozwiązania lub wygaśnięcia porozumienia w aspekcie funkcjonowania umów z operatorami oraz innymi podmiotami wykonującymi usługi w ramach transportu publicznego.

W przypadku zawarcia porozumienia międzypowiatowego pomiędzy Gminą Wałbrzych – miastem na prawach powiatu – a powiatami: wałbrzyskim, świdnickim, kamiennogórskim (w zakresie organizacji transportu powiatowego do wszystkich gmin z wyjątkiem Gminy Marciszów) i kłodzkim (w zakresie organizacji transportu powiatowego do obszaru gmin Nowa Ruda – miejskiej i wiejskiej), komórka organizacyjna lidera takiego porozumienia lub jego jednostka budżetowa realizowałaby zadania organizatora powiatowego transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej objętym porozumieniem.

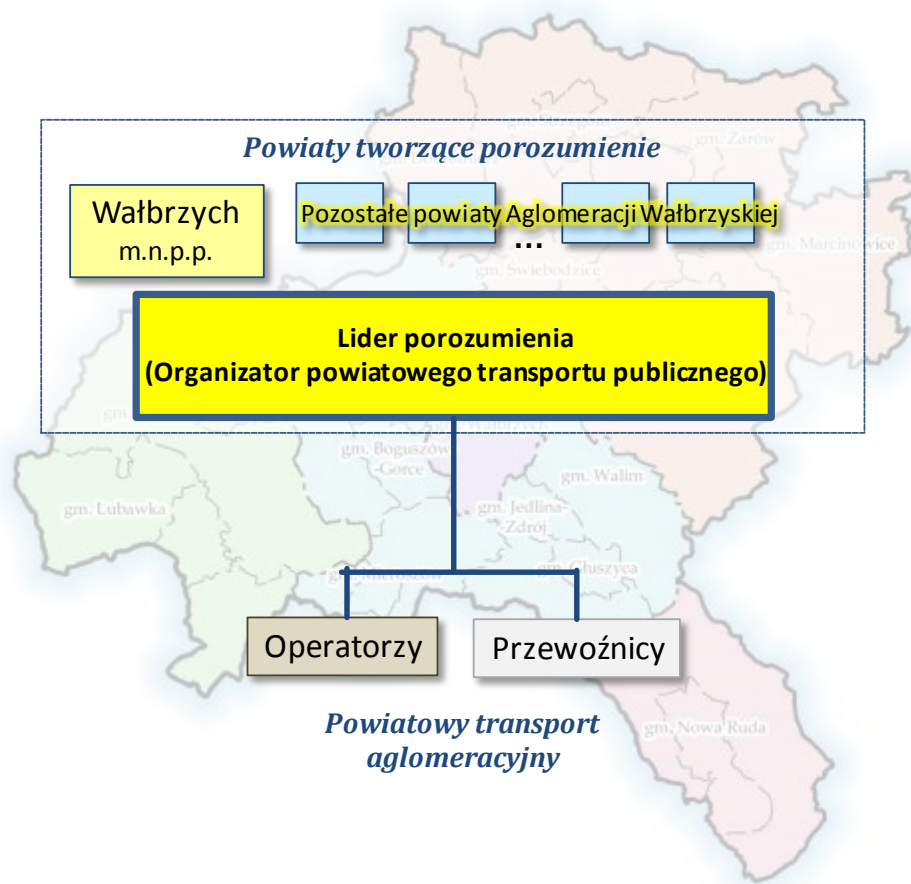
Dopłaty do funkcjonowania linii o charakterze użyteczności publicznej powinny być udzielane przez gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej, które byłyby przekazywane w ramach pomocy finansowej na rzecz organizatora, czyli lidera porozumienia powiatowego.

²⁰² Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 578), art. 4.

²⁰³ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 578), art. 73.

²⁰⁴ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 578), art. 5 ust. 2.

²⁰⁵ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 578), art. 12 pkt 8 lit. h.



Rys. 15.3.3.1. Organizacja transportu publicznego na podstawie porozumienia międzypowiatowego

źródło opracowanie własne

15.3.4 Spółka kapitałowa gmin

Gminy mogą wykonywać swoje zadania publiczne również poprzez spółki kapitałowe²⁰⁶, jedno- lub wieloosobowe, będące ich podmiotem wewnętrznym²⁰⁷.

Spółka, będąca podmiotem wewnętrznym, w przeważającej części swojej działalności musi wykonywać zadania publiczne na rzecz powołujących ją gmin. Nadto:

- musi pozostawać pod kontrolą tych gmin²⁰⁸,
- powinna być spółką z ich 100 % udziałem²⁰⁹,
- musi być rozliczana i kontrolowana z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie²¹⁰.

²⁰⁶ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. 1997 nr 9 poz. 43), art. 9.

²⁰⁷ W rozumieniu art. 2 lit. j rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

²⁰⁸ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., art. 2 lit. j.

²⁰⁹ Na podstawie Wyroku ETS z dnia 11.01.2005 r., Miasto Halle, RPL Recyklingpark Lochau GmbH ..., sygn. akt. C-26/03

Rekompensata musi być odpowiednio rozdzielana pomiędzy powołujące spółkę gminy tak, aby można było przyporządkować odpowiednio koszty i przychody do danej działalności publicznej.

Mogą to być zarówno spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jak i akcyjne. Ich utworzenie należy do kompetencji rad gmin, co następuje w formie odpowiednich uchwał²¹¹.

Spółka kapitałowa posiada osobowość prawną. Tworzona jest dla realizacji zadań publicznych, skutkujących pozyskiwaniem środków finansowych. Otrzymuje środki w postaci kapitału zakładowego w formie pieniężnej lub aportu. Ponadto gminy - wspólnicy, albo udziałowcy, zobowiązane są do świadczeń na rzecz spółki w sposób określony w umowie spółki z o.o.²¹², albo statucie spółki akcyjnej²¹³. Treści tych aktów wynikają z kodeksu spółek handlowych i oprócz wymienionych tam zapisów obejmują inne kwestie, istotne dla wspólników i udziałowców. Konstrukcja prawna spółki umożliwi rozłożenie na nich odpowiedzialności w proporcji do posiadanych przez nich udziałów lub akcji.

Spółce, utworzonej w celu realizacji zadań organizatora transportu publicznego na terenie powołujących ją gmin, nie można przekazywać uprawnień zastrzeżonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym dla prezydentów miast i wójtów/ burmistrzów gmin - partnerów tworzących spółkę, w szczególności związanych z prawem do podejmowania decyzji administracyjnych²¹⁴. Niemniej jednak wszelkie dokumenty związane z władztwem administracyjnym powinny być sporządzane przez pracowników niniejszej spółki kapitałowej.

Należy zaznaczyć, iż rozwiązanie ze spółką kapitałową:

- pozwalać będzie na pełną integrację transportu międzygminnego z systemami komunikacji miejskich,
- ma również istotny wpływ na zmniejszenie kosztów związanych z organizacją transportu: utworzenie przez partnerów jednego organizatora pozwoli na zmniejszenie kosztów zarządu, administracji, obsługi prawnej, ponieważ działy te nie muszą być powielane w kilku jednostkach różnych organizatorów,
- umożliwi sprawną organizację atrakcyjnego dla pasażerów, zintegrowanego systemu transportowego, w którym środki publiczne będą racjonalnie dystrybuowane pomiędzy różne, dostępne na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej gałęzie transportu,

²¹⁰ Rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto, wynikających ze świadczenia usług publicznych z uwzględnieniem rozsądnego zysku, tak aby nie dopuścić do uznania jej za niedozwoloną pomoc publiczną.

Dla oceny pomocy publicznej mają znaczenie:

- Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym,
- Komunikat Komisji – Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

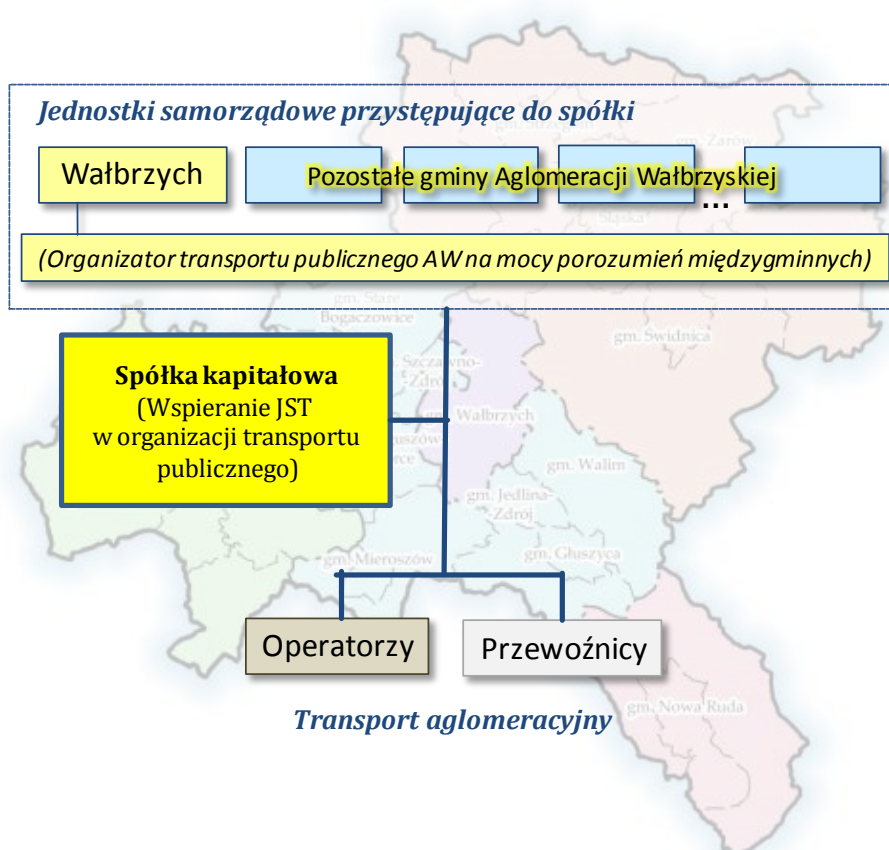
²¹¹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 18 ust. 2 pkt 9 lit. f.

²¹² Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1030 ze zm.), art. 157 – 159.

²¹³ Kodeks spółek handlowych, art. 304.

²¹⁴ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 39.

- łączy kilka kierunków działań społeczno-gospodarczych, ma większą możliwość wpływania na rozwój transportu w aspekcie art. 15 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, tzn. na:
 - uregulowania polityki transportowej i planów transportowych,
 - wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego,
 - ocenę projektów strategicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego w aspekcie społecznych potrzeb przewozowych,
 - wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami poprzez Internet, czy telefon komórkowy, zapewniającej pasażerom wszechstronne informacje o komunikacji miejskiej (przewoźnikach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo-biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.), a organizatorowi – wiedzę o potrzebach przewozowych i taryfowych pasażerów,
- umożliwia łatwe rozszerzenie systemu na inne, zainteresowane gminy,
- w porównaniu z pozostałymi wariantami charakteryzować się może najwyższą efektywnością.



Rys. 15.3.4.1. Spółka kapitałowa z udziałem gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej zarządzająca transportem publicznym

źródło: opracowanie własne

Utworzenie spółki wieloosobowej z udziałem gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej, wymaga wcześniejszego porozumienia samorządów w kwestii zawiązania takiego podmiotu gospodarczego, a następnie podjęcia przez wszystkie rady gmin odpowiednich uchwał. Akt założycielski utworzonej spółki (umowa spółki z o.o. albo statut spółki akcyjnej) będzie regulować prawa i obowiązki, również finansowe, wspólników czy akcjonariuszy.

Zasady tworzenia spółek z ograniczoną odpowiedzialnością i spółek akcyjnych oraz przystępowania do nich, określa ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych. W oparciu o jej przepisy organ wykonawczy lidera porozumienia wykona czynności niezbędne do powstania spółki²¹⁵:

- zawarcie przez samorzady powołujące spółkę umowy spółki – w przypadku tworzenia spółki z o.o., albo zawiązanie spółki, w tym podpisanie przez założycieli jej statutu – w przypadku tworzenia spółki akcyjnej,
- wniesienie wkładów na pokrycie całego kapitału zakładowego,
- powołanie zarządu spółki,
- ustanowienie rady nadzorczej (lub – w przypadku spółki z o.o. - komisji rewizyjnej. jeśli wymaga tego ustawa lub umowa spółki),
- wpisanie spółki do rejestru sądowego.

15.3.5 Spółka kapitałowa gmin i powiatów

Powiaty i gminy mogą wykonywać swoje zadania publiczne również poprzez spółki kapitałowe²¹⁶, jedno- lub wieloosobowe, będące ich podmiotem wewnętrznym²¹⁷. Zasady utworzenia i funkcjonowania spółki kapitałowej z udziałem gmin i powiatów będą bardzo podobne jak w przypadku spółki z udziałem gmin. Do jej powstania niezbędne będzie uprzednie porozumienie powiatów z liderem porozumienia (miasto na prawach powiatu), potwierdzone odpowiednią uchwałą rady powiatu.

Podstawowym atutem takiego rozwiązania jest założenie o organizacji przewozów powiatowych przez Wałbrzych będący miastem na prawach powiatu, co będzie uprawniało do ubiegania się o zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Zabezpieczeniem finansowym organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie obecność w spółce gmin, które będą wspierały finansowo organizatora w zakresie dopłat do nierentownych przewozów. Obecność powiatów w spółce może być stricte formalna, ograniczona do spełnienia ustawowego warunku o organizacji przewozów powiatowych przez powiaty. Gminy przekazywałyby dotacje celowe na dofinansowanie transportu publicznego w ramach pomocy finansowej na podstawie stosownych umów z Gminą Wałbrzych.

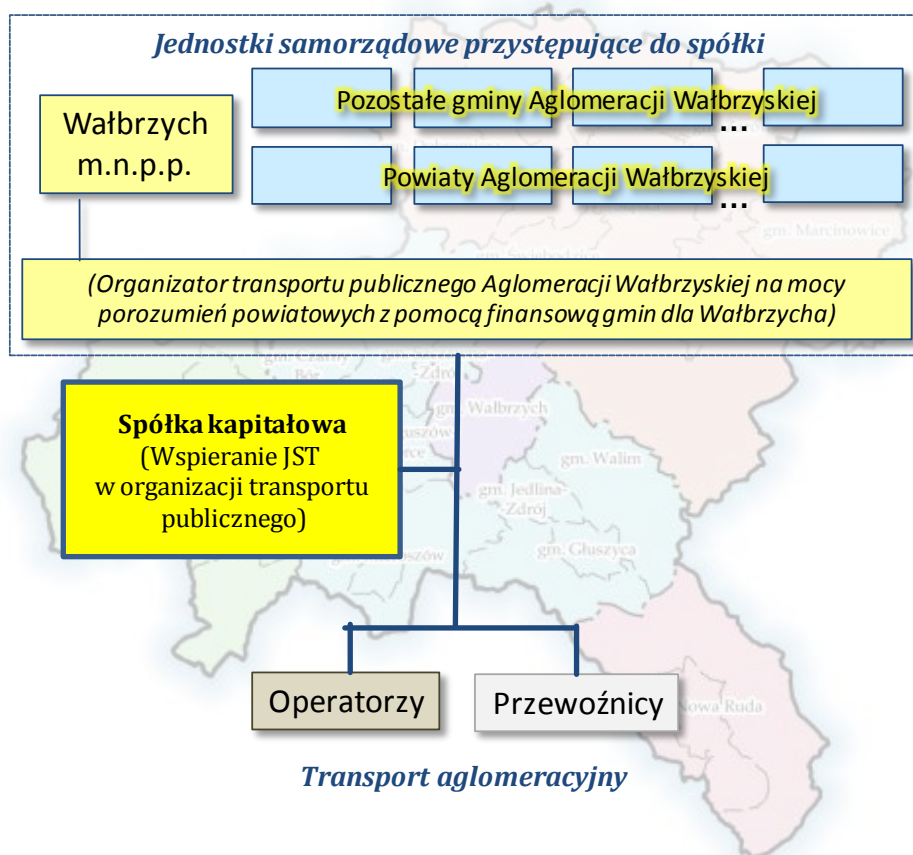
Dodatkową korzyścią z tytułu obecności gmin w spółce utworzonej na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej będzie lepsza i sprawniejsza koordynacja przewozów w komunikacjach miejskich

²¹⁵ Art. 163 dla spółki z o.o., art. 306 dla spółki akcyjnej.

²¹⁶ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. 1997 nr 9 poz. 43), art. 9.

²¹⁷ W rozumieniu art. 2 lit. j rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

z przewozami powiatowymi (aglomeracyjnymi), które na obszarach miast posiadających komunikację miejską powinny być w stosunku do nich komplementarne.



Rys. 15.3.5.1. Spółka kapitałowa z udziałem gmin i powiatów Aglomeracji Wałbrzyskiej zarządzająca transportem publicznym

źródło: opracowanie własne

15.3.6 Porozumienia zawarte pomiędzy organizatorami transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej a Województwem Dolnośląskim

Gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej nie mogą zawierać porozumień w sprawie powierzenia prowadzenia swoich własnych zadań publicznych samorządowi województwa .

Mogą jednakże zawierać porozumienia z tym samorządem dotyczące współpracy, również finansowej, w realizacji zadań własnych województwa²¹⁸.

Porozumienia te mogą dotyczyć dofinansowania wojewódzkich przewozów kolejowych, współpracy przy koordynacji rozkładów jazdy pociągów, współpracy przy budowaniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego, a także współpracy w realizacji innych zadań województwa, np. budowie,

²¹⁸ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 576), art. 8.

modernizacji, czy remoncie dróg wojewódzkich przebiegających przez obszary zainteresowanych gmin.

Powiat może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia swoich zadań publicznych samorządowi województwa, na obszarze którego znajduje się obszar powiatu²¹⁹.

W odniesieniu do organizatora powiatowego transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej porozumienia mogą dotyczyć spraw związanych z wojewódzkimi przewozami kolejowymi, w tym tworzenia wspólnego systemu taryfowo-biletowego, a także współpracy w realizacji innych zadań województwa.

15.3.7 Spółka kapitałowa gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej i Województwa Dolnośląskiego

W Aglomeracji Wałbrzyskiej wójtowie i burmistrzowie gmin oraz Prezydenci Miast Świdnica i Wałbrzych, zarządzający systemami gminnego oraz miejskiego transportu publicznego, mogą wspólnie z Marszałkiem Województwa Dolnośląskiego, odpowiedzialnym za transport kolejowy, zawiązać spółkę kapitałową realizującą ich zadania własne w zakresie organizacji zintegrowanego transportu publicznego. Ma to szczególne znaczenie w aspekcie integracji systemów taryfowo-biletowych.

Spółka byłaby podmiotem wewnętrznym tych jednostek samorządowych, miałyby więc one w niej łącznie 100 % udziałów lub akcji.

Dla powołania spółki, rady zainteresowanych gmin oraz sejmik Województwa Dolnośląskiego musiałyby podjąć odpowiednie uchwały o utworzeniu spółki i przystąpieniu do niej. Muszą zostać także opracowane, w ramach umowy albo statutu spółki, zasady świadczeń na jej rzecz, w tym dotyczące utworzenia kapitału zakładowego oraz dotyczące sposobu przekazywania i rozliczania rekompensaty.

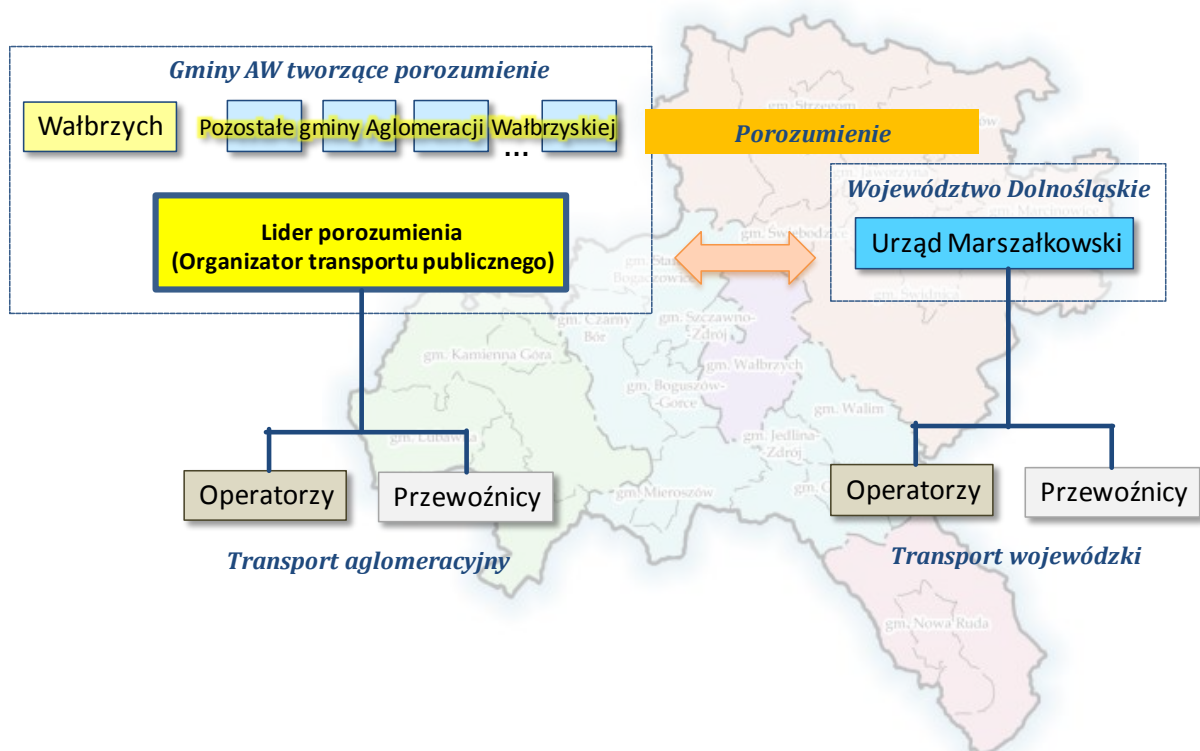
Oprócz rekompensaty spółka nie będzie mogła mieć innych przychodów, w tym przychodów ze sprzedaży biletów przejazdowych. Będą one przychodami właścicieli spółki. Również właściciele będą dokonywać wypłat wynagrodzeń operatorom oraz innym podmiotom gospodarczym, świadczącym usługi w ramach transportu publicznego.

Spółka kapitałowa gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej i Województwa Dolnośląskiego nie będzie mogła przejąć kompetencji związanych z decyzjami administracyjnymi, zastrzeżonych dla Marszałka Województwa Dolnośląskiego²²⁰, jak również zastrzeżonych dla prezydentów, wójtów/ burmistrzów gmin - partnerów tworzących spółkę. Pozostałe kompetencje, po właściwej ich regulacji w umowie powierzenia, spółka mogłaby wykonywać lub przygotowywać²²¹.

²¹⁹ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 578), art. 5 ust. 2.

²²⁰ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 576), art. 46.

²²¹ Zakres kompetencji spółki jest taki sam jak opisany w pkt. 15.3.4 „Spółka kapitałowa gmin”



Rys. 15.3.7.1. Spółka kapitałowa z udziałem gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej i Województwa Dolnośląskiego zarządzająca transportem publicznym

źródło: opracowanie własne

15.3.8 Rekomendacje

W rozdziale 15.2 przeanalizowano modele funkcjonowania taryf kilometrowej oraz strefowej jako potencjalnie możliwe do zastosowania w komunikacji regionalnej na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Na rozległych obszarach, takich jak Aglomeracja Wałbrzyska, w których konieczna jest integracja taryf różnych środków transportu zbiorowego i różnych przewoźników, najbardziej predestynowana do zastosowania jest taryfa strefowa.

W warunkach projektowanego²²² zachowania odrębności podmiotów emitujących bilety i oparcia rozliczeń na umowach typu netto, dążenie do ujednoczenia systemu taryfowego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej wymagać będzie zawarcia porozumień taryfowych pomiędzy Województwem Dolnośląskim organizującym regionalny transport kolejowy i drogowy, a organizatorem publicznego transportu zbiorowego (drogowego lub kolejowego) Aglomeracji Wałbrzyskiej²²³. Najważniejszymi elementami takiego współdziałania będą: rodzaje i zakres

²²² Rekomendowana struktura organizacyjno-funkcyjna aglomeracyjnego transportu publicznego została przedstawiona w rozdziale 15.3.8.

²²³ Możliwe metody powołania oraz formy organizatora transportu Aglomeracji Wałbrzyskiej zostały przedstawione w rozdziale 15.3.8.

wspólnych biletów, katalog uprawnień do ulg i zwolnień z opłat oraz zasady rozliczeń środków finansowych.

Porozumienia taryfowe, ze względu na ich zakres, podzielić można na:

- prowadzące do pełnego ujednoczenia przepisów taryfowych oraz rodzajów i cen biletów ich uczestników;
- zachowujące odrębność przepisów taryfowych oraz cen i rodzajów biletów ich uczestników.

Pełne ujednoczenie przepisów taryfowych oraz rodzajów i cen biletów prowadzi do obowiązywania na objętym porozumieniem obszarze jednego wzoru biletu i najczęściej – w celu zachowania kontroli nad emisją i dystrybucją – przekazania tych funkcji liderowi porozumienia, przy zachowaniu kontroli nad nimi przez pozostałych uczestników porozumienia.

W sytuacji, gdy uczestnicy porozumienia chcą zachować własne przepisy taryfowe oraz ceny i rodzaje biletów, bilet wspólny wprowadza się jako dodatkowy. Istotnym walorem takiego rozwiązania jest zmniejszenie ryzyka finansowego porozumienia, dotyczącego prawidłowości podziału środków, a wynikające z ograniczenia jego zakresu tylko do części oferowanych usług. Ten wariant porozumienia taryfowo-biletowego rekomenduje się dla Aglomeracji Wałbrzyskiej.

15.3.8.1 Rekomendowana struktura organizacyjno-funkcjonalna aglomeracyjnego transportu publicznego

Obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej stanowią 22 gminy wchodzące w skład 4 powiatów, w tym całe powiaty świdnicki, wałbrzyski oraz Gmina Wałbrzych, będąca miastem na prawach powiatu. Jednocześnie przez teren Aglomeracji Wałbrzyskiej przechodzą linie komunikacyjne w transporcie kolejowym organizowane przez województwo dolnośląskie, do których w przyszłości dołączą linie komunikacyjne w transporcie drogowym. Mając to na uwadze należy stwierdzić, że aby stworzyć w pełni zintegrowany transport zbiorowy w Aglomeracji Wałbrzyskiej konieczna jest współpraca wszystkich wymienionych szczebli jednostek samorządu terytorialnego, w tym pod kątem organizacyjno-funkcjonalnym.

Linie komunikacyjne, które będą przebiegały co najmniej przez obszar dwóch gmin, powinny być organizowane jako powiatowe przewozy pasażerskie. Zasadniczą zaletą powiatowych przewozów pasażerskich jest - w przeciwieństwie do komunikacji miejskiej – możliwość uzyskania refundacji z budżetu centralnego za utracone przychody z tytułu udzielania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych. Dopłaty z tytułu stosowania tychże ulg szacuje się na poziomie 15 – 30 % wartości wpływów ze sprzedaży biletów, co stanowi istotny udział w przychodach. Tym samym zmniejszą one deficyt finansowy funkcjonowania linii komunikacyjnych Aglomeracji Wałbrzyskiej. W porównaniu z komunikacją miejską, komunikacja powiatowa cechuje się:

- niższymi kosztami jednostkowymi operatorów regionalnych, w stosunku do których obowiązywałyby niższe wymagania jakościowe i którzy wyłaniani byłiby np. w trybach konkurencyjnych (przetargi nieograniczone),
- wyższymi przychodami z tytułu usług przewozowych ze względu na mniejszy – niż w komunikacji miejskiej - zakres obowiązujących ulg.

W związku z powyższym nowe linie komunikacyjne zaplanowane na potrzeby rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej (w tym i również istniejące linie o charakterze podmiejskim) powinny być organizowane

przez powiat, którym ze względu na posiadane doświadczenie w zakresie kształtowania komunikacji zbiorowej powinien być Wałbrzych, będący miastem na prawach powiatu.

W celu zapewnienia organizacji publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej powinno zostać zawarte porozumienie pomiędzy:

- Wałbrzychem a powiatami świdnickim, wałbrzyskim oraz dodatkowo kamiennogórskim i kłodzkim (dwa ostatnie powiaty mogłyby ograniczyć swój udział w porozumieniu jedynie do powierzenia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie gmin należących do Aglomeracji Wałbrzyskiej, nie ponosząc przy tym żadnych dodatkowych kosztów).

W zestawieniu z ograniczonymi możliwościami finansowymi powiatów należy traktować ich udział jako symboliczny z uwagi na zapewnienie możliwości organizacji tańszych w utrzymaniu powiatowych przewozów pasażerskich. Podmiotami odpowiedzialnymi za finansowanie linii komunikacyjnych powinny być gminy tworzące Aglomerację Wałbrzyską. Miałyby one wpływ na kształtowanie podaży usług na liniach komunikacyjnych przebiegających przez ich teren poprzez udzielenie pomocy finansowej²²⁴ w postaci dotacji celowej na rzecz spółki kapitałowej, czyli organizatora transportu Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Możliwość utworzenia spółki kapitałowej z udziałem gmin i powiatów, jako rekomendowanej formy podmiotu wykonującego zadania związane m.in. z planowaniem i zarządzaniem transportem aglomeracyjnym została szczegółowo przedstawiona w rozdziale 15.3.5.

Spółka powinna zajmować się również czynnościami związanymi z planowaniem i zarządzaniem komunikacjami miejskimi w Świdnicy, Świebodzicach i Wałbrzychu, co znacznie ułatwi integrację funkcjonalną tychże systemów z przewozami o charakterze powiatowym.

Ze względu na planowaną organizację przez Województwo Dolnośląskie wybranych linii komunikacyjnych (kolejowych i drogowych) na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz projektowany uzupełniający względem transportu wojewódzkiego układ linii „aglomeracyjnych”²²⁵, należy współdziałać wraz z województwem dolnośląskim na rzecz:

- integracji taryfowo-biletowej, polegającej na oferowaniu zintegrowanego biletu;
- integracji organizacyjnej, szczególnie w sferze rozkładów jazdy oraz informacji pasażerskiej;
- integracji techniczno-infrastrukturalnej, polegającej na tworzeniu dogodnych węzłów przesiadkowych.

Realizacja wyżej wymienionych przedsięwzięć wymaga zawarcia odpowiednich porozumień między Województwem Dolnośląskim oraz przyszłym organizatorem transportu Aglomeracji Wałbrzyskiej.

15.3.8.2 Analiza ekonomiczno – finansowa rekomendowanej struktury organizatora przewozów

Tradycje zarządzania transportem miejskim przez organizatorów w Polsce sięgają lat 90 dwudziestego wieku. Przejęcie odpowiedzialności za miejski transport publiczny przez samorządy

²²⁴ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym (Dz.U. 1990 nr 16 poz. 95), art. 10 ust. 1, 2.

²²⁵ Projekt sieci komunikacyjnej w Aglomeracji Wałbrzyskiej został przedstawiony w rozdziale 12.

doprowadziło do powołania instytucji organizatora transportu, która w imieniu zamawiającego pełniła funkcje zarządzające. Jako pierwsze powstały zarządy transportu w Gdyni, Warszawie, Radomiu, Białymstoku, Wrocławiu, Szczecinie, Bydgoszczy i Wałbrzychu oraz związki międzygminne w Katowicach (KZK GOP), Tychach, Świerklańcu, Jastrzębiu-Zdroju. Część miast zrezygnowała z powoływania zarządów, realizując tylko niektóre czynności zarządcze i pozostawiając szereg kompetencji po stronie głównych przewoźników miejskich. Ze względu na brak uregulowań prawnych, do momentu pojawienia się ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 roku nie powstały zarządy transportu regionalnego.

Czynności zarządcze województw dotychczas ograniczały się do zamawiania usług transportu kolejowego oraz ich finansowania. W zakresie transportu drogowego aktywność województw ograniczała się do wydawania zezwoleń, czynności kontrolnych oraz do zwrotu utraconych korzyści z tytułu stosowania ulg ustawowych. W myśl zapisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, po zakończeniu okresu przejściowego, województwa są odpowiedzialne za organizację transportu regionalnego (w zakresie linii przekraczających przynajmniej jedną granicę powiatu), natomiast powiaty odpowiadają za organizację regionalnego transportu powiatowego (w zakresie linii, których trasy zawierają się w granicach jednego powiatu). Dla prawidłowej realizacji wyżej wymienionych zadań konieczne jest powołanie specjalistycznych jednostek zarządzających transportem regionalnym – zarządów transportu (w postaci jednostek budżetowych, spółek lub odpowiednio rozbudowanych struktur wydziałów transportu urzędów powiatowych).

Za rekomendowane rozwiązanie na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej wybrano spółkę kapitałową z udziałem gmin i powiatów, dla której sporządzono analizę ekonomiczno – finansową. Oprócz prowadzenia spraw związanych z zarządzaniem liniami na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej, spółka powinna również przejąć zadania Świdnicy, Świebodzic i Wałbrzycha związane z zarządzaniem komunikacji miejskich. Zakłada się, iż do grona pracowników spółki dołączą pracownicy Referatu Transportu Publicznego w Urzędzie Miejskim w Świdnicy oraz Działu Komunikacji Zbiorowej z Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu.

Siedziba spółki powinna być ulokowana w Wałbrzychu, niemniej jednak ze względu na rozległy obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz konieczność dobrego kontaktu z klientem i znajomości jego potrzeb jak również dotychczasowe doświadczenia Świdnicy w organizowaniu transportu publicznego, powinien powstać jej oddział z siedzibą w Świdnicy. Zakładając lokalizację siedziby spółki w Wałbrzychu należy stwierdzić, że w Świdnicy powinien funkcjonować oddział spółki zajmujący się organizacją komunikacji miejskiej obejmującej również sąsiednie gminy. Liczba klientów komunikacji miejskiej, złożoność jej problematyki oraz jej powiązania z systemem drogowym oraz z kluczowymi inwestycjami wymagać będą ścisłej współpracy służb organizatora transportu z innymi służbami miejskimi, jak również zachowania bliskiego kontaktu organizatora z klientami komunikacji miejskiej.

Również w Świdnicy wskazana będzie praca osób związanych z zarządzaniem siecią transportu aglomeracyjnego dla linii komunikacyjnych planowanych na obszarze powiatu świdnickiego.

Nie przewiduje się utworzenia analogicznego oddziału w Wałbrzychu, w którym znajdować się będzie siedziba podmiotu.

W poniższej tabeli zestawiono wymaganą wielkość zatrudnienia w strukturze organizacyjnej spółki kapitałowej z udziałem gmin i powiatów²²⁶.

Tab. 15.3.8.2.1. Zestawienie zatrudnienia w spółce kapitałowej gmin i powiatów.

Wyszczególnienie	Organizator transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej– spółka kapitałowa
Zarządzanie komunikacją miejską w Wałbrzychu	17
Zarządzanie komunikacją miejską w Świdnicy (oddział w Świdnicy)	11
Zarządzanie transportem aglomeracyjnym, w tym:	12
Zarząd	3
Księgowość i administracja	2
Obsługa prawna i zamówień publicznych	1
Planowanie sieci komunikacyjnej	3
Badania, rozwój	2
Zaświadczenia, zezwolenia i licencje	1
ŁĄCZNIE	40

W celu zachowania stabilności i trwałości funkcjonowania spółki, jej zarząd powinien składać się z 3 członków, odpowiedzialnych odpowiednio za funkcjonowanie transportu aglomeracyjnego, komunikacji miejskiej w Świdnicy oraz komunikacji miejskiej w Wałbrzychu.

Występować będą dwie podstawowe grupy kosztów:

- 1) koszty zarządzania transportem ponoszone w celu zapewnienia zintegrowanych usług przewozowych na odpowiednio wysokim poziomie,
- 2) wynagrodzenia (dopłaty) dla operatorów stanowiące częściową zapłatę (oprócz wpływów ze sprzedaży biletów uzyskiwanych przez tych operatorów) za realizowane usługi w oparciu o umowy netto oraz ewentualnie wynagrodzenia dla operatorów stanowiące całkowitą zapłatę za realizowane usługi w oparciu o umowy brutto (w komunikacjach miejskich).

Koszty operatorów w transporcie drogowym pokrywać powinny samorządy gminne, natomiast koszty operatorów komunikacji szynowej - samorząd wojewódzki, zaś w przypadku połączeń Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – samorządy gminne. Gminy mogą udzielać pomocy publicznej województwu na pokrywanie kosztów transportu regionalnego, jeśli zamówią większy niż zakładany w planie transportowym ich rozmiar.

Na koszty jednostki wspólnej przypadać będą następujące grupy wydatków:

- a) koszty osobowe (wynagrodzenia osób zatrudnionych w jednostce,
- b) składki na ubezpieczenia społeczne oraz Fundusz Pracy),
- c) zakup materiałów i wyposażenia,
- d) wynajem pomieszczeń,
- e) zakup energii,

²²⁶ W zestawieniu nie uwzględniono etatów konduktorów w komunikacji miejskiej w Wałbrzychu.

- f) zakup usług remontowo – konserwacyjnych,
- g) zakup usług pozostałych:
 - obsługa prawna,
 - badania marketingowe,
 - usługi informatyczne,
 - hosting,
 - reklama,
 - nadzór w zakresie BHP,
 - opłaty i prowizje bankowe,
 - ochrona obiektów,
 - sprząatanie pomieszczeń,
 - opłaty pocztowe,
 - pozostałe inne,
- h) zakup usług dostępu do sieci Internet,
- i) opłaty z tytułu usług telekomunikacyjnych,
- j) krajowe podróże służbowe,
- k) odpisy na ZFŚS
- l) szkolenia pracowników,
- m) wydatki na zakupy inwestycyjne.

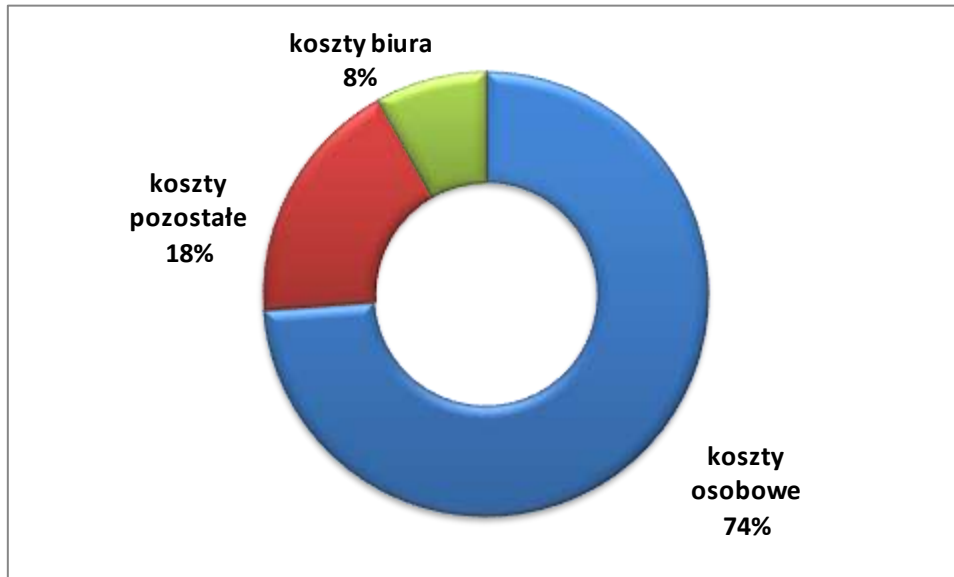
W wydatkach powyższych nie uwzględniono kosztów zakupu i utrzymania wspólnego biletu oraz kosztów zakupu usług przewozowych – wynagrodzeń operatorów. W przypadku tych wydatków jednostka zarządzająca pełniłaby funkcję rozliczającą i nie byłyby one zaliczane do kosztów organizacji usług (kosztów funkcjonowania spółki).

Koszty osobowe obejmują wynagrodzenia dla nieetatowych przedstawicieli rad nadzorczych i komisji.
Ocenia się, iż koszt funkcjonowania spółki kapitałowej zarządzającej transportem publicznym dla Aglomeracji Wałbrzyskiej wynosić będzie 3,12 mln zł rocznie²²⁷.

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę wydatków z podziałem na:

- koszty osobowe,
- koszty biura obejmujące opłaty czynszowe, zakup energii oraz koszty związane z ochroną i utrzymaniem wynajmowanego obiektu,
- pozostałe koszty, w tym przede wszystkim koszty usług zlecanych na zewnątrz, zakup materiałów, wyposażenia oraz inwestycji.

²²⁷ Szacunek obejmuje również zadania związane z zarządzaniem komunikacjami miejskimi w Świdnicy, Świebodzicach i Wałbrzychu



Rys. 15.3.8.2.1. Struktura wydatków jednostki zarządzającej zintegrowanym transportem publicznym

Koszty organizacji zintegrowanego transportu przedstawione powyżej mogą być dzielone na kilka sposobów. Podstawowym kryterium podziału tych kosztów będzie zakres kompetencji wspólnej instytucji działającej na rzecz partnerów.

Wspólna spółka oprócz zarządzania transportem aglomeracyjnym (w tym biletem zintegrowanym) realizować będzie zadania organizatora komunikacji miejskich na rzecz trzech partnerów²²⁸, dlatego też finansowanie działalności spółki nie może być realizowane według równych proporcji.

Według wstępnych szacunków kosztów funkcjonowania tej spółki wynoszących około 3.120.000 złotych ocenia się, że około 1/4 z tych kosztów będzie związana z zarządzaniem transportem regionalnym a ok. 3/4 z zadaniami komunikacji miejskich, dlatego proponuje się, aby:

- 25% kosztów spółki pokrywali solidarnie wszyscy partnerzy gminni (ze współudziałem Gminy Wałbrzych i Gminy Miasto Świdnica) – około 780.000 złotych rocznie,
- 45% kosztów spółki pokrywałaby Gmina Wałbrzych, w imieniu której spółka ta będzie zarządzać komunikacją miejską w Wałbrzychu – około 1.400.000 złotych rocznie,
- 30% kosztów spółki pokrywałaby Gmina Miasto Świdnica, w imieniu której spółka ta będzie zarządzać komunikacją miejską w Świdnicy) – około 940.000 złotych rocznie.

Podział 1/4 kosztów funkcjonowania spółki na rzecz wszystkich gmin powinien być ustalony zgodnie z przyjętym przez partnerów kluczem podziału. Klucz ten wyznaczyć można w oparciu o jedno z poniższych kryteriów:

- a) podział proporcjonalny do liczby mieszkańców gmin,
- b) podział proporcjonalny do liczby wozokilometrów realizowanych na terenie poszczególnych gmin (bez wozokilometrów na liniach komunikacji miejskich),
- c) podział proporcjonalny do liczby miejscokilometrów oferowanych na terenie poszczególnych gmin (bez wozokilometrów na liniach komunikacji miejskich).

Przychody w układzie rodzajowym

²²⁸ Tymi partnerami są Gmina Wałbrzych, Gmina Świebodzice oraz Gmina Miasto Świdnica.

Dla spółki prawa handlowego założonej przez partnerów (gminy, powiaty) podstawowym przychodem przeznaczonym na działalność własną będą przychody z realizowanych na rzecz partnerów zadań, za które Spółka będzie comiesięcznie otrzymywała rekompensatę kosztów. Przychody ze sprzedaży biletów aglomeracyjnych będą wpływały na konto spółki, lecz będą one rozdzielane na partnerów (lub operatorów działających na rzecz partnerów w przypadku umów netto) i przekazywane im według ściśle ustalonego klucza podziału. Modele podziału wpływów ze sprzedaży biletów zostały opisane w punkcie 15.2.

15.4 Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny

15.4.1 Modelowy zintegrowany węzeł przesiadkowy – opracowanie jednolitych standardów

W obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej – w Wałbrzychu, należy wyznaczyć lokalizację i wybudować zintegrowany węzeł przesiadkowy – regionalny dworzec autobusowy (dla wszystkich rodzajów połączeń autobusowych), połączony z dworcem kolejowym dla obsługi komunikacji dalekobieżnej i regionalnej, także z Wrocławia. W miarę potrzeb i uzasadnienia transportowego, funkcjonalnego i ekonomicznego w siedzibach gmin obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej należy lokalizować główne węzły przesiadkowe.

Ze względu na rodzaj środka lokomocji można wskazać węzły przesiadkowe autobus – autobus, pociąg – pociąg oraz autobus – pociąg.

Do każdego węzła przesiadkowego powinien być możliwy dojazd rowerem w systemie Bike and Ride, oraz dojazd samochodem w systemie Park and Ride lub Kiss and Ride. Ich lokalizacja i realizacja powinna być poprzedzona analizą zapotrzebowania na tego typu podróże dla każdej lokalizacji węzła. Zapotrzebowanie na tego typu parkingi jest zmienne i zależy od aktualnej w danym momencie oferty przewozowej (częstotliwości i poziom cen), stopnia przepustowości układu drogowego, szczególnie w miastach oraz dostępności miejsc parkingowych w bezpośrednim sąsiedztwie celów podróży.

W celu przełamania niechęci do przesiadania się w ramach jednej podróży, węzły przesiadkowego należy kształtować w sposób eliminujący utrudnienia na drodze przesiadki oraz instalować dodatkowe wyposażenie ułatwiające korzystanie z transportu jak również zmniejszające uciążliwość oczekiwania na pojazdy. Podstawą właściwego funkcjonowania zintegrowanego węzła przesiadkowego jest zapewnienie elementów funkcjonalnych:

- prawidłowa lokalizacja peronów autobusowych oraz kolejowych na obszarze węzła;
- wspólne perony przesiadkowe – także pociąg – autobus, albo dojścia pomiędzy peronami nie dłuższego niż 100 m, (dotyczy również peronów kolejowych, z dopuszczeniem większej odległości na rozległych dworcach kolejowych)
- w przypadku braku możliwości lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej w bliskim sąsiedztwie peronów kolejowych ze względu rozmiar dużych dworców kolejowych, dojścia pomiędzy peronem kolejowym a przystankami komunikacji miejskiej nie powinny być dłuższe niż 300 m.;
- odpowiednia lokalizacja peronów przystankowych dla komunikacji aglomeracyjnej, lokalnej regionalnej, krajowej i międzynarodowej;

- skrócenie dojścia do przystanków komunikacyjnych i w obszarze węzła przesiadkowego w ramach likwidacji barier terenowych i architektonicznych na ciągach komunikacyjnych
- zadaszenie powierzchni adekwatnej do liczby oczekujących pasażerów, w większych węzłach co najmniej całych peronów przystankowych, wskazane jest zadaszenie także jezdni obok peronu przystankowego;
- lokalizacja przystanków oraz przejść pomiędzy nimi w jednym poziomie, w pozostałych przypadkach zapewnienie ułatwień infrastrukturalnych dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności – pochylnie, windy, schody ruchome, itp.;
- plac postojowy dla autobusów poza obszarem peronów (z zapleczem sanitarnym oraz w miarę możliwości technicznym);
- w przypadku lokalizacji parkingu Park and Ride dojścia do węzła nie przekraczającego 150 m.;
- w przypadku lokalizacji parkingu Bike and Ride oraz Kiss and Ride dojścia do węzła nie przekraczającego 50 m.;
- w przypadku lokalizacji miejsca na postój taxi, dojścia do węzła nie przekraczającego 50 m.;

Natomiast pod względem infrastruktury pasażerskiej zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewniać co najmniej:

- wszelkie ułatwienia dla poruszania się osób niepełnosprawnych, o ograniczonej mobilności, starszych i matek z małymi dziećmi;
- kasy biletowe lub stacjonarne automaty biletowe z pełną ofertą taryfowo-biletową, z możliwością zapłaty kartą i gotówką;
- punkt informacji pasażerskiej – punkty obsługi pasażera, w kluczowych węzłach lub tzw. infokioski;
- elektroniczny system dynamicznej informacji pasażerskiej na peronach przystankowych dla komunikacji miejskiej, dodatkowo w miarę możliwości dla innego rodzaju komunikacji;
- kompleksowa informacja pasażerska: mapy miasta lub aglomeracji z siecią komunikacyjną, rozkładów jazdy linii albo graficzny schemat połączeń, opis obowiązującej taryfy biletowej i wyciągu z regulaminu przewozów obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej, a w miastach z komunikacją miejską także jej taryfy i regulaminu, docelowo również tablice elektroniczne systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na peronach przystankowych dla komunikacji miejskiej, dodatkowo w miarę możliwości dla innego rodzaju komunikacji.

Autobusowe i kolejowe przystanki komunikacyjne położone na obszarze zintegrowanego węzła przesiadkowego powinny spełniać następujące wymagania:

- odpowiednią lokalizację w stosunku do bezpośredniego układu drogowego, szczególnie w obszarze skrzyżowania oraz w obszarze węzła przesiadkowego,
- wyposażenie standardowe w obsłudze komunikacji autobusowej, obejmujące:
 - słupek ze znakiem D-15, nazwą i numerem przystanku oraz wykazem numerów linii komunikacyjnych,
 - zależnie od możliwości technicznych: peron przystankowy na wysokości pierwszego stopnia w autobusie, tj. 35 cm dla każdego nowobudowanego przystanku komunikacyjnego, przy czym dla istniejących przystanków komunikacyjnych sukcesywnie w ramach modernizacji, remontów, przebudów dróg i ulic,
 - wyznaczenie inną fakturą i kolorem peronu przystankowego na wysokości pierwszych drzwi autobusu,

- zaleca się nie stosować zatok przystankowych, wskazuje się na wydzielanie przystanków komunikacyjnych z jezdni – antyzatoka, znak P-17 na pasie ruchu,
- zadane miejsca siedzące,
- wyposażenie standardowe w obsłudze komunikacji kolejowej obejmujące:
 - nazwa przystanku, stacji, dworca kolejowego,
 - wysokość nowych lub modernizowanych peronów przystankowych – 76 cm ponad główkę szyny,
 - w zakresie wymogów technicznych strefę bezpieczeństwa – kontrastowy kolor oraz inna faktura krawędzi peronu przystankowego.

Funkcjonalnie zintegrowane węzły przesiadkowe ze względu na ich wielkość i rodzaj obsługi – pociąg-autobus oraz autobus-autobus, można podzielić na:

- węzeł główny – w Wałbrzychu, zintegrowany węzeł przesiadkowy;
- węzeł podstawowy – w siedzibach gmin, obsługujący komunikację miejską, aglomeracyjną oraz regionalną;
- węzeł dodatkowy – w miejscach ważnych źródeł i celów podróży, obsługujący komunikację miejską, aglomeracyjną oraz regionalną obsługującą trasy do 50 km;
- przystanek przesiadkowy – wszystkie przystanki komunikacyjne (autobusowe i kolejowe) nie będące węzłami, umożliwiające przesiadkę na co najmniej jedną linię komunikacyjną.



Fot. 15.4.1.1. Zdjęcie obrazujące możliwość przesiadki „drzwi w drzwi” z transportu kolejowego do komunikacji miejskiej. Stacja „Zwickau Zentrum”.

Źródło: materiały własne TRAKO.



Fot. 15.4.1.2. Węzeł przesiadkowy wewnątrzgałęziowy we Frýdlance (Czechy) z ruchem autobusów wokół pętli nawrotowej. Źródło: materiały własne TRAKO.



Fot. 15.4.1.3. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. Źródło: materiały własne TRAKO.



Fot. 15.4.1.4. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria). Źródło: materiały własne TRAKO.

15.4.2 Koncepcja stworzenia funkcjonalnych punktów przesiadkowych i powiązań multimodalnych ułatwiających przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu

W ramach koncepcji zaproponowano następujące zadania: budowę 3 nowych przystanków kolejowych, stworzenie 7 zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy wybranych przystankach i stacjach kolejowych, budowę 19 parkingów „Bike and Ride” przy wybranych przystankach oraz stacjach kolejowych, budowę 8 parkingów „Park and Ride” przy wybranych przystankach i stacjach kolejowych oraz renowację 9 budynków dworców kolejowych.

Ogólne założenia inwestycyjne

Wszystkie lokalizacje obiektów zaplanowano na gruntach będących we władaniu PKP S.A., jednostek samorządu terytorialnego lub instytucji będących zarządcami dróg publicznych. Lokując obiekty starano się uwzględnić zachowanie odpowiedniej widoczności na pobliskich skrzyżowaniach dróg publicznych i przejazdach kolejowych, o ile występują w danej lokalizacji. W przypadku dynamicznej informacji pasażerskiej na peronach kolejowych, założono, że jej rozwój jest w gestii zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

Przyjęty standard dla parkingów „Park and Ride”

Każdy parking „Park and Ride” powinien zostać oświetlony, ogrodzony, w uzasadnionych przypadkach wjazd na parking przegrodzony szlabanem, uniemożliwiający korzystanie z parkingu osobom nie będącym pasażerami pociągów. Zakłada się zastosowanie utwardzonej nawierzchni bitumicznej parkingu i drogi dojazdowej, wymalowanie poziomych znaków oznaczających linie segregacyjne, strzałki kierunkowe i przejścia dla pieszych oraz montaż odpowiednich znaków drogowych, tablic informacyjnych oraz piktogramów.

Przyjęty standard dla parkingów „Bike and Ride”

Każdy parking „Bike and Ride” powinien składać się ze stojaków w kształcie odwróconej litery „U”, wbetonowanych w utwardzoną kostką brukową nawierzchnię parkingu. Tego rodzaju stojak umożliwia przy nim bezpieczny postój 2 rowerów (wyklucza się zastosowanie innego rodzaju stojaków). Zakłada się, że całość powinna zostać zadaszona i osłonięta z tyłu i po bokach.

W tabeli 15.4.2.1. przedstawiono listę zaproponowanych inwestycji wraz z ich szczegółową specyfikacją. Zaznaczono również inwestycje powiązane z rewitalizacją odcinka linii kolejowej nr 285 Świdnica – Kraszowice, które powinny być wykonane tylko w przypadku przyjęcia do realizacji wariantu K. Koszty inwestycyjne i wykonania dokumentacji projektowej to kwoty brutto. W specyfikacji nie ujęto kosztów budowy przystanku kolejowego Wałbrzych Śródmieście – Centrum, gdyż nie jest znany pełny projekt tego obiektu (w trakcie przygotowań). Łączny koszt wszystkich pozostałych inwestycji wynosić będzie 58,0 mln zł (brutto).

Tab. 15.4.2.1. Zestawienie zbiorcze proponowanych inwestycji wraz z ich specyfikacją, dotyczących budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, parkingów „Park and Ride” i „Bike and Ride” oraz renowacji budynków dworcowych.

L.p.	Lokalizacja inwestycji	Rodzaj i zakres prac	Koszt inwestycji brutto [zł]	Koszt dokumentacji projektowej brutto [zł]	Realizacja w wariacie
1a	Stacja Nowa Ruda – peron nr 1	Ustawienie stojaków rowerowych (5 szt.) – jako zadanie posłuży istniejąca wiata peronowa, która w ramach tego zadania zostanie odnowiona	110 000	10 000	A, A+, K
1b	Stacja Nowa Ruda – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, odnowienie i doposażenie pomieszczenia poczekalni	2 100 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
2a	Stacja Głuszycza – peron nr 1	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	25 000	2 500	A, A+, K
2b	Stacja Głuszycza – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie	2 100 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
3	Przystanek Jedlina-Zdrój – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji i wiat peronowych, renowacja dachu, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, budowa nowego dojścia pieszego do czynnego peronu (bez korzystania z istniejącego przejścia podziemnego)	2 800 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
4	Przystanek Jedlina Górna – budynek dworcowy i szalety	Odnowienie elewacji, renowacja dachu, elementów drewnianych i stolarki okiennej, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, remont przejścia podziemnego i wiat peronowych, uporządkowanie otoczenia i dojścia pieszego	2 300 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
5	Stacja Wałbrzych Główny – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, estetyzacja pomieszczenia poczekalni i jej doposażenie	1 000 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
6	Stacja Wałbrzych Główny – plac przed dworcem	Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego poprzez odnowienie i podwyższenie peronów istniejących przystanków komunikacji miejskiej, uporządkowanie otoczenia, remont nawierzchni drogowej i poprawienie dojść pieszych pomiędzy przystankami i dworcem, budowa nowych obiektów małej architektury (ławki, wiaty przystankowe), montaż dynamicznej informacji pasażerskiej (1 tablica elektroniczna), poszczególne elementy węzła oraz dojścia do nich zostaną oznaczone stosowymi piktogramami	510 000	28 000	A, A+, K
7	Przystanek i posterunek odgałęźny Boguszów-Gorce Wschód – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, renowacja elementów drewnianych wiaty nad gankiem i stolarki okiennej, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, odbudowa zamurowanego wejścia do poczekalni	2 100 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
8a	Stacja Boguszów-Gorce – budynek dworcowy i szalety	Odnowienie elewacji, renowacja dachu i stolarki okiennej, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie	3 400 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
8b	Stacja Boguszów-Gorce – otoczenie budynku dworcowego	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.), budowa parkingu „Park and Ride” (10 miejsc postojowych) na wolnym od zabudowań terenie pomiędzy torowiskiem i ul. Dworcową	25 000 (B&R) + 100 000 (P&R)	7 000	A, A+, K
9a	Stacja Boguszów-Gorce Zachód – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie	1 300 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
9b	Stacja Boguszów-Gorce Zachód – plac przed dworcem	Budowa parkingu „Park and Ride” (8 miejsc postojowych)	100 000	4 000	A, A+, K
10	Przystanek Witków Śląski – peron nr 1	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	25 000	2 500	A, A+, K
11a	Stacja Kamienna Góra – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie	1 900 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
11b	Stacja Kamienna Góra – place postojowe pomiędzy ul. Bohaterów Getta i torowiskiem	Budowa parkingu „Park and Ride” (30 miejsc postojowych), budowa zadaszonych stojaków rowerowych (10 szt.)	40 000 (B&R) + 250 000 (P&R)	15 000	A+, K
11c	Dworzec autobusowy w Kamiennej Górze	Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego poprzez odnowienie i podwyższenie peronów istniejącego dworca autobusowego, remont nawierzchni drogowej placu dworcowego, uporządkowanie otoczenia, poprawienie dojścia pieszego pomiędzy dworcem autobusowym i dworcem kolejowym, budowa nowych i remont istniejących obiektów małej architektury (ławki, wiaty i zadania dworcowe). Węzeł zostanie wyposażony w dynamiczną informację pasażerską składającą się z 1 dużej zbiorczej tablicy elektronicznej dla całości autobusowej komunikacji regionalnej. Poszczególne elementy węzła oraz dojścia do nich zostaną oznaczone stosowymi piktogramami.	1 100 000	62 000	A, A+, K
12a	Przystanek Wałbrzych Śródmieście (lub Centrum) – zlokalizowany w kilometrach 71,361-71,717 linii nr 274 (Wrocław Świebodzki – Zgorzelec)	Budowa nowego przystanku kolejowego wyposażonego w: 2 perony jednokrawędziowe o długości 300 metrów (każdy od strony zewnętrznej torów), przejście podziemne pod torami, które umożliwi bezkolizyjną komunikację dla pieszych i windy do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się (bardziej szczegółowy opis inwestycji zostanie ujęty w dokumentacji projektowej, aktualnie tworzonej na zlecenie inwestora – PKP PLK S.A.)	brak danych	brak danych	A, A+, K

L.p.	Lokalizacja inwestycji	Rodzaj i zakres prac	Koszt inwestycji brutto [zł]	Koszt dokumentacji projektowej brutto [zł]	Realizacja w wariacie
12b	Centrum przesiadkowe Aglomeracji Wałbrzyskiej powiązane z przystankiem kolejowym Wałbrzych Śródmieście	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego składającego się z dworca autobusowego udostępnionego wszystkim przewoźnikom i operatorom, 2 przystanków komunikacji miejskiej, bezobsługowej wypożyczalni rowerów, zadaszonych stojaków rowerowych (15 szt.) i parkingu "Park and Ride" składającego się z 20 miejsc postojowych. Węzeł zostanie wyposażony w dynamiczną informację pasażerską składającą się z 1 dużej zbiorczej tablicy elektronicznej dla autobusowej komunikacji regionalnej i 2 małych tablic dla komunikacji miejskiej. Całość zostanie powiązana z pobliskim nowym przystankiem kolejowym odpowiednio ukształtowanymi dojściami pieszymi, a poszczególne elementy oraz dojścia do nich zostaną oznaczone stosowymi piktogramami	8 000 000	550 000	A, A+, K
13	Stacja Wałbrzych Miasto – teren przy budynku dworcowym	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (10 szt.)	38 000	3 000	A, A+, K
14a	Stacja Wałbrzych Szczawienko – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, renowacja dachu i stolarki okiennej, naprawa rynien i rur spustowych, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, uporządkowanie otoczenia	5 200 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
14b	Stacja Wałbrzych Szczawienko – plac przed dworcem i droga dojazdowa	Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego poprzez utworzenie nowego przystanku komunikacji miejskiej posiadającego podwyższone perony (bez zatoki przystankowej), uporządkowanie otoczenia, remont nawierzchni drogowej na całej długości drogi dojazdowej (od skrzyżowania z ul. Stacyjną do budynku dworcowego), poprawienie dojść pieszych pomiędzy placem przydworcowym i dworcem, budowa nowych obiektów małej architektury (ławki, wiaty przystankowe), montaż dynamicznej informacji pasażerskiej (1 tablica elektroniczna przy przystanku komunikacji miejskiej), poszczególne elementy węzła oraz dojścia do nich zostaną oznaczone stosowymi piktogramami. Budowa 20 miejsc postojowych w ramach parkingu "Park and Ride" wzdłuż drogi dojazdowej (wykorzystanie terenów zielonych pomiędzy wspomnianą ulicą i torowiskiem)	1 100 000	65 000	A, A+, K
14c	Stacja Wałbrzych Szczawienko –peron nr 3	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	35 000	3 000	A, A+, K
15	Stacja Świebodzice – plac przed dworcem	Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego poprzez odnowienie i podwyższenie peronu istniejącego przystanku komunikacji autobusowej, uporządkowanie otoczenia, poprawienie dojścia pieszego pomiędzy przystankiem i dworcem, budowa nowych obiektów małej architektury (ławki, wiaty przystankowa), montaż dynamicznej informacji pasażerskiej (1 tablica elektroniczna), poszczególne elementy węzła oraz dojścia do nich zostaną oznaczone stosowymi piktogramami. Budowa parkingu "Park and Ride" (20 miejsc postojowych) i zadaszonych stojaków rowerowych (10 szt.)	420 000 + 40 000 (B&R)	28 000	A, A+, K
16	Stacja Jaworzyna Śląska – sąsiadujący z dworcem przystanek autobusowy	Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego poprzez odnowienie i podwyższenie peronu istniejącego przystanku komunikacji autobusowej, remont nawierzchni drogowej, uporządkowanie otoczenia, poprawienie dojścia pieszego pomiędzy przystankiem i dworcem, budowa nowych i remont istniejących obiektów małej architektury (ławki, wiaty przystankowa), montaż dynamicznej informacji pasażerskiej (1 tablica elektroniczna), poszczególne elementy węzła oraz dojścia do nich zostaną oznaczone stosowymi piktogramami. Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	365 000 + 25 000 (B&R)	24 000	A, A+, K
17	Przystanek kolejowy Piotrowice Świdnickie – zlokalizowany w pobliżu przejazdu kolejowego kat. B w kilometrze 44,640 linii nr 274 (Wrocław Świebodzki – Zgorzelec)	Budowa nowego przystanku kolejowego przy południowo-wschodnim skraju zabudowań wsi Piotrowice Świdnickie, składającego się z 2 peronów jednokrawędziowych (każdy od strony zewnętrznej torów), o długości 150 metrów, zbudowanych z prefabrykowanych ścianek peronowych i betonowych płyt peronowych zawierających pasy ostrzegawcze ze znakami dotykowymi (strefa niebezpieczna będzie zaznaczona płytami betonowymi innego koloru). Wysokość peronu: 760 mm nad główką szyny. Każdy z peronów będzie wyposażony w jedną wiatę oraz w megafonową zapowiedź pociągów, zegar i oświetlenie. Dojście do peronów wymaga budowy nowego chodnika z kostki brukowej od skrzyżowania dróg w Piotrowicach (o długości 200 metrów) i pochylni przy wejściach na perony. Dodatkowo zakłada się budowę zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	1 400 000 + 25 000 (B&R)	90 000	A, A+, K
18a	Stacja Żarów – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, renowacja stolarki okiennej, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, doposażenie pomieszczenia poczekalni	1 000 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
18b	Stacja Żarów – plac przed dworcem (autobusowy przystanek dworcowy)	Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego poprzez odnowienie i podwyższenie peronu istniejącego przystanku komunikacji autobusowej, remont nawierzchni drogowej, uporządkowanie otoczenia, poprawienie dojścia pieszego pomiędzy przystankiem i dworcem, budowa nowych i remont istniejących obiektów małej architektury (ławki, wiaty przystankowa), montaż dynamicznej informacji pasażerskiej (1 tablica elektroniczna), poszczególne elementy węzła oraz dojścia do nich zostaną oznaczone stosowymi piktogramami. Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (10 szt.)	450 000 + 40 000 (B&R)	30 000	A, A+, K
18c	Stacja Żarów – otoczenie ul. Dworcowej i Armii Krajowej	Budowa 40 miejsc postojowych w ramach parkingu "Park and Ride" wzdłuż ul. Dworcowej	350 000	20 000	A, A+, K
19	Stacja Imbramowice – plac przed dworcem	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.), budowa parkingu „Park and Ride” (8 miejsc postojowych)	25 000 (B&R) + 100 000 (P&R)	8 000	A, A+, K

L.p.	Lokalizacja inwestycji	Rodzaj i zakres prac	Koszt inwestycji brutto [zł]	Koszt dokumentacji projektowej brutto [zł]	Realizacja w wariantach
20	Przystanek kolejowy Świdnica Osiedle Zawiszów – zlokalizowany w pobliżu przejścia kolejowego kat. E w kilometrze 228,820 linii nr 137 (Katowice – Legnica)	Budowa nowego przystanku kolejowego przy zachodnim skraju zabudowań osiedla Zawiszów, składającego się z 2 peronów jednokrawędziowych (każdy od strony zewnętrznej torów), o długości 150 metrów, zbudowanych z prefabrykowanych ścianek peronowych i betonowych płyt peronowych zawierających pasy ostrzegawcze ze znakami dotykowymi (strefa niebezpieczna będzie zaznaczona płytami betonowymi innego koloru). Wysokość peronu: 760 mm nad główką szyny. Każdy z peronów będzie wyposażony w jedną wiatę oraz w megafonową zapowiedź pociągów, zegar i oświetlenie. Dojście do peronów od strony ul. K. Odnowiciela wymaga budowy nowego chodnika z kostki brukowej i pochylni przy wejściach na perony oraz przebudowy zabezpieczeń na przejściu kolejowym. Dodatkowo zakłada się budowę zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	1 550 000 + 25 000 (B&R)	95 000	A, A+, K
21a	Przystanek Krzyżowa – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, renowacja dachu, elementów drewnianych, stolarki okiennej i drzwiowej, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji zdewastowanej poczekalni i jej wyposażenie	1 100 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
21b	Przystanek Krzyżowa – peron nr 1	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	25 000	2 500	A, A+, K
22a	Przystanek Stanowice – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, renowacja dachu i stolarki okiennej, naprawa rynien i rur spustowych, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, uporządkowanie otoczenia	2 100 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
22b	Przystanek Stanowice – peron nr 1	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	25 000	2 500	A, A+, K
23a	Stacja Strzegom – budynek dworcowy oraz perony nr 1 i 2	Odnowienie elewacji, renowacja dachu, elementów drewnianych i stolarki okiennej, naprawa rynien i rur spustowych, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, remont przejścia podziemnego i wiat peronowych, uporządkowanie otoczenia i dojścia pieszego	3 900 000	wliczone w cenę inwestycji	A, A+, K
23b	Stacja Strzegom – plac przed dworcem	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	30 000	2 500	A, A+, K
24	Przystanek Goczałków – peron nr 1	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	25 000	2 500	A, A+, K
25	Stacja Rogoźnica – peron nr 1	Budowa zadaszonych stojaków rowerowych (5 szt.)	25 000	2 500	A, A+, K
26	Świdnica Kraszowice – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, renowacja dachu, elementów drewnianych i stolarki okiennej, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, uporządkowanie otoczenia i dojścia pieszego	3 000 000	wliczone w cenę inwestycji	K
27	Bystrzyca Dolna – budynek dworcowy	Odnowienie elewacji, renowacja dachu, elementów drewnianych, stolarki okiennej i drzwiowej, zabezpieczenie nieużytkowanych pomieszczeń, przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, oświetlenie peronu	600 000	wliczone w cenę inwestycji	K
28	Bystrzyca Górna – peron	Budowa wiaty przystankowej, oświetlenie peronu	50 000	2 000	K
29	Lubachów – peron	Budowa wiaty przystankowej, oświetlenie peronu	50 000	2 000	K
30	Zagórze Śląskie – budynek dworcowy	Przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, oświetlenie peronu	150 000	wliczone w cenę inwestycji	K
30	Jugowice – budynek dworcowy	Przywrócenie pierwotnej funkcji nieczynnej poczekalni i jej wyposażenie, oświetlenie peronu	150 000	wliczone w cenę inwestycji	K
26	Jedlina-Zdrój Centrum	Budowa nowego przystanku kolejowego na północny-zachód od Pl. Zwycięstwa, składającego się z 1 peronu jednokrawędziowego o długości 100 metrów, zbudowanego z prefabrykowanych ścianek peronowych i betonowych płyt peronowych zawierających pasy ostrzegawcze ze znakami dotykowymi (strefa niebezpieczna będzie zaznaczona płytami betonowymi innego koloru). Wysokość peronu: 760 mm nad główką szyny. Peron będzie wyposażony w jedną wiatę oraz w megafonową zapowiedź pociągów, zegar i oświetlenie. Dojście do peronu wymaga budowy nowego chodnika z kostki brukowej i pochylni przy wejściach na peron od strony wiaduktu kolejowego nad ul. B. Chrobrego.	950 000	50 000	K
SUMA WARIANT A			48 417 000	1 042 500	
SUMA WARIANT A+			48 707 000	1 057 500	
SUMA WARIANT K			53 657 000	1 109 500	

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowując, zdecydowana większość obiektów zaproponowanych w ramach powyższych inwestycji będzie zlokalizowana na terenie kolejowym, czyli na gruntach będących w wieczystym użytkowaniu przez PKP S.A. Część z nich jest zarządzana przez PKP PLK S.A. na podstawie zawartej z PKP S.A. umowy oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi. Bez zgody tych instytucji na zlokalizowanie proponowanych inwestycji na gruntach będących w ich gestii, nie będzie można przeprowadzić zdecydowanej większości inwestycji wymienionych powyżej. Zaleca się jak najszybsze podjęcie z PKP S.A. i PKP PLK S.A. odpowiednich uzgodnień, między innymi poprzez podpisanie odpowiednich listów intencyjnych i zabezpieczenie tych terenów pod wspomniane inwestycje. Należy również pamiętać, że niektóre grunty mogą zostać przeznaczone przez kolej pod inne cele inwestycyjne. Niektóre obiekty zaplanowano ulokować na gruntach będących w gestii jednostek samorządu terytorialnego lub zarządców dróg publicznych.

W przypadku budowy parkingów „Bike and Ride” przy stacjach i przystankach kolejowych nie zaproponowano ich budowy w Imbramowicach, Boguszowie Gorcach Wschód i Boguszowie Gorcach Zachód, gdzie w 2014 roku powstały takie parkingi.

15.5 Zakup taboru do obsługi komunikacji miejskich

Projekt zakupu nowego taboru do obsługi systemów komunikacji miejskich zakłada pozyskanie 34 sztuk autobusów, w tym 19 autobusów standardowych o długości ok. 12 metrów (klasa maxi) oraz 15 autobusów klasy midi, o długości ok. 9 metrów, które byłyby eksploatowane w:

- Świdnicy – 16 sztuk, w tym 9 maxi i 7 midi,
- Wałbrzychu – 18 sztuk, w tym 10 maxi i 8 midi.

Wałbrzych, zgodnie z dotychczasową polityką taborową, powinien pozyskiwać tylko fabrycznie nowe pojazdy. W Świdnicy przewiduje się zarówno zakup nowych, jak i używanych pojazdów. Celem zakupu taboru jest utrzymanie średniej wieku taboru na poziomie mniejszym niż 10 lat w całej Aglomeracji, zatem wszystkie zakupy są od siebie uzależnione. Wraz z postępującą wymianą taboru w Świdnicy, możliwe jest zmniejszenie liczby pojazdów zaangażowanych w obsługę komunikacji miejskiej.

W kolejnej tabeli przedstawiono symulację autorskiej propozycji wymiany taboru do obsługi komunikacji miejskich z uwzględnieniem niniejszego projektu.

Wielkość i pojemność pojazdów powinna być zgodna z parametrami typów taboru B1 i C1, opisanymi w części dokumentu dotyczącej planowanej sieci komunikacyjnej w transporcie drogowym.

Tab. 15.5.1. Symulacja wymiany taboru do obsługi komunikacji miejskich.

rok	wyszczególnienie	Świdnica	Świebodzice	Wałbrzych
2015	liczba pojazdów	36	3	58
	zakup pojazdów nowych			
	zakup pojazdów używanych			
	Średnia wieku	10,17	5,33	2,72
2016	liczba pojazdów	36	3	58
	zakup pojazdów nowych		3	
	zakup pojazdów używanych			
	Średnia wieku	11,17	1,00	3,72
2017	liczba pojazdów	36	3	67
	zakup pojazdów nowych	6		9
	zakup pojazdów używanych	1		
	Średnia wieku	8,11	2,00	4,09
2018	liczba pojazdów	36	3	73
	zakup pojazdów nowych	5		9
	zakup pojazdów używanych			
	Średnia wieku	6,56	3,00	4,12
2019	liczba pojazdów	33	3	73
	zakup pojazdów nowych			
	zakup pojazdów używanych			
	Średnia wieku	6,67	4,00	5,12
2020	liczba pojazdów	33	3	73
	zakup pojazdów nowych	5		
	zakup pojazdów używanych	2		
	Średnia wieku	4,88	5,00	6,12
2021	liczba pojazdów	33	3	73
	zakup pojazdów nowych			
	zakup pojazdów używanych			
	Średnia wieku	5,88	6,00	7,12
2022	liczba pojazdów	33	3	73
	zakup pojazdów nowych	5		
	zakup pojazdów używanych			
	Średnia wieku	5,70	7,00	8,12
2023	liczba pojazdów	33	3	73
	zakup pojazdów nowych			
	zakup pojazdów używanych			
	Średnia wieku	5,97	8,00	9,12
2024	liczba pojazdów	33	3	63
	zakup pojazdów nowych	5		45
	zakup pojazdów używanych			
	Średnia wieku	5,45	9,00	1,86
2025	liczba pojazdów	33	3	63
	zakup pojazdów nowych		2	
	zakup pojazdów używanych	1	1	
	Średnia wieku	6,15	1,67	2,86

Źródło: opracowanie własne.

Analizę ekonomiczną pozyskania nowych pojazdów sporządzono w 4 wariantach, podzielonych ze względu na rodzaj stosowanego źródła energii dla nowych pojazdów.

Pierwszy z nich zakłada zakup autobusów wyposażonych w tradycyjne silniki wysokoprężne, znane jako silniki Diesla. Autobusy muszą spełniać normę spalin EURO-6, zgodnie z obowiązującym prawem, które wymaga tego typu rozwiązań dla fabrycznie nowych pojazdów od 1 września 2014 roku.

Rozwiązanie to jest najbardziej opłacalne pod względem ekonomicznym, ze względu na powszechny dostęp do oleju napędowego, będącego paliwem dla silników wysokoprężnych. Przyjęcie tego rozwiązania nie generuje dodatkowych kosztów związanych z dostawą paliwa do autobusów. Koszt szacunkowy jednego pojazdu klasy MAXI to 1 050 000 zł, zaś pojazdu klasy MIDI – 840 000 zł, co daje łączny szacunkowy koszt inwestycji w wysokości 32 550 000 zł.

Drugi z wariantów to autobusy z napędem elektrycznym. W chwili obecnej jest rozwiązaniem nowym, które jest dopiero implementowane na rynek. W związku tym oferowane w autobusach elektrycznych baterie magazynujące energię są na tyle słabe, że wymagają częstego ładowania. Wymusza to zatem zakup specjalnych ładowarek, które należałoby umieścić zarówno na zajezdni autobusowej (ładowanie między służbami) oraz w terenie, by móc ładować baterie w trakcie służby. Zwiększa to koszty inwestycji i ogranicza możliwość efektywnego wykorzystania taboru, ze względu na krótki zasięg pracy. Koszt szacunkowy jednego pojazdu klasy MAXI to 2 300 000 zł, zaś pojazdu klasy MIDI – 1 750 000 zł. Należy także doliczyć 34 sztuki ładowarek zajezdniowych (po jednej na każdy autobus), 15 ładowarek terenowych i 15 przyłączy do nich. Łączny szacunkowy koszt inwestycji to 79 145 000 zł.

Trzecim rozwiązaniem jest zakup pojazdów hybrydowych. Jest to połączenie dwóch wcześniejszych wariantów, jednakże autobusy hybrydowe nie wymagają ładowania za pomocą urządzeń zewnętrznych. Oczywiście istnieje taka możliwość, jednakże to zadanie spełnia silnik spalinowy. Ilość autobusów hybrydowych w Polsce powiększa się, prowadzone są nadal projekty usprawniające pracę tych pojazdów. Szacunkowy koszt 12-metrowego autobusu hybrydowego to 1 600 000 zł. Obecnie czołowi producenci nie posiadają w swojej ofercie autobusu hybrydowego klasy MIDI, dlatego też została przyjęta cena autobusu z silnikiem wysokoprężnym. Łączny koszt inwestycji to 43 000 000 zł.

Czwarte, a zarazem ostatnie proponowane rozwiązanie to autobusy zasilane gazem CNG. Pojazdy tego typu były już używane w Wałbrzychu, są też używane w różnych miejscowościach Polski.

Koszt zakupu jednego autobusu klasy MAXI, zasilanego gazem CNG to około 1 300 000 zł. Mimo, iż rozwiązanie to nie jest nowe, nadal czołowi producenci nie oferują autobusów MIDI zasilanych tego rodzaju paliwem. Do kosztów całej inwestycji należy doliczyć budowę 2 stacji do tankowania gazu CNG. Koszt budowy 2 stacji to 580 000 zł, co w połączeniu z zakupem taboru daje łączny koszt 37 880 000 zł dla tego rodzaju inwestycji, przy przyjęciu ceny autobusu z silnikiem wysokoprężnym dla pojazdu klasy MIDI.

Podsumowując, najtańszym i najprostszym do wprowadzenia rozwiązaniem jest zakup pojazdów zasilanych olejem napędowym. Jego powszechność nie generuje dodatkowych kosztów, a restrykcyjne normy spalania nakładane na producentów autobusów ograniczają emisję dwutlenku węgla do minimum. Pozostałe rozwiązania pociągają za sobą dodatkowe koszty lub są dopiero rozwijane, co może powodować tzw. „choroby wieku dziecięcego” i zmniejszać efektywność wykorzystywania nowych pojazdów.

Tab. 15.5.2. Koszty zakupu niskoemisyjnych pojazdów na potrzeby systemów komunikacji miejskich.

autobusy z silnikiem wysokoprężnym (DIESEL) spełniającym normę EURO 6 - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji miejskich				
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łącznie koszt inwestycji	
autobus standardowy (12m) - maxi	19	1 050 000,00	19 950 000,00	Możliwość pozyskania
midibus (ok. 9m) - midi	15	840 000,00	12 600 000,00	uzyskania do 85% dofinansowania ze środków UE
suma	34		32 550 000,00	
autobusy z napędem elektrycznym - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji miejskich				
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łącznie koszt inwestycji	
autobus standardowy (12m) - maxi	19	2 300 000,00	43 700 000,00	
midibus (ok. 9m) - midi	15	1 750 000,00	26 250 000,00	
ładowarki zajezdniowe	34	61 500,00	2 091 000,00	
ładowarki terenowe (pętla i węzły)	16	369 000,00	5 904 000,00	Możliwość pozyskania
przyłącze do ładowarek terenowych	16	75 000,00	1 200 000,00	uzyskania do 85% dofinansowania ze środków UE
suma	34		79 145 000,00	
autobusy hybrydowe - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji miejskich				
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łącznie koszt inwestycji	
autobus standardowy (12m) - maxi	19	1 600 000,00	30 400 000,00	
midibus (ok. 9m) - midi*	15	840 000,00	12 600 000,00	Możliwość pozyskania
suma	34		43 000 000,00	uzyskania do 85% dofinansowania ze środków UE
* - obecnie w ofercie producentów nie są szeroko dostępne midibusy hybrydowe przeznaczone do obsługi tras komunikacji miejskiej				
autobusy z napędem CNG - szacunkowa wycena inwestycji na potrzeby komunikacji miejskich				
typ pojazdu	liczba sztuk	szacunkowy koszt zakupu (1 szt.)	łącznie koszt inwestycji	
autobus standardowy (12m) - maxi	19	1 300 000,00	24 700 000,00	
midibus (ok. 9m) - midi	15	840 000,00	12 600 000,00	Możliwość pozyskania
budowa 2 stacji tankowania CNG	2	290 000,00	580 000,00	uzyskania do 85% dofinansowania ze środków UE
suma	34		37 880 000,00	
* - obecnie w ofercie producentów nie są szeroko dostępne midibusy napędzane CNG przeznaczone do obsługi tras komunikacji miejskiej				

Źródło: opracowanie własne.

15.6 Modernizacja przystanków komunikacyjnych

W ramach rozważań nad wzrostem roli publicznego transportu zbiorowego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej zwrócono szczególną uwagę na wygodę korzystania z przystanków komunikacyjnych. Proponowane poniżej rozwiązania obejmują dostosowanie przystanków autobusowych do potrzeb osób niepełnosprawnych, ale mają również na celu zwiększenie jakości miejsc oczekiwania na pojazdy z myślą o wszystkich pasażerach. Zależnie od potrzeb zaproponowano budowę lub przebudowę wiaty przystankowej bądź istniejącego zadaszenia, budowę nowego peronu lub przebudowę zatoki przystankowej dla wybranych 48 przystanków komunikacyjnych wykorzystywanych przez komunikację miejską i podmiejską Wałbrzycha, 70 przystanków dla komunikacji miejskiej i podmiejskiej Świdnicy, 14 przystanków użytkowanych przez komunikację miejską Świebodzic oraz 184 przystanków położonych przy trasach projektowanych autobusowych linii aglomeracyjnych.

Przewidywane koszty przeprowadzenia ww. inwestycji to około 1,3 mln zł w Wałbrzychu, 4,0 mln zł w Świdnicy, 0,2 mln zł w Świebodzicach oraz 5,8 mln zł poza tymi miastami.

Tab. 15.6.1. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej i podmiejskiej Wałbrzycha, dla których planowana jest przebudowa infrastruktury przystankowej

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
1.	1 Maja - II Armii	Śródmieście/ Biały Kamień	x			
2.	1 Maja - II Armii	Sobięcin	x			
3.	1 Maja - Krasickiego	jednokierunkowy	x			
4.	1 Maja - Kresowa	jednokierunkowy	x			
5.	1 Maja - Św. Barbary	Śródmieście	x			
6.	1 Maja - ZUS	pl. Grunwaldzki/Sobięcin	x			
7.	11 Listopada - Stara	Śródmieście	x			
8.	Andersa - Daszyńskiego	Szczawno-Zdrój	x			
9.	Baczyńskiego – Konradów	pętla	x			budowa peronu bez podwyższenia ze względu na położenie peronu w łuku
10.	Barbusse'a	Śródmieście	x			
11.	Boguszów-Gorce – Fornalskiej	jednokierunkowy	x			istniejąca wiata do demontażu
12.	Bystrzycka - Osiedle Górnicze	centrum	x			
13.	Bystrzycka – Rusinowa	pętla	x	x		istniejąca wiata do demontażu
14.	Chrobrego – na żądanie	Dworzec Miasto	x			
15.	Chrobrego – na żądanie	pl. Grunwaldzki	x			
16.	Glinik Nowy	centrum	x			istniejąca wiata do demontażu
17.	Głuszycka nż	centrum	x			przewidywany montaż wąskiej wiaty
18.	Kozice	pętla	x	x		obecnie brak wiaty
19.	Limanowskiego - Porcelana	Śródmieście	x			przewidywany montaż wąskiej wiaty
20.	Mickiewicza - Książęca	Podgórze	x			istniejąca wiata do demontażu
21.	Mickiewicza – Plac Tuwima	Śródmieście	x			istniejąca wiata do demontażu
22.	Mickiewicza - Poleska	Śródmieście	x			obecnie brak wiaty
23.	Mieroszów, ul. Sportowa 3	Wałbrzych	x			obecnie brak wiaty

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
24.	Moniuszki – Krzywoustego nż	Śródmieście	x	x		obecnie brak wiaty
25.	Niepodległości – Łokietka nż	Śródmieście	x			obecnie brak wiaty
26.	Niepodległości - na żądanie	Śródmieście	x	x		
27.	Niepodległości - Tetmajera	Śródmieście	x			obecnie brak wiaty
28.	Niepodległości - Tetmajera	Podgórze/Kozice	x			istniejąca wiata do demontażu
29.	Nowy Świat - Pługa	jednokierunkowy	x			montaż wąskiej wiaty - jako drugiej; obecna jest bardzo mała względem notowanej frekwencji pasażerów
30.	Osiedle Krakowskie	Wałbrzych	x			istniejąca wiata do demontażu
31.	Parkowa - Armii Krajowej	Nowe Miasto	x			obecnie brak wiaty
32.	Piastów Śląskich/Jeździecka	centrum	x	x		obecnie brak wiaty
33.	Piłsudskiego – Fredry	Śródmieście	x			
34.	Piłsudskiego – Prusa	Rusinowa	x			
35.	Piłsudskiego – Psie Pole	Rusinowa	x			
36.	Plac na Rozdrożu	pętla	x		x	budowa peronu bez podwyższenia ze względu na położenie peronu w łuku
37.	Sienkiewicza	Szczawno-Zdrój	x			obecnie brak wiaty
38.	Traugutta – 14	Wałbrzych	x			
39.	Walim – Wyszyńskiego 20 pętla	pętla	x			
40.	Wałbrzyska – Glinik Stary	pętla	x			istniejąca wiata do demontażu
41.	Wieniawskiego – Podwale	Śródmieście, dla linii A		x		
42.	Wieniawskiego - Senatorska	De Gaulle'a	x			obecnie brak wiaty
43.	Wrocławska - Stacyjna	Śródmieście	x			istniejąca wiata do demontażu
44.	Wyszyńskiego	Podzamcze (przystanek na ul. Sokołowskiego)	x			obecnie brak wiaty
45.	Wyszyńskiego	Śródmieście (przystanek na ul. Wyszyńskiego)	x			obecnie brak wiaty

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
46.	Żeromskiego – Dw. Miasto	Biały Kamień	x			istniejąca wiata do demontażu
47.	Żeromskiego – Pl. Gedymina	Stary Zdrój	x			obecnie brak wiaty
48.	Żeromskiego – Pl. Gedymina	Biały Kamień	x			istniejąca wiata do demontażu
		suma	47	6	1	-
		koszt zakupu i montażu 1 sztuki	15 000 zł	60 000 zł	280 000 zł	-
		suma kosztów	705 000 zł	360 000 zł	280 000 zł	-

Tab. 15.6.2. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej i podmiejskiej Świdnicy, dla których planowana jest przebudowa infrastruktury przystankowej

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
1.	Al. Niepodległości 01(1111)	1111	x			obecnie nie istnieje
2.	Al. Niepodległości 02(1112)	1112	x			obecnie nie istnieje - budowa wąskiej wiaty
3.	Żeromskiego 02(1132)	1132	x			budowa wąskiej wiaty - obecnie nie istnieje
4.	Fieldorfa 01(1181)	1181	x			obecnie nie istnieje
5.	Okulickiego / Skłodowskiej 01(1191)	1191	x			obecnie nie istnieje - zbudować wąską wiatę
6.	Korczaka – Szpital	wszystkie kierunki	x	x	x	inwestycja polegająca na budowie pętli autobusowej z 2 wiatami przystankowymi wartość – ok. 375 000 zł
7.	Jodłowa / Kopernika 02(1412)	1412	x	x		zdemontować istniejącą
8.	Jodłowa / Okrężna 01(1421)	1421		x		
9.	Jodłowa-PKP 02(1432)	1432		x		
10.	Bystrzycka-Diora 02(1472)	1472	x			obecnie nie istnieje

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
11.	Bystrzycka / Przedwiośnie 02(1482)	1482	x			obecnie nie istnieje
12.	Westerplatte / Składowa 01(1541)	1541		x		
13.	Westerplatte / Bystrzycka 02(1552)	1552	x			istniejąca wiaty do wyburzenia
14.	Pl. Drzymały 01(1581)	1581	x			istniejąca wiaty do demontażu
15.	Śląska-OSiR 01(1631)	1631	x			
16.	Przyjaźni 01(1641)	1641	x			budowa wąskiej wiaty - obecnie nie istnieje
17.	Przyjaźni 02(1642)	1642		x		do budowy wąski peron
18.	Wschodnia 01(1671)	1671		x		obecnie brak peronu
19.	Wałbrzyska / Kusocińskiego 02(1692)	1692	x			budowa wąskiej wiaty - obecnie nie istnieje
20.	Wałbrzyska / Głowackiego 02(1702)	1702	x			budowa wąskiej wiaty - obecnie nie istnieje
21.	Wokulskiego 02(1722)	1722	x			
22.	Metalowców 02(1742)	1742	x			obecnie nie istnieje
23.	Stęczyńskiego 02(1752)	1752	x			obecnie nie istnieje
24.	Szarych Szeregów / Wokulskiego 40(1802)	1802	x		x	wraz z budową zatoki
25.	Szarych Szeregów / Wokulskiego 39		x		x	wraz z budową zatoki
26.	Wrocławska-Pl. Wolności 02(1842)	1842	x			obecnie nie istnieje
27.	Pszemno-Wiadukt 00(2200)	2200	x			istniejąca wiaty do demontażu
28.	Pszemno-Poczta 02(2212)	2212	x			obecnie nie istnieje

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
29.	Pszemno-Cukrownia 01(2221)	2221	x			istniejąca wiaty do demontażu
30.	Pszemno-Cukrownia 02(2222)	2222	x			istniejąca wiaty do demontażu
31.	Witoszów Dolny I	Świdnica	x			istniejąca wiaty do demontażu
32.	Witoszów Dolny II	Świdnica	x			istniejąca wiaty do demontażu
33.	Witoszów Dolny sklep	Świdnica	x			istniejąca wiaty do demontażu
34.	Witoszów Dolny skrzyżowanie	Świdnica	x			obecnie nie istnieje
35.	Witoszów Dolny skrzyżowanie	Pogorzała		x		obecnie brak peronu
36.	Witoszów Dolny szkoła	Świdnica	x			obecnie nie istnieje
37.	Witoszów Dolny III	Świdnica	x			istniejąca wiaty do demontażu
38.	Witoszów Dolny IV	Świdnica	x			istniejąca wiaty do demontażu
39.	Witoszów Górny ZOZ	Świdnica	x			istniejąca wiaty do wyburzenia
40.	Witoszów Górny	Świdnica	x	x		istniejąca wiaty do demontażu
41.	Witoszów Górny - leśniczówka	Świdnica		x		do budowy wąski peron
42.	Witoszów Górny - leśniczówka	Pogorzała		x		do budowy wąski peron
43.	Pogorzała	pętla	x			istniejąca wiaty do demontażu
44.	Boleścin	Świdnica	x	x		istniejąca wiaty do demontażu
45.	Boleścin	Krzczoneń		x		do budowy wąski peron
46.	Krzczoneń I	Świdnica	x	x		istniejąca wiaty do wyburzenia
47.	Krzczoneń wieś	Świdnica	x			
48.	Grodziszczce skrzyżowanie	Świdnica	x			istniejąca wiaty do demontażu
49.	Grodziszczce skrzyżowanie	Wieruszów		x		do budowy wąski peron
50.	Grodziszczce remiza	Świdnica		x		do budowy wąski peron
51.	Grodziszczce remiza	Wieruszów	x	x		do budowy wąski peron
52.	Grodziszczce kolonia	Świdnica	x	x		do budowy wąski peron
53.	Grodziszczce kolonia	Wieruszów		x		do budowy wąski peron
54.	Krzyżowa pałac	Świdnica	x	x		istniejąca wiaty do wyburzenia
55.	Wieruszów wieś	pętla		x		do budowy wąski peron

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
56.	Wieruszów wieś	Świdnica	x			istniejąca wiaty do demontażu
57.	Wieruszów pętla	pętla	x	x		istniejąca wiaty do wyburzenia
58.	Krzyżowa PKP	Wieruszów		x		do budowy wąski peron
59.	Krzyżowa PKP	Świdnica		x		do budowy wąski peron
60.	Bystrzycka wiadukt	Świdnica		x		do budowy wąski peron
61.	Bystrzycka wiadukt	Lutomia Górna		x		do budowy wąski peron
62.	Opoczka	Świdnica	x			istniejąca wiaty do demontażu
63.	Opoczka	Lutomia Górna	x	x	x	
64.	Bojanice	Lutomia Górna		x		do budowy wąski peron
65.	Bojanice wieś	Świdnica	x			montaż wąskiej wiaty
66.	Bojanice skrzyżowanie	Lutomia Górna	x		x	istniejąca wiaty do demontażu
67.	Lutomia Górna I	Świdnica	x			istniejąca wiaty do wyburzenia
68.	Lutomia Górna II	Świdnica	x			istniejąca wiaty do wyburzenia
69.	Lutomia Górna II	Lutomia Górna		x		do budowy wąski peron
70.	Lutomia Górna, pętla	pętla	x	x		istniejąca wiaty do wyburzenia
		suma	51	29	4	-
		koszt zakupu i montażu 1 sztuki	15 000 zł	60 000 zł	280 000 zł	-
		suma kosztów	765 000 zł	1 740 000 zł	1 120 000 zł	plus 375 000 zł na budowę pętli autobusowej przy ul. Korczaka-

Tab. 15.6.3. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Świebodzic, dla których planowana jest przebudowa infrastruktury przystankowej

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
1.	Długa - pętla	pętla	x			istniejąca wiata do demontażu
2.	Os. Piastowskie II	ul. Mieszka I	x			obecnie brak wiaty
3.	Os. Piastowskie I	Ciernie	x			obecnie brak wiaty
4.	Aleje Lipowe I	Os. Sudeckie	x			obecnie brak wiaty
5.	Aleje Lipowe II	centrum	x			istniejąca wiata do demontażu
6.	Os. Sudeckie	centrum	x			istniejąca wiata do demontażu
7.	Ciernie kościół	centrum	x			obecnie brak wiaty
8.	Ciernie V		x			istniejąca wiata do demontażu
9.	Ciernie IV		x			istniejąca wiata do demontażu
10.	Ciernie III		x			istniejąca wiata do demontażu
11.	Ciernie II		x			istniejąca wiata do demontażu
12.	Ciernie I		x			istniejąca wiata do demontażu
13.	Ciernie most		x			istniejąca wiata do demontażu
14.	Ciernie pętla		x			istniejąca wiata do demontażu
	suma		14	-	-	-
	koszt zakupu i montażu 1 sztuki		15 000 zł	0 zł	0 zł	-
	suma kosztów		210 000 zł	0 zł	0 zł	-

Tab. 15.6.4. Zestawienie przystanków komunikacyjnych położonych przy trasach planowanych linii aglomeracyjnych, dla których planowana jest przebudowa infrastruktury przystankowej

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
1.	Bartnica	Wałbrzych	x			
2.	Bartnica	Nowa Ruda	x			
3.	Boguszów-Gorce – ul. Kamiennogórska	Kamienna Góra	x			
4.	Boguszów-Gorce - ul. Traugutta (Gorce)	Kamienna Góra	x			
5.	Boguszów-Gorce, Osiedle Krakowskie	Kamienna Góra	x			
6.	Boguszów-Gorce, ul. Kamieniogórska (cmentarz)	Kamienna Góra	x			
7.	Boguszów-Gorce, ul. Kamieniogórska (cmentarz)	Wałbrzych	x			
8.	Boguszów-Gorce, ul. Wałbrzyska	Kamienna Góra	x			
9.	Boguszów-Gorce, ul. Wałbrzyska	Wałbrzych	x			
10.	Boguszów-Gorce, ul. Wałbrzyska (przy skrzyżowaniu z ul. Krakowską)	Wałbrzych	x			
11.	Bolesławice Świdnickie	Jaworzyna Śląska	x			
12.	Bolesławice Świdnickie	Świdnica	x			
13.	Borówno	Kamienna Góra	x			
14.	Borówno	Wałbrzych	x			
15.	Bożanów (przy skrzyżowaniu z drogą do Kalna)	Świdnica	x	x		

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
16.	Bożanów (przy skrzyżowaniu z drogą do Kalna)	Żarów		x		
17.	Bożanów (w centrum wsi)	Świdnica	x			
18.	Bożanów (w centrum wsi)	Żarów	x	x		
19.	Burkatów skrzyżowanie	Świdnica	x			
20.	Burkatów, leśn.	Świdnica	x	x		
21.	Burkatów, leśn.	Wałbrzych		x		
22.	Burkatów, przy remizie	Wałbrzych		x		
23.	Burkatów, przy remizie (pętla)	Świdnica	x			
24.	Bystrzyca Dolna	Świdnica	x	x		
25.	Bystrzyca Dolna	Wałbrzych		x		
26.	Bystrzyca Dolna skrzyżowanie	Świdnica	x			
27.	Bystrzyca Dolna skrzyżowanie	Wałbrzych	x			
28.	Bystrzyca Górna	Wałbrzych	x	x		
29.	Bystrzyca Górna	Świdnica		x		
30.	Bystrzyca Górna, skrzyżowanie	Wałbrzych	x	x		
31.	Bystrzyca Górna, skrzyżowanie	Świdnica	x			
32.	Bystrzyca Górna, szkoła	Świdnica	x			
33.	Chwaliszów	Stare Bogaczowice	x	x		
34.	Chwaliszów	Dobromierz	x	x		
35.	Czarny Bór	Kamienna Góra	x			
36.	Czarny Bór	Wałbrzych	x			
37.	Dobromierz		x			
38.	Dzieńmorowice, pętla	pętla		x		
39.	Dzieńmorowice, Sienkiewicza 19	Wałbrzych	x	x		
40.	Dzieńmorowice, Sienkiewicza 19	Dzieńmorowice		x		
41.	Dzieńmorowice, Sienkiewicza 58	Wałbrzych	x	x		

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
42.	Dzieńmorowice, Sienkiewicza 58	Dzieńmorowice		x		
43.	Głuszycza Górna - Kłodzka 48	Wałbrzych	x			
44.	Głuszycza Górna - Rondo	pętla	x			
45.	Głuszycza Grunwaldzka 26	Nowa Ruda	x			
46.	Głuszycza Grunwaldzka 88	Nowa Ruda	x			
47.	Golińsk	Wałbrzych	x			
48.	Golińsk I	Wałbrzych	x			
49.	Golińsk pętla	pętla	x			
50.	Gostków		x			
51.	Granica	Strzegom	x			
52.	Granica	Dobromierz	x			
53.	Jablów, skrzyżowanie	Kamienna Góra	x			
54.	Jablów, skrzyżowanie	Wałbrzych	x	x		
55.	Jaskulin	Świebodzice	x			
56.	Jaskulin	Strzegom	x	x		
57.	Jaworzyna Śląska, ul. 1 Maja	Świdnica	x			
58.	Jedlina-Zdrój - Glinica	Głuszycza	x			
59.	Jedlina-Zdrój - Glinica	Wałbrzych	x			
60.	Jedlina-Zdrój - Kłodzka	Wałbrzych	x			
61.	Jedlina-Zdrój - Moniuszki	Głuszycza	x			
62.	Jedlina-Zdrój - Moniuszki	Wałbrzych	x			
63.	Jedlina-Zdrój - Noworudzka 24	Wałbrzych	x			
64.	Jedlina-Zdrój - Noworudzka 8	Głuszycza	x			
65.	Jugowice	Wałbrzych	x			
66.	Kamienna Góra, ul. Lubawska	Kamienna Góra	x			
67.	Kamienna Góra, ul. Spacerowa	jednokierunkowy	x			
68.	Kamienna Góra, ul. Wałbrzyska	Wałbrzych	x			

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
69.	Kamienna Góra, ul. Wałbrzyska	Wałbrzych	x			
70.	Kamieńsk Górnicza	Głuszycza	x			
71.	Kamieńsk Włociańska	Wałbrzych	x			
72.	Komorów	Świebodzice	x			
73.	Komorów	Świdnica	x			
74.	Kowalowa leśniczówka	Wałbrzych	x			
75.	Kowalowa skrzyżowanie	Wałbrzych	x			
76.	Kuźnice Świdnickie, pętla	pętla	x			
77.	Kuźnice Świdnickie, ul. Głowackiego 9	Wałbrzych	x			
78.	Kuźnice Świdnickie, ul. Reymonta 1	Wałbrzych	x			
79.	Kuźnice Świdnickie, ul. Reymonta 20	Wałbrzych	x			
80.	Kuźnice Świdnickie, ul. Żeromskiego	Wałbrzych	x			
81.	Lubachów Paprotka	Świdnica	x			
82.	Lubachów, Myśliwska	Wałbrzych	x	x		
83.	Lubachów, Myśliwska	Świdnica	x	x		
84.	Lubachów, zaporą	Wałbrzych		x		
85.	Lubachów, zaporą	Świdnica	x			

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
86.	Lubawka, ul. Dworcowa	wszystkie kierunki	x	x	x	w ramach inwestycji zaplanowano utworzenie dwóch nowych przystanków komunikacyjnych z peronami i wiatami oraz parking mogący pełnić funkcję parkingu Park and Ride; całość inwestycji szacuję się na 600 000 zł; planowana lokalizacja inwestycji to ul. Dworcowa pomiędzy ul. Pocztową i Kombatantów
87.	Ludwikowice, Fabryczna	Nowa Ruda	x			
88.	Ludwikowice, Piastowska	Nowa Ruda	x			
89.	Ludwikowice, Piastowska	Wałbrzych	x			
90.	Ludwikowice, skrzyżowanie	Wałbrzych	x			
91.	Marcinowice	Świdnica	x			
92.	Marcinowice	Wrocław	x			
93.	Mieroszów Hoża	Wałbrzych	x			
94.	Mieroszów Hoża	Łączna	x			
95.	Mieroszów Mickiewicza (szpital)	Wałbrzych	x			
96.	Mieroszów Powstańców	Wałbrzych	x			
97.	Mieroszów Wałbrzyska	Wałbrzych	x			
98.	Mieroszów Wałbrzyska	Mieroszów	x			
99.	Międzyrzecze, skrzyżowanie	Strzegom	x	x		przesunięcie lokalizacji ze skrzyżowania na drogę dojazdową do skrzyżowania i tym samym budowa nowej infrastruktury
100.	Międzyrzecze, skrzyżowanie	Świdnica	x	x		przesunięcie lokalizacji ze skrzyżowania na drogę dojazdową do skrzyżowania i tym samym budowa nowej infrastruktury
101.	Modlęcín (DK5)	Dobromierz	x			
102.	Modlęcín (DK5)	Strzegom	x			

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
103.	Mokrzyszów	Świebodzice	x			
104.	Mokrzyszów	Świdnica	x			
105.	Niedźwiedzica	Wałbrzych	x	x		
106.	Niedźwiedzica	Świdnica		x		
107.	Niedźwiedzica, przy kościele	Wałbrzych	x	x		
108.	Niedźwiedzica, przy kościele	Świdnica		x		
109.	Nowa Ruda Słupiec, Dolina	Kłodzko	x			
110.	Nowa Ruda Słupiec, skrzyżowanie	Wałbrzych	x			
111.	Nowa Ruda Słupiec, Waryńskiego	Kłodzko	x			
112.	Nowa Ruda, ul. Piastów	jednokierunkowy	x			
113.	Nowa Ruda, ul. Piłsudskiego skrz. z	Nowa Ruda	x			
114.	Nowa Ruda, ZWiK ul. Niepodległości	Wałbrzych	x			
115.	Nowy Jaworów	Jaworzyna Śląska	x			zmiana lokalizacji przystanku tak, by znajdował się na trasie planowanej linii 22
116.	Nowy Jaworów	Strzegom	x			zmiana lokalizacji przystanku tak, by znajdował się na trasie planowanej linii 22
117.	Olszyniec	Wałbrzych	x			
118.	Pasieczna	Strzegom	x			
119.	Pasieczna	Świdnica	x			
120.	Podlesie	Wałbrzych	x	x		
121.	Podlesie	Świdnica		x		
122.	Przedwojów	Kamienna Góra	x			
123.	Rzeczka 12	Rzeczka	x			
124.	Rzeczka 25	Wałbrzych	x			
125.	Serwinów	Dobromierz	x			

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
126.	Słotwina (w centrum miejscowości)	Świebodzice	x			
127.	Słotwina (w centrum miejscowości)	Świdnica	x			
128.	Słotwina (wyjazd w kierunku Świebodzic)	Świebodzice	x			
129.	Słotwina (wyjazd w kierunku Świebodzic)	Świdnica	x			
130.	Sokołowsko	Wałbrzych/Mieroszów	x			
131.	Sokołowsko, ul. Główna (pętla)	pętla	x			
132.	Stanowice, ul. Strzegomska	Strzegom	x	x		
133.	Stanowice, ul. Strzegomska	Świdnica	x	x		
134.	Stanowice, ul. Świebodzka	Świebodzice	x			
135.	Stare Bogaczowice – skrzyżowanie	Wałbrzych	x			
136.	Stare Bogaczowice – Urząd Gminy	Wałbrzych	x			
137.	Stare Bogaczowice, przy ruinach kościoła (w zachodniej części miejscowości)	Wałbrzych	x			
138.	Stary Lesieniec,	Wałbrzych	x			
139.	Stary Lesieniec,	Wałbrzych	x			
140.	Stawiska	Dobromierz	x			
141.	Struga (Kolonja Struga)	Wałbrzych/Jablów	x	x		
142.	Struga (Kolonja Struga), skrzyżowanie z DW376	Wałbrzych	x			
143.	Struga, kościół	Wałbrzych	x			
144.	Strzegom, al. Wojska Polskiego	wschód	x			

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
145.	Strzegom, al. Wojska Polskiego	zachód	x			
146.	Strzegom, Dolna	Świebodzice	x			
147.	Strzelce	Świdnica	x			
148.	Sulisławice	Świdnica	x			
149.	Sulisławice	Żarów	x			
150.	Szczepanów	Świdnica	x			
151.	Szczepanów	Wrocław	x			
152.	Świebodzice, ul. Piłsudskiego/Sienkiewicza	Stare Bogaczowice	x	x		
153.	Świebodzice, ul. Piłsudskiego/Sienkiewicza	Wałbrzych/Świdnica	x	x		
154.	Świebodzice, ul. Świdnicka	Świdnica	x			
155.	Świerki	Wałbrzych	x			
156.	Świerki	Nowa Ruda	x			
157.	Świerki Dolne	Wałbrzych	x			
158.	Świerki Dolne	Nowa Ruda	x			
159.	Tomkowa	Jaworzyna Śląska	x			
160.	Tomkowa	Świdnica	x	x		
161.	Tworzyjanów	Wrocław	x			
162.	Unistaw Śląski sklep	Wałbrzych	x			
163.	Walim Wyszyńskiego 59	Wałbrzych	x			
164.	Walim Wyszyńskiego 73	Wałbrzych	x			
165.	Walim Wyszyńskiego 73	Rzeczka	x			
166.	Walim Wyszyńskiego 78	Wałbrzych	x			
167.	Walim Wyszyńskiego 78	Rzeczka	x			
168.	Wierzba (przy skrzyżowaniu z ul. Pankowicką)	Świdnica	x			

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek lub numer przystanku	Budowa / przebudowa wiaty	Budowa peronu	Przebudowa/ budowa zatoki przystankowej	Uwagi i wytyczne
169.	Wierzbna (przy skrzyżowaniu z ul. Pankowicką)	Żarów	x			
170.	Wierzbna (przy skrzyżowaniu z ul. Spacerową)	Żarów	x	x		
171.	Wierzbna (wyjazd w kierunku Wiśniowej)	Świdnica	x			
172.	Wiśniowa	Świdnica	x			
173.	Wiśniowa	Żarów	x			
174.	Zagórze Śląskie, ul. Drzymały	Wałbrzych	x	x		przesunięcie lokalizacji w pobliże skrzyżowania z ul. Drzymały, budowa przystanku będącego parą do obecnego przystanku w kierunku Świdnicy
175.	Zagórze Śląskie, ul. Drzymały	Świdnica		x		przesunięcie lokalizacji w pobliże skrzyżowania z ul. Drzymały
176.	Zagórze Śląskie, ul. Główna	Wałbrzych	x	x		
177.	Zagórze Śląskie, ul. Główna	Świdnica	x	x		
178.	Zawiszów (skrzyżowanie)	Świdnica	x	x		
179.	Zawiszów (skrzyżowanie)	Żarów		x		
181.	Żarów, Fabryczna		x			
182.	Żarów, Przemysłowa		x			
183.	Żarów, Sportowa	Świdnica	x			
184.	Żarów, ul. Armii Krajowej	Świdnica	x			
	suma		169	44	-	-
	koszt zakupu i montażu 1 sztuki		15 000 zł	60 000 zł	0 zł	-
	suma kosztów		2 520 000 zł	2 640 000 zł	0 zł	plus 600 000 zł na budowę nowych przystanków w Lubawce

15.7 Rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz montaż automatów biletowych.

System dynamicznej informacji pasażerskiej, oparty o tablice elektroniczne zlokalizowane na przystankach, wyświetlające rzeczywistą porę najbliższych odjazdów, funkcjonuje obecnie w Wałbrzychu. Przewidywane jest rozszerzenie tego systemu o kolejnych 30 przystanków na obszarze obsługiwanym wałbrzyską komunikacją miejską oraz o 18 przystanków w Świdnicy, charakteryzujących się największą frekwencją wśród pasażerów wsiadających. Przewiduje się, iż tablice elektroniczne będą prezentowały rzeczywiste godziny odjazdów linii komunikacji miejskiej (odpowiednio w Wałbrzychu i Świdnicy) oraz – na wspólnych przystankach – odjazdy linii aglomeracyjnych. W związku z powyższym urządzenia instalowane na terenie Świdnicy powinny być kompatybilne z systemem użytkowanym obecnie w Wałbrzychu. Należy również zadbać o wyposażenie autobusów obsługujących połączenia miejskie i aglomeracyjne w komputery pokładowe zdolne do współpracy z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej.

Zdefiniowane zostało także zadanie polegające na budowie 31 stacjonarnych automatów biletowych w Wałbrzychu oraz 16 w Świdnicy²²⁹. Urządzenia te zapewnią sprzedaż wszystkich rodzajów biletów (zarówno jednorazowych, jak i okresowych, miejskich oraz aglomeracyjnych), z możliwością zapłaty gotówką (monety, banknoty) oraz kartami debetowymi i kredytowymi. Rekomendowane lokalizacje automatów biletowych, wyznaczone w obrębie przystanków o największej frekwencji pasażerów wsiadających, obejmują większość dzielnic Wałbrzyska i Świdnicy. Ponadto, celem zwiększenia dostępności do pełnej oferty biletowej (nieograniczonej do podstawowych rodzajów biletów, których sprzedaż prowadzą kierowcy i konduktorzy), zaproponowano instalację automatów biletowych w Boguszowie-Gorcach, Jedlinie-Zdrój oraz Głuszycy.

Przewidywane koszty budowy ww. urządzeń na obszarze funkcjonowania wałbrzyskiej komunikacji miejskiej to ok. 7,5 mln zł, w Świdnicy zaś 4,1 mln zł.

Tab. 15.7.1. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej i podmiejskiej Wałbrzyska, dla których planowana jest budowa tablic dynamicznej informacji pasażerskiej oraz biletomatów

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek	Biletomat	Tablica elektroniczna
1.	Chrobrego - Plac Grunwaldzki	jednokierunkowy	x	
2.	Wysockiego – Pl. Grunwaldzki	Nowe Miasto/Rusinowa	x	
3.	Piaskowa Góra - Broniewskiego	jednokierunkowy	x	
4.	Piaskowa Góra – Główna	jednokierunkowy	x	
5.	Wysockiego – Pl. Grunwaldzki	Biały Kamień	x	
6.	Armii Krajowej - Stary Zdrój	Piaskowa	x	
7.	Nowy Świat – Pługa	jednokierunkowy	x	x
8.	Długa – Topolowa	jednokierunkowy	x	x
9.	Szczawno Zdrój – Solicka	Biały Kamień	x	x

²²⁹ W Świdnicy planuje się zastąpić wszystkie stacjonarne automaty biletowe w celu umożliwienia dokonywania opłat za pomocą banknotów, kart płatniczych oraz unifikacji z pozostałymi urządzeniami w Aglomeracji Wałbrzyskiej pod kątem wprowadzenia do sprzedaży biletów aglomeracyjnych

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek	Biletomat	Tablica elektroniczna
10.	Armii Krajowej - Dworzec Miasto	jednokierunkowy	x	
11.	al. Podwale – Kasztelańska	Śródmieście	x	
12.	Wrocławska – Długa	Stary Zdrój	x	x
13.	Niepodległości – Świdnicka	Śródmieście	x	
14.	Wrocławska – Wyszyńskiego	Śródmieście	x	x
15.	Piłsudskiego – Plac Tuwima	Rusinowa	x	
16.	Andersa – Wańkowicza	pl. Grunwaldzki/ Sobięcin	x	
17.	Piłsudskiego – Fredry	Śródmieście	x	x
18.	al. Podwale – Blankowa	Pętla	x	x
19.	Mickiewicza – Plac Tuwima	Śródmieście	x	
20.	Andersa – Ludowa	Śródmieście/Sobięcin	x	x
21.	Niepodległości – Szkolna	Śródmieście	x	x
22.	Bystrzycka – Rusinowa	pętla	x	x
23.	Piłsudskiego – Pl. Górnika	Śródmieście		x
24.	Piłsudskiego – Żwirki i Wigury	Śródmieście	x	
25.	Plac na Rozdrożu	pętla	x	x
26.	Kolejowa – Mazowiecka	jednokierunkowy		x
27.	Wrocławska – Wyszyńskiego	Piaskowa		x
28.	Sokołowskiego – szpital	jednokierunkowy	x	
29.	Broniewskiego – Krasińskiego	jednokierunkowy		x
30.	Wieniawskiego – Senatorska	Śródmieście	x	
31.	Andersa – Daszyńskiego	Biały Kamień		x
32.	Mickiewicza – Poleska	Śródmieście		x
33.	Limanowskiego – Porcelana	Sobięcin/Glinik Nowy		x
34.	al. Podwale – Hetmańska	Śródmieście		x
35.	Wrocławska – WWSZiP	Piaskowa		x
36.	Barbusse'a	Śródmieście		x
37.	al. Podwale – Basztowa	Śródmieście		x
38.	11 Listopada – Polna	Śródmieście		x
39.	1 Maja - II Armii	Śródmieście/ Biały Kamień		x
40.	Niepodległości – Tetmajera	Śródmieście		x
41.	1 Maja – Kresowa	jednokierunkowy		x
42.	Bystrzycka - Osiedle Górnicze	centrum		x
43.	Niepodległości – Kaszubska	Śródmieście		x
44.	1 Maja – ZUS	pl. Grunwaldzki/ Sobięcin		x
45.	1 Maja – Krasickiego	jednokierunkowy		x
46.	Boguszów-Gorce – Fornalskiej	jednokierunkowy	x	
47.	Wysockiego - Stara Kopalnia	Śródmieście	x	

L.p.	Nazwa przystanku	Kierunek	Biletomat	Tablica elektroniczna
48.	Jedlina-Zdrój – Pl. Zwycięstwa	Wałbrzych	x	
49.	Głuszyca - Grunwaldzka/Leśna	Wałbrzych	x	
50.	Mieroszów – Sportowa	Wałbrzych	x	
suma			31	30
koszt zakupu i montażu 1 sztuki			165 000 zł	80 000 zł
suma kosztów			5 115 000 zł	2 400 000 zł

Tab. 15.7.2. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Świdnicy, dla których planowana jest budowa tablic dynamicznej informacji pasażerskiej oraz biletomatów

L.p.	Nazwa przystanku	Numer przystanku	Biletomat	Tablica elektroniczna
1.	Pl. Grunwaldzki 01	1011	x	x
2.	Pl. Grunwaldzki 02	1012		x
3.	Muzealna 01	1021	x	x
4.	Muzealna 02	1022		x
5.	Pl. Św. Małgorzaty 01	1031		x
6.	Pl. Św. Małgorzaty 02	1032	x	x
7.	Pl. Drzymały 01	1581		x
8.	Pl. Wolności – Równa 02	1572	x	x
9.	Westerplatte/ Bystrzycka 02	1552	x	x
10.	Westerplatte/ Śląska 02	1562	x	
11.	Łukasińskiego / Gdyńska 1(1041)	1041	x	x
12.	Pobożnego 01	1081	x	x
13.	Zamenhofa 36	1221	x	x
14.	Riedla 02	1232	x	x
15.	E. Plater 0	1240	x	x
16.	Wyszyńskiego 02	1262	x	x
17.	Prądyńskiego 02	1272	x	
18.	Kopernika 01	1401	x	x
19.	Jodłowa / Kopernika 02	1412	x	x
20.	Jodłowa / Okrężna 02	1422	x	x
suma			16	18
koszt zakupu i montażu 1 sztuki			165 000 zł	80 000 zł
suma kosztów			2 640 000 zł	1 440 000 zł

15.8 Inteligentny System Transportu

Założenia do ITS-Wałbrzych i ITS-Świdnica

Otoczenie

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wstępna, przedprojektowa analiza możliwości oraz zasadności wprowadzenia elementów systemów ITS na terenie tych ośrodków Aglomeracji Wałbrzyskiej, na których już obecnie występuje największe zagęszczenie sygnalizacji świetlnej – Wałbrzycha oraz Świdnicy. Podstawowym założeniem jest stworzenie w każdej z tych miejscowości odrębnego Centrum Zarządzania Ruchem w ścisłej koordynacji w zakresie przesyłu danych i budowy wspólnych repozytoriów. Z uwagi jednak na topografię tych miejscowości bezzasadne byłoby budowanie jednego ośrodka, sterującego ruchem w obu miastach. Tego typu centra zarządzania pełnią nie tylko funkcję sterowania sygnalizacjami ale również stanowią pierwszą linię obsługi zgłoszeń a czasem obsługi wypadku. Dyspozytorzy z tego poziomu mają możliwość reagować na sytuacje zaobserwowane na obrazie z kamer - może to być kwestia szybkiego uruchomienia służb ratowniczych - stąd rozdzielenie geograficzne tych dwóch ośrodków będzie w pełni uzasadnione.

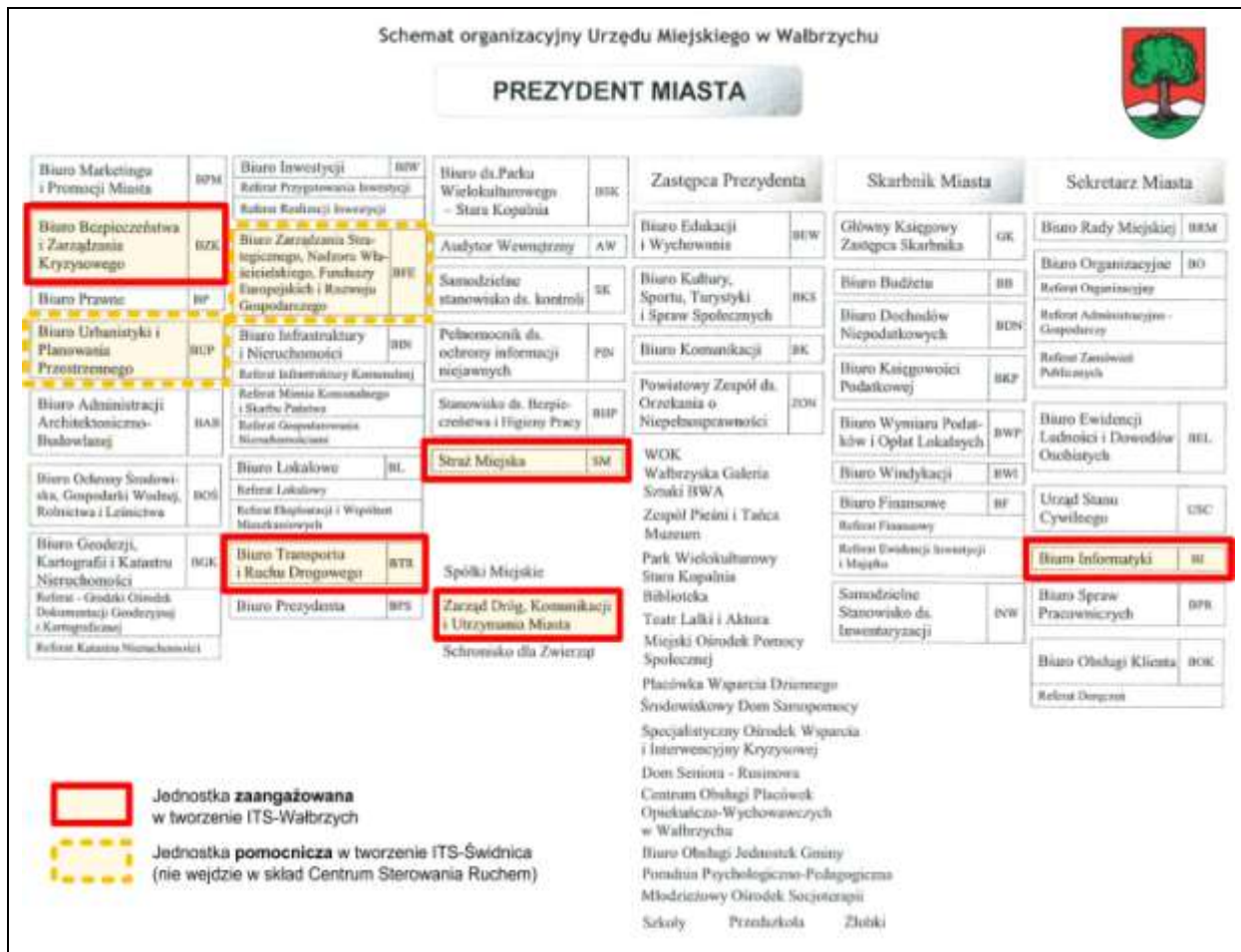
Rozległe inteligentne systemy transportowe (ang. Intelligent Transportation Systems) obejmują:

- zarówno telematykę drogową,
- wszelkie urządzenia do przesyłu danych, obrazu i głosu wewnątrz pojazdów,
- komunikację z pojazdów do infrastruktury stałej (car-to-infrastructure) w celu sterowania ruchem, gromadzenia informacji i dystrybucji informacji.
- urządzenia do sterowania ruchem wraz z całą gamą możliwych detektorów, czujników, kamer,
- urządzenia do dystrybucji informacji takie jak znaki zmiennej treści,
- całą sferę gromadzenia, przechowywania i przetwarzania danych – pojemne macierze dyskowe i wydajne serwery.

Systemy ITS stosuje się w celu zarówno bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, czyli w przypadku miast są to skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, wydzielone pasy dla transportu publicznego, strefy parkingowe, parkingi kubaturowe, stacje ważenia pojazdów, stacje monitorowania warunków pogodowych itp. jak i w celu lepszego docierania z informacją istotną z punktu widzenia kierowców, pasażerów i innych uczestników ruchu. Systemy ITS to nie tylko samo dynamiczne sterowanie układem faz w sygnalizacji świetlnej. ITS to również potężne narzędzie analityczne, dostarczające operatorom permanentnych danych rzeczywistych z terenu objętego systemem – detektorów, kamer itp. Jednostki zarządzające miastem dzięki systemom ITS mają dostęp do wszelkiego rodzaju analiz wspierających decyzyjność planistyczną i zarządczą. Aby jednak wdrożenie systemu ITS było zwieńczone sukcesem niezbędne jest podjęcie działań nie tylko o charakterze inwestycyjnym ale i **organizacyjnym**. Do pełnego wykorzystania systemu ITS niezbędne jest pozyskanie zarówno wyspecjalizowanej kadry o charakterze operatorów i analityków a jednocześnie wytworzenie w istniejących jednostkach zarządzających ruchem w mieście

i aglomeracji przekonania o potrzebie przyszłej współpracy. W końcowej fazie budowy wskazane będzie delegowanie pracowników do pracy w centrum.

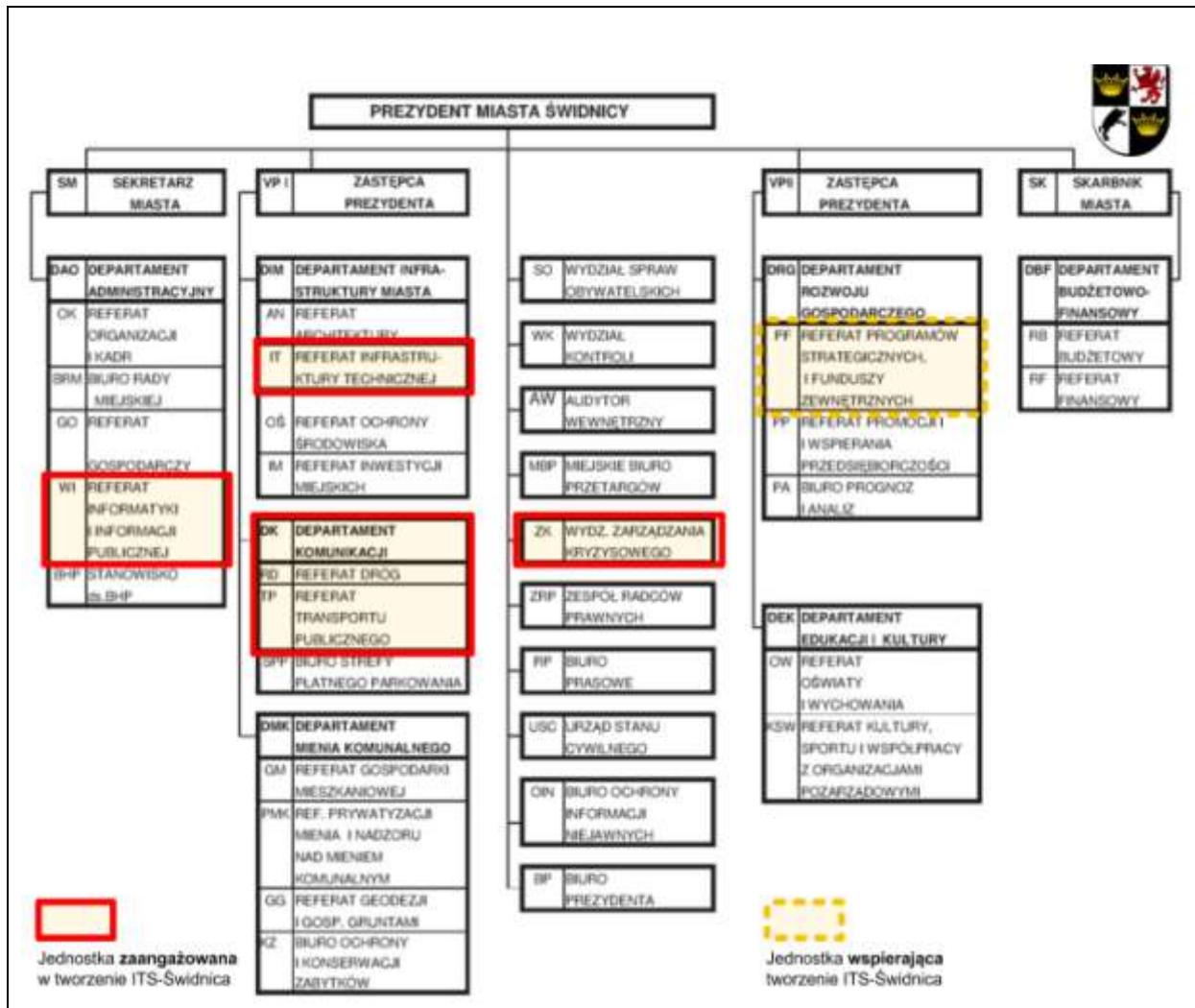
Patrząc na samą strukturę organizacyjną Urzędu Miasta Wałbrzycha do tworzenia ITS zaangażowane powinno być co najmniej pięć jednostek. Centrum powinno integrować kompetencje kilku służb miejskich - przede wszystkim jednostkę zarządzającą ruchem (BTR), zarządzanie kryzysowe (BZK), Straż Miejską (SM), jednostkę odpowiadającą za utrzymanie infrastruktury drogowej, w tym sterowników sygnalizacji (ZDKiUM) oraz służby IT (BI). Na schemacie organizacyjnym Urzędu Miejskiego poniżej jednostki te zaznaczone zostały czerwoną obwódką. Jednocześnie z uwagi na potężną ilość danych, które w wyniku wybudowania ITS będą wpływały do repozytoriów danych, wskazane jest aby zarówno na etapie tworzenia ITS jak i przyszłej eksploatacji zaangażowana była jednostka planistyczna, Biuro Urbanistyki i Planowania Przestrzennego (BUP). Dodatkowo, z uwagi na formułę realizacji inwestycji w formie projektu dofinansowywanego z funduszy europejskich niezbędna będzie opieka jednostki pośredniczącej w rozliczeniu projektu - Biura Zarządzania Strategicznego, Nadzoru Właścicielskiego, Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego (BFE). Obie te ostatnie jednostki winny być zaangażowane jako jednostki wspierające. Na diagramie poniżej zaznaczone pomarańczową, przerywaną obwódką.



Rys. 15.8.1. Jednostki Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu, właściwe do budowy ITS oraz współtworzenia Centrum.

W przypadku Świdnicy, której struktura Urzędu Miejskiego jest nieco mniej rozbudowana, do budowy ITS wskazane będą podstawowe jednostki, które w efekcie winny wejść w skład nowego Centrum

Zarządzania Ruchem. Dodatkowo, w celu nadzorowania rozliczeń projektu unijnego, jako jednostkę wspierającą należy zaangażować Referat Programów Strategicznych i Funduszy Zewnętrznych (PF).



Rys. 15.8.2. Jednostki Urzędu Miejskiego w Świdnicy, właściwe do budowy ITS oraz współtworzenia Centrum.

W procesie tworzenia systemu oraz w jego funkcjonowaniu powinien być zaangażowany także organizator zintegrowanego transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Samo wybudowanie poszczególnych elementów systemu może być jedynie dobrą bazą do zbudowania sprawnie działającego instrumentu jakim jest Centrum Zarządzania Ruchem. Dobrą praktyką wydaje się tu podejście wrocławskie, gdzie kadry pozyskane na etapie kilkuletniej budowy przekształcono z chwilą odebrania systemu w personel zasiadający za stanowiskami operatorskimi, analitycznymi i programistycznymi. Tak unikalnej wiedzy, na temat filozofii sterowania stosowanej przez danego dostawcę ITS, nie nabywa się w szkołach. Dopiero wspólne budowanie, projektowanie, zagłądanie „przez ramię” jak powstaje system i jak jest konfigurowany daje dobrą podstawę do samodzielnego posługiwania się tym rozległym narzędziem.

Zakres

Odrębną kwestią jest zakres budowy systemu. W przypadku dużych metropolii jedynym ograniczeniem winna być wyłącznie kwestia możliwości finansowych. Bezsprzeczne bowiem jest, iż przy dużym ruchu w gęstej i skomplikowanej sieci ulic, torowisk, buspasów wszelkie narzędzia usprawniające sterowanie sygnalizacją oraz decyzyjność kierowców będą pożądane w jak największym zakresie. Inaczej sprawa ma się w przypadku miast o wielkości Wałbrzycha czy Świdnicy. Tu decyzja powinna być wyważona, odpowiadać zarówno dzisiejszym potrzebom jak i zapewniać potencjalny rozwój. Im sprawniejsza komunikacja tym dany teren jest atrakcyjniejszy. Wprawdzie nadal wśród wielu samochod jest synonimem dobrego statusu społecznego, to jednak sukcesywna i konsekwentna promocja transportu zbiorowego powoli zaczyna zmieniać to nastawienie, przynajmniej w społeczeństwach rozwiniętych. Promowanie transportu indywidualnego to dziś droga donikąd. Nie da się w nieskończoność poszerzać dróg, usprawniać przepustowości skrzyżowań a zarazem gwarantować pozostałym uczestnikom — pieszym, rowerzystom bezpiecznego przemieszczania się. Europejskie dyrektywy od lat promują **rozwój zrównoważony**, czemu znakomicie sprzyjają systemy ITS. Dla Wałbrzycha i Świdnicy zasadne będzie wprowadzenie **kluczowych funkcji** w zakresie sterowania ruchem oraz przesyłu i gromadzenia danych. Pozostałe elementy ITS, takie jak znaki zmiennej treści, naprowadzanie na wolne miejsca parkingowe, nadzór nad transportem publicznym czy inne elementy dystrybucji informacji zostaną w tym opracowaniu oszacowane informacyjnie, jednak decyzja o ich wdrażaniu nie wydaje się być krytyczna i pilna.

Poniżej zestawiono, na przykładzie ITS-Wrocław zakres elementów ITS jakie potencjalnie mogłyby zaistnieć również w Wałbrzychu i Świdnicy. Należy wyróżnić następujące:



Rys. 15.8.3. Przykładowy zakres elementów ITS.

W diagramie kolorem brązowym wyróżniono te funkcje, które w przypadku Wałbrzycha i Świdnicy należy uznać za kluczowe. Pozostałe, zaznaczone na niebiesko będą fakultatywne, choć ich wykonanie jest rekomendowane, dla uzyskania pełnego efektu z wdrożenia ITS. Każdy z takich „podsystemów” wymaga zarówno swojej reprezentacji w Centrum, jak i odpowiedniej infrastruktury. Mimo, iż możliwe jest zbudowanie systemu w oparciu o poszczególne komponenty bez specjalnej integracji każdego z nich, zaleca się stworzenie zintegrowanej bazy/repozytorium, na podstawie której poszczególne podsystemy będą decydować o sposobie działania.

W przypadku ITS możliwe są różne podejścia do sposobu zorganizowania pracy Centrum Zarządzania Ruchem. W dość powszechnie spotykanym na świecie modelu Centrum jest wybudowane i zlokalizowane w jednej, wyznaczonej do tego jednostce. Wiąże się z tym wówczas świadome zawężenie funkcjonalności takiego Centrum do kompetencji danej jednostki. Jeśli rolę Centrum zawęzić np. do zarządzania transportem publicznym wówczas zlokalizowane może być ono w jednostce najbardziej do tego celu odpowiedniej czyli u organizatora transportu publicznego. Nie będzie możliwe jednak wtedy sterowanie sygnalizacją świetlną z tego poziomu.

Poniżej przedstawiono przykładowe funkcje wybranych jednostek miejskich, które mogą w przyszłości wziąć udział w tworzeniu Centrum Zarządzania Ruchem lub przejąć samodzielnie na siebie taką rolę. Poniżej przedstawiono cztery jednostki i ich funkcje.



Rys. 15.8.4. Przykładowy zakres funkcji jednostek miejskich zaangażowanych we współpracę w ramach ITS.

Możliwe modele lokalizacji i organizacji Centrum

Model Centrum Zarządzania Ruchem ulokowanego w jednej jednostce miejskiej, np. w wydziale transportu lub u miejskiego inżyniera ruchu. Poniższy schemat pokazuje przykładowy model centrum zlokalizowanego w tym przypadku u organizatora transportu publicznego. Zatem, zgodnie z funkcjami przypisanymi do tej jednostki będzie to centrum zarządzania taborem i informacją pasażerską. Ale to również oznacza, iż nie będzie to Centrum Zarządzania Ruchem, monitorowania, zarządzania

służbami itp. Czyli wszystkie te funkcje, które nie leżą w kompetencjach organizatora transportu, nie będą również realizowane przez Centrum.



Rys. 15.8.5. Przykładowy model centrum zarządzania ruchem.

Model Zintegrowanego centrum łączącego w jednym miejscu różne służby i funkcje. Takie rozwiązanie zastosowano we Wrocławiu. Dzięki takiemu modelowi wszelkie służby od pracowników przedsiębiorstwa transportowego poprzez Straż Miejską, Policję, Zarząd Dróg, służby zarządzania kryzysowego, pracowników Wydziału Transportu i pracowników Wydziału Inżynierii Miejskiej mają dostęp do komputerów z oprogramowaniem specjalistycznym w Centrum oraz do wszelkiego rodzaju raportów budowanych na bazie potężnej ilości informacji spływających w każdej sekundzie do repozytoriów danych.



Rys. 15.8.6. Przykładowy model zintegrowanego centrum zarządzania ruchem.

Podsystem łączności

Istotnym elementem budowy ITS jest system łączności. Dla potrzeb przesyłu danych do i ze skrzyżowań niezbędne będzie podłączenie wszystkich stałych punktów takich jak sterowniki sygnalizacji świetlnej, sterowniki znaków zmiennej treści lub serwery dynamicznej informacji przystankowej w jeden system przesyłu danych łączący te punkty z Centrum Zarządzania Ruchem. Obecne zaawansowanie budowy Dolnośląskiej Sieci Szerokopasmowej (DSS) obejmujące swoim przebiegiem zarówno Wałbrzych oraz Świdnicę pozwala planować budowę systemu ITS w oparciu głównie o tak nowoczesny i stabilny rodzaj łączności stałej. Pierwszym zadaniem umożliwiającym wykorzystanie obecnej sieci DSS będzie zaprojektowanie sieci dostępowej dla potrzeb ITS w taki sposób aby możliwie najlepiej wykorzystać punkty dostępu sieci szkieletowej. Budując na terenie miasta sieć światłowodową dla potrzeb ITS należy możliwie najszerszej objąć również punkty związane z edukacją czy budynkami użyteczności publicznej, ale przede wszystkim powinna pokrywać się z lokalizacją skrzyżowań (w zakresie punktów dostępowych). Zaletą w tym przypadku powinien okazać się gotowy normatyw jaki narzuca DSS w zakresie topologii, architektury i stosowanych przekrojów. Dzięki takiemu podejściu możliwe będzie nawet fragmentaryczne budowanie sieci pasywnej przy okazji przebudów lub remontów odcinków ulic, tak aby w przyszłości mogły utworzyć zaplanowaną, redundantną całość. Sieć lokalna w swoich założeniach powinna posiadać przeznaczenie na cele przesyłu danych związanych ze sterowaniem ruchem, monitoringiem oraz zarządzaniem tablicami elektronicznymi na przystankach.

Wykorzystanie sieci światłowodowej nie może jednak być jedynym medium transmisyjnym w dzisiejszych systemach ITS. Transmisja optyczna sprawdzi się znakomicie w łączności między elementami infrastruktury nieruchomej. Jednak gdy chodzi o komunikację z pojazdami oraz transfer video lub danych na małych odległościach, w ramach danego skrzyżowania lub grupy przystanków użyteczne będą inne sposoby łączności takie jak:

- kable miedziane dla sygnałów niskoprądowych,
- kable koncentryczne dla sygnału video np. z kamer do dekoderek,
- łączność radiowa krótkiego zasięgu SRD (ang. Short Range Devices) do przekazywania depesz danych z pojazdów do infrastruktury,
- Bluetooth do napełniania komputerów pokładowych, lub do śledzenia trasy – przejazd w przez wybrane punkty, skanowanie unikalnego adresu MAC,
- cyfrowa łączność pakietowa w oparciu o GPRS dowolnej generacji (HSDPA, 3G , LTE).

Data Center

Dla zapewnienia właściwej analizy i przetwarzania danych należy wybudować lub zaadoptować i wyposażyć Centrum Zarządzania Ruchem, ale również zmodernizować istniejące obiekty – skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną o elementy detekcji, monitoringu i właściwe systemy łączności. Wyposażenie skrzyżowań, sterujące sygnalizacją świetlną w Wałbrzychu i Świdnicy jest w większości pozbawione detektorów, stałoczasowe. Wśród stosowanych typów sterowników sygnalizacji dają się zauważyć tacy producenci jak Zaberd, DSA czy Peek. Niestety nie można stwierdzić, że infrastruktura jest jednorodna, więc budowanie na bazie tej infrastruktury systemu ITS będzie wymagało różnorodnego podejścia do różnych typów sterowników bądź wymiany tych urządzeń na jednorodne, współpracujące z oferowanym systemem. W przypadku wybrania dostawcy

systemu ITS oferującego rozwiązania współpracujące z różnymi sterownikami będzie to ułatwione. Jednak dotychczasowe doświadczenie krajowe pokazuje, że albo dostawca zdecydował się na pełną wymianę urządzeń, albo, jak w przypadku Wrocławia, wybudował system dostosowując swoje oprogramowanie do sposobu komunikacji starych, zastanych urządzeń sterowniczych. Miało to tę zaletę, że dotychczasowe firmy konserwacyjne mogły płynnie przejść do objęcia opieki nad znanymi już sobie urządzeniami sterowniczymi ale jednocześnie skutkowało ograniczeniem pewnych funkcjonalności, które mogłyby być zaimplementowane, gdyby zaistniały nowe urządzenia specjalnie dostosowane do budowanego systemu. Tak więc decyzja w zakresie pozostawienia bądź wymiany sterowników wydaje się być kluczowa do podjęcia na etapie budowy SIWZ na wykonawstwo systemu. Biorąc pod uwagę, że niektóre sygnalizacje świetlne zostały oddane do użytku stosunkowo niedawno wskazane będzie dokładne rozróżnienie, które sterowniki nadają się do pracy w przyszłym systemie, a które, chociażby ze względu na datę produkcji, powinny być zastąpione nowymi. Należy jednak w dokumentacji przetargowej dopuścić możliwość wymiany sterowników, również tych niedawno wybudowanych, jeśli w opinii Wykonawcy komunikacja i zarządzanie istniejącymi sterownikami będą utrudnione lub niemożliwe a takie rozwiązanie usprawni systemowe zarządzanie ruchem.

Mimo, iż kluczowym elementem ITS jest sterowanie pracą sygnalizacji świetlnej to dodatkowymi elementami, bezpośrednio oddziałującym na decyzyjność kierowców i pasażerów są znaki zmiennej treści (ang. VMS – Variable Message Signs). Budowa ITS może objąć również umieszczenie aktywnych elementów informacji: znaków zmiennej treści.

Zakres ITS

Zadanie zaprojektowania i zbudowania Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Wałbrzychu oraz Centrum Zarządzania Ruchem w Świdnicy, powinno objąć pięć zintegrowanych podsystemów kluczowych:

1. **Centrum** Zarządzania Ruchem, gromadzące i przechowujące dane o ruchu, monitorujące ruch i urządzenia sterowania, sterujące optymalizacją ruchu i poziomem przydzielanych priorytetów dla transportu publicznego.
2. Redundantny **system łączności** między skrzyżowaniami a Centrum oparty na protokole komunikacyjnym TCP/IP oraz system dostępu obejmujący służby miejskie (np. przez tunel VPN) oraz odległe podłączający elementy systemu za pomocą publicznej sieci Internet, łączy dzierżawionych xDSL lub sieci radiowych.
3. Podsystem **obszarowej optymalizacji** i sterowania ruchem wraz z wykrywaniem zdarzeń drogowych oraz możliwością analizy pomiarów ruchu w zasięgu działania Systemu.
4. Podsystem realizacji **priorytetów** dla transportu publicznego i zarządzania transportem publicznym a także obsługi **uprzywilejowania** pojazdów specjalnych.
5. Podsystem **wideo-monitoringu skrzyżowań** objętych działaniem Systemu, rejestracja obrazu z kamer, prezentacja wybranych obrazów w sieci publicznej.

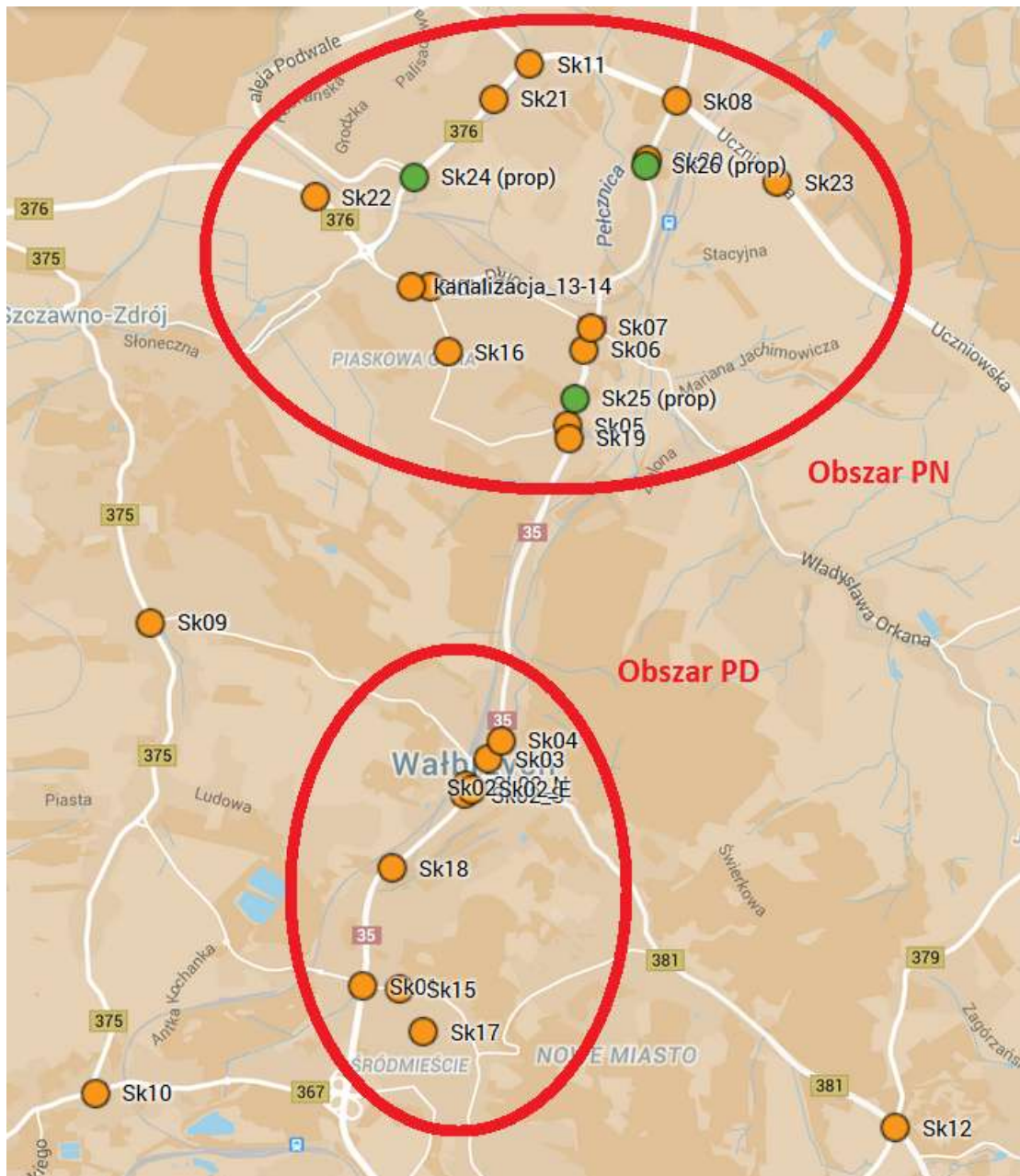
oraz cztery dodatkowe, jako możliwe do opcjonalnego włączenia w zakres postępowania:

6. Podłączenie do ITS podsystemu informacji dla pasażerów transportu publicznego na tablicach elektronicznych **Dynamicznej Informacji Przystankowej (DIP)**, działający w oparciu o urządzenia pozycjonowania satelitarnego GPS zamontowane w pojazdach transportu publicznego.
7. Podsystem **informacji o pogodzie** i zanieczyszczeniach powietrza, gromadzący dane ze stacji „Meteo”, dystrybucja tych informacji dla współpracujących służb oraz dla kierowców poprzez znaki VMS.
8. **Portal internetowy** prezentujący, głównie w formie graficznej, panujące warunki ruchu w mieście.
9. Podsystem informacji dla kierowców w postaci tablic/ znaków o zmiennej treści na bramownicach zainstalowanych nad jezdnią (**VMS** od ang. Variable Message Signs) oraz monitorowania tablic rejestracyjnych pojazdów poruszających się w zasięgu działania Systemu,

Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Wałbrzych

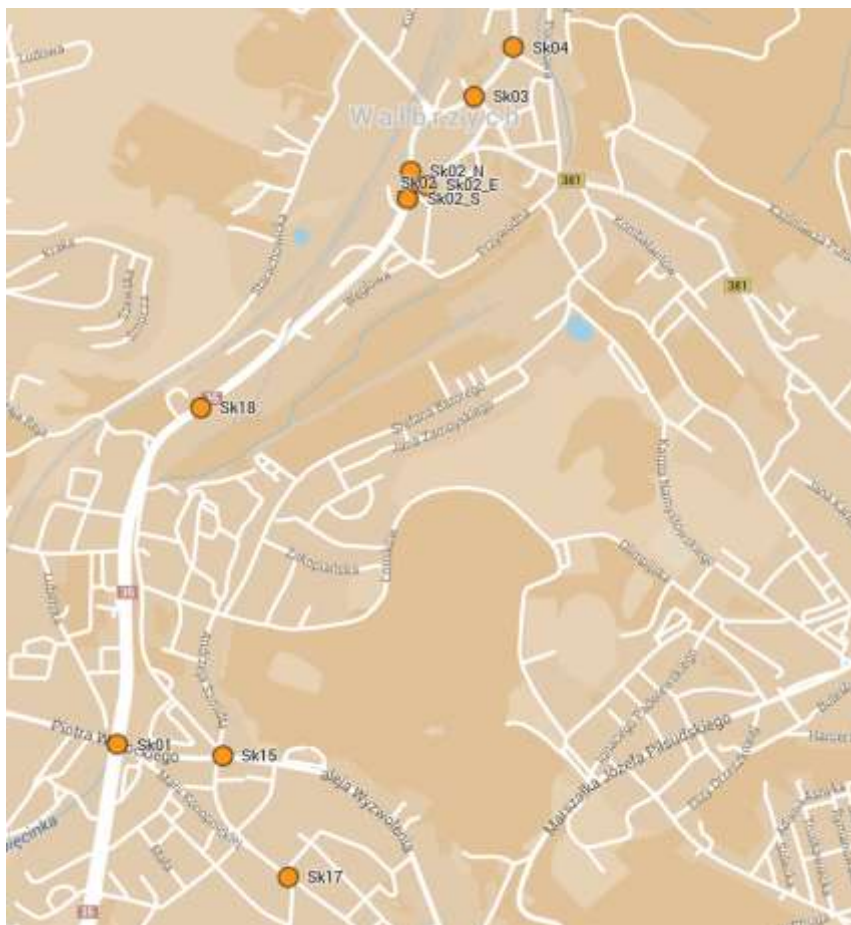
Przedmiot zamówienia realizowany będzie na terenie miasta Wałbrzycha, głównie na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną oraz w pasie drogowym w celu prowadzenia systemu łączności i wybudowania pozostałych elementów Systemu. Lokalizacja skrzyżowań na terenie miasta wykazuje na biegunowe rozproszenie skrzyżowań na dwa ośrodki - południowy i północny, w których należy przewidzieć sterowanie obszarowe oraz trzy sygnalizacje Sk09, Sk10, Sk12 (patrz rysunek poniżej) na tyle oddalone od obu pozostałych obszarów, że nie ma znaczenia ustawianie na nich specjalnych strategii sterowania a jedynie podłączenie ich do systemu wideomonitoringu. Inteligentne sterowanie dostosowujące się do zmiennych warunków ruchu odbywać się powinno w odniesieniu do całych obszarów. Jednak w przypadku bardziej oddalonych sygnalizacji nie będzie konieczne prowadzenie kontrolowanej koordynacji a jedynie permanentne monitorowanie potoków pojazdów. W takim przypadku, takie skrzyżowania pełnić będą głównie rolę punktów pomiarowych. Oczywiście dane o sytuacji ruchowej winny spływać ze wszystkich skrzyżowań jednak strategię przyjmowane w danym obszarze powinny opierać się na wybranych uprzednio wlotach pojedynczych skrzyżowań. Kolejne rysunki przedstawiają lokalizację sygnalizacji świetlnych w Wałbrzychu oraz obszar północny i obszar południowy w powiększeniu.



Rys. 15.8.7. Lokalizacja sygnalizacji świetlnych w Wałbrzychu.



Rys. 15.8.8. Lokalizacja sygnalizacji świetlnych w obszarze północnym w Wałbrzychu.



Rys. 15.8.9. Lokalizacja sygnalizacji świetlnych w obszarze południowym w Wałbrzychu.

Tabele poniżej przedstawiają aktualne na dzień tworzenia dokumentu dane o warunkach technicznych urządzeń sterowania ruchem:

Tab. 15.8.1. Lokalizacja i wyposażenie skrzyżowań w Wałbrzychu

Lp.	ID	Lokalizacja	Typ	Sterownik	Producent	Droga	Detektory	Uwagi
1	Sk01	Kolejowa-Sikorskiego-Wysockiego	Stałoczasowe	Peek	Peek Traffic	DK 35		
2	Sk02	Armii Krajowej-Parkowa	Stałoczasowe	Peek	Peek Traffic	DK 35		
3	Sk03	Armii Krajowej-11 Listopada	Stałoczasowe	Peek	Peek Traffic	DK 35		
4	Sk04	Armii Krajowej-Kino Apollo	PDP	Peek	Peek Traffic	DK 35	przyciski	
5	Sk05	Wrocławska-Wyszyńskiego	Akomodacyjne	Peek	Peek Traffic	DK 35	wideodetekcja	
6	Sk06	Wrocławska-Norwida-OBI	Stałoczasowe	MSR-Mini	MSR	DK 35	wideodetekcja	
7	Sk07	Wrocławska-Długa-Prostopadła	Stałoczasowe	MSR-Mini	MSR	DK 35		
8	Sk08	Wrocławska-De Gaulle'a-Uczniowska	Akomodacyjne	TLC Taurus	ETD	DK 35	wideodetekcja	rozproszona architektura, zaawansowane algorytmy akomodacyjnego sterowania ruchem na poziomie lokalnym oraz w trybie optymalizacji obszarowej jako master.
9	Sk09	Andersa-Wańkowicza-Wiejska	Akomodacyjne	MPS-RP	DSA	DW375	radary dopplerowskie	monitorowanie pracy on-line i algorytmy „samoczenia się” - dostosowywanie się do natężenia przewidywanego
10	Sk10	1. Maja-II Armii	Akomodacyjne	MPS-RP	DSA	DW 375, 367	radary dopplerowskie	
11	Sk11	Wieniawskiego-De Gaulle'a-Podwale-Gagarina	Akomodacyjne	Peek	Peek Traffic	DW376	w budowie	
12	Sk12	11 Listopada-Noworudzka-Strzegomska-Świdnicka	Akomodacyjne	Peek	Peek Traffic	DW 381, 379	radary dopplerowskie	
13	Sk13	Długa-Broniewskiego	Akomodacyjne	MPS-Mini	Zaberd	Powiatowa 3404D	radary dopplerowskie	
14	Sk14	Długa-Topolowa	Akomodacyjne	wspólny z		Powiatowa	radary	

				Sk13		wa 3404D	dopplerowskie	
15	Sk15	Plac Grunwaldzki	Stałoczasowe	MPS-Mini	Zaberd	Powia- towa 3402D		
16	Sk16	Broniewskiego-Główna- Kusocińskiego	Stałoczasowe	MPS-RP	DSA	Gminna		
17	Sk17	Słowackiego-Drohobycka- Limanowskiego	Stałoczasowe	Peek	Peek Traffic	Gminna		
18	Sk18	Bolesława Chrobrego 38	przejście aktywne	Sterownik w latarni		DK 35		
19	Sk19	Wrocławska dawna Huta Szklą	przejście aktywne	Sterownik w latarni		DK 35		
20	Sk20	Wrocławska-Lelewela	przejście aktywne	Sterownik w latarni		DK 35		
21	Sk21	Wieniawskiego-Auchan	Akomodacyjne	MPS-RP	DSA	DW376	radary dopplerowskie	
22	Sk22	Szczawieńska- Łączyńskiego	Stałoczasowe	MPS-Mini	Zaberd	DW 376		
23	Sk23	Uczniowska-Cersanit	Stałoczasowe			DW376		
24	Sk24	Wieniawskiego-Podwale	planowane			DW376		
25	Sk25	Wrocławska-Główna	planowane			DK 35		
26	Sk26	Wrocławska-Lelewela	planowane			DK 35		

Świdnica

Sytuacja ilości i rozmieszczenia skrzyżowań z sygnalizacją świetlną w Świdnicy jest nieco innej natury. Tu mamy do czynienia z podobną ilością skrzyżowań, jednak ich rozmieszczenie ma jeszcze bardziej charakter obszarowy. Sterowanie pracą tych skrzyżowań winno w pełni honorować możliwości sterowania obszarowego a jednocześnie monitorować bezpieczeństwo uczestników ruchu, by mieć możliwość szybkiej reakcji na incydenty oraz stale monitorować sytuację ruchową. Z tych powodów zaleca się włączenie wszystkich 22 skrzyżowań Świdnicy do systemu.

Tab. 15.8.2. Lokalizacja i wyposażenie skrzyżowań w Świdnicy

Lp.	ID	Lokalizacja	Typ	Sterownik	Producent	Droga
1	Sk_Swid01	Zamenhofa-Marii Kunic	Stałoczasowe (planowane akomodacyjne)	MSR-mini	Traffic ZSSRD	DK 35
2	Sk_Swid02	Esperantystów-Sikorskiego	Stałoczasowe (planowane akomodacyjne)	PEEK	Peek Traffic	DK 35
3	Sk_Swid03	Sikorskiego-Strzegomska	Stałoczasowe	MPS-RP	DSA	Gminna
4	Sk_Swid04	Esperantystów-Łukasińskiego	Stałoczasowe	PEEK	Peek Traffic	DK 35

			(planowane akomodacyjne)			
5	Sk_Swid05	Szarych Szeregów-Łączna- Stęczyńskiego	Stałoczasowe (planowane akomodacyjne)	MSR	Traffic ZSSRD	DK 35
6	Sk_Swid06	Szarych Szeregów-Przemysłowa	Akomodacyjne	MPS-RP	DSA	DK 35
7	Sk_Swid07	Westerplatte-Bystrzycka	Stałoczasowe	MPS-RP	DSA	Powiatowa 2876
8	Sk_Swid10	Pl. Wolności-Wrocławska- Niepodległości- Westerplatte	Stałoczasowe	MPS-RP	DSA	Wojewódzka 379
9	Sk_Swid12	Wrocławska-1 Maja-Wodna	Stałoczasowe	MPS-RP	DSA	Wojewódzka 379
10	Sk_Swid14	Wrocławska-Rzeźnicza-Saperów	Akomodacyjne	MPS-RP	DSA	Wojewódzka 379
11	Sk_Swid15	Pl. Św. Małgorzaty	Akomodacyjne	MPS-RP	DSA	Wojewódzka 379
12	Sk_Swid16	Łukasińskiego-Saperów- -Ks. Bolka Świdnickiego	Stałoczasowe	MPS-RP	DSA	Gminna
13	Sk_Swid17	Niepodległości-Straż Pożarna	Stałoczasowe	MPS-RP	DSA	Wojewódzka 379
14	Sk_Swid18	Pl. Grunwaldzki	Stałoczasowe	MPS-RP	DSA	Wojewódzka 379
15	Sk_Swid19	Żeromskiego 16	PDP	MPS-2000	DSA	Wojewódzka 379
16	Sk_Swid20	Wałbrzyska 41	PDP	MPS-RP	DSA	Wojewódzka 379
17	Sk_Swid21	Zamenhofa-Riedla	Stałoczasowe (planowane akomodacyjne)	MSR	Traffic ZSSRD	DK 35
18	Sk_Swid22	Zamenhofa-Skłodowskiej-Curie	Akomodacyjne	PEEK	Peek Traffic	DK 35
19	Sk_Swid23	Marcinkowskiego 4	PDP	PEEK	Peek Traffic	Gminna
20	Sk_Swid24	Ofiar Oświęcimskich 28	PDP	AGATKA	b.d.	Gminna
21	Sk_Swid25	Kazimierza Wielkiego	PDP	PEEK	Peek Traffic	Gminna
22	Sk_Swid26	Wodna-Mieszka I	Planowane			Gminna



Rys. 15.8.10. Sygnalizacje świetlne w Świdnicy.

Zadania dla przyszłego Centrum

Centrum, jako serce systemu, pełnić będzie następujące funkcje:

- a) gromadzenie danych – funkcja ta zapewnia możliwość zbierania i przechowywania danych ruchowych wraz z danymi o warunkach atmosferycznych, niezbędnych dla funkcjonowania innych podsystemów (w szczególności sterowania i optymalizacji ruchu, wykrywania zdarzeń, zarządzania strategicznego) oraz działań planistycznych,
- b) monitorowanie ruchu, w tym objęcie wideomonitoringiem skrzyżowań,
- c) sterowanie i optymalizacja ruchu,
- d) monitoring i kontrola urządzeń zainstalowanych w Centrum i urządzeń zewnętrznych służących zarządzaniu ruchem,
- e) wykrywanie zdarzeń – funkcja poziomu centralnego pozwala na automatyczne wykrycie zdarzeń drogowych i ich odróżnienie od stanów zwykłych np. zatłoczenie w godzinach szczytu od zatłoczenia, jakie powstaje w następstwie wypadków drogowych,

- f) zarządzanie zdarzeniami – zarządzanie zarówno zdarzeniami przewidywalnymi jak i losowymi w celu zminimalizowania oddziaływania zaistniałych zdarzeń na użytkowników ruchu, w szczególności zmniejszenia niebezpieczeństwa zaistnienia wypadków jak i skutków wypadków, poprzez natychmiastowe informowanie odpowiednich służb o zaobserwowanych sytuacjach,
- g) przekazywanie informacji – informacje dla kierowców, do środków masowego przekazu oraz do innych podmiotów,
- h) zarządzanie transportem publicznym w tym realizacja **priorytetów dla transportu publicznego i uprzywilejowania pojazdów specjalnych w ruchu ulicznym**, zbieranie i przekazywanie informacji dla pasażerów oraz monitorowanie i alarmowanie Centrum o sytuacjach nietypowych.

W przypadku dobrego przygotowania kadr do pracy w Centrum w dalszej perspektywie możliwe będą również:

- i) zarządzanie strategiczne – funkcja długofalowej optymalizacji ruchu,
- j) planowanie – funkcja planowania rozwoju systemu zarządzania ruchem,

Na zorganizowanie Centrum Zamawiający wskaże budynek lub zleci jego budowę w Wałbrzychu i Świdnicy. W większości miast w naszym kraju takie centra organizowane są w adaptowanych na ten cel pomieszczeniach. Jedynie przykłady zagraniczne pokazują na budowanie całych budynków z przeznaczeniem na centra sterowania ruchem. W skład Centrum powinny wchodzić następujące pomieszczenia:

- a) **sala operacyjna** - umożliwi obserwowanie przez operatorów bieżącej sytuacji ruchowej na odcinkach objętych systemem zarządzania i podejmowanie określonych decyzji w przypadku wystąpienia sytuacji odbiegających od normy,
- b) **pokój konferencyjny** – umożliwi przeprowadzanie narad i podejmowanie decyzji bez zakłócania pracy operatorów w sali operacyjnej a także prowadzenie prac analitycznych, projektowych oraz zebrań. Dodatkowo w pokoju konferencyjnym mogą znajdować się rezerwowe stanowiska operatora, wykorzystywane w sytuacjach akcyjnych np. sztab kryzysowy lub do obsługi imprez masowych,
- c) **serwerownia** – umożliwi umieszczenie sprzętu komputerowego w warunkach optymalnych dla jego wykorzystania zapewniając wentylację, stałą temperaturę (klimatyzację) oraz wilgotność. Wskazane jest aby serwerownia znajdowała się w bliskiej odległości od sali operacyjnej,
- d) **archiwum** na przechowywanie dokumentacji papierowej systemu,
- e) **pomieszczenia sanitarne**, szatnie w przypadku pracy zmianowej 24/7.

W zależności od decyzji Zamawiającego pomieszczenia przeznaczone na instalację systemu wymagać będą dostosowania do funkcji jaką mają pełnić oraz do potrzeb pracy urządzeń komputerowych. W tym celu należy wykonać roboty budowlane wewnętrzne pomieszczeń, rozprowadzenie instalacji elektrycznej i okablowania strukturalnego LAN, systemu kontroli dostępu oraz łączności telefonicznej, systemu wentylacji i klimatyzacji. Z uwagi na konieczność budowy podłogi technicznej w pomieszczeniach serwerowni należy przewidzieć odpowiednio wysokie pomieszczenie. Nie mogą

to być piwnice o obniżonym stropie. Do wszystkich pomieszczeń należy zamontować drzwi z odpowiednim systemem zabezpieczeń, współpracującym z systemem kontroli dostępu. Należy też zaprojektować i wykonać instalację ściany graficznej wraz z systemem rozproszania obrazu.

Redundantny system łączności między skrzyżowaniami a Centrum

Redundantny system łączności ma umożliwić niezakłóconą transmisję danych pomiędzy elementami Systemu. Projekt sieci łączności musi uwzględniać wymagania określone dla aglomeracyjnej sieci szerokopasmowej DSS i być budowanym jako rozwinięcie tamtej sieci.

Na odcinkach ulic, na których ze względów formalnych lub technicznych nie będzie możliwe zbudowanie połączeń światłowodowych należy dopuścić stosowanie szerokopasmowych łącz radiowych. W przypadku transmisji do i z urządzeń mobilnych (autokomputerów zainstalowanych w autobusach) należy zastosować GPRS/UMTS/HSDPA oferowanej przez sieci telefonii komórkowej lub własną, dedykowaną łączność radiową typu TETRA. Jednak budowa systemu TETRA nie powinna warunkować budowy ITS i należy ją prowadzić z wykorzystaniem odrębnych źródeł finansowania przy jednoczesnym dużym zaangażowaniu operatora publicznego transportu zbiorowego.

Realizacja sieci ma doprowadzić do wybudowania infrastruktury łączności przewodowej dla potrzeb całości Systemu.

Podsystem obszarowej optymalizacji i sterowania ruchem wraz z możliwością analizy pomiarów ruchu w zasięgu działania Systemu.

Podsystem powinien zapewniać realizację optymalnych strategii sterowania na każdym z trzech poziomów sterowania. Interfejs Człowiek/System będzie realizowany w Centrum, za pośrednictwem terminala operatora lub terminala projektanta inżynierii ruchu. Dzięki włączeniu wszystkich sterowników sygnalizacji w mieście w jeden system, możliwe będzie zaimplementowanie jednej, wspólnej filozofii sterowania opartej na oferowanych przez Wykonawcę algorytmach. Interfejs aplikacji umożliwi zarówno korygowanie parametrów sterowania na poziomie strategicznym (np. wybór sposobu realizacji priorytetu, degradację bądź podwyższenie priorytetu) jak i możliwość zmian w ustawieniach poszczególnych parametrów pracy sygnalizacji świetlnej. Podsystem optymalizacji ruchu oparty może być o wideo detekcję, wspieraną przez detektory indukcyjne w jezdni oraz system łączności radiowej krótkiego zasięgu do i z pojazdów.

Wykrywanie zdarzeń drogowych wymaga rozmieszczenia detektorów ruchu (pętli indukcyjnych oraz wideodetektorów – „pętle wirtualne”), tak aby na podstawie otrzymanych z nich danych można było określić aktualne natężenia ruchu pojazdów i wykryć sytuacje nietypowe (np. korek spowodowany zablokowaniem skrzyżowania przez pojazdy, które uległy kolizji). Podsystem ma dostarczać operatorowi Systemu informacji o zaistnieniu sytuacji nietypowej i jej lokalizacji. Systemem wspomagającym może być tu monitoring skrzyżowań wraz z algorytmem detekcji i alarmowania dla poszczególnych stref.

W ramach wyposażania skrzyżowań w system wideo detekcji na wybranych głównych skrzyżowaniach należy przewidzieć możliwość realizacji funkcji wykrywania zdarzeń drogowych (patrz wideo monitoring).

Właściwości podsystemu obszarowej optymalizacji i sterowania ruchem i analizą pomiarów ruchu

Podsystem opierać się może na architekturze zdecentralizowanej lub scentralizowanej, jednak w obu podejściach należy przewidzieć sterowanie wielopoziomowe.

Należy zaimplementować trzy poziomy sterowania:

- a) centralny, gdzie realizowane powinny być zadania w zakresie monitorowania, zarządzania oraz planowania i optymalizacji strategii sterowania. Poziom centralny sterowania ma pełnić głównie funkcje koordynujące współdziałanie podobszarów oraz określać strategie sterowania dla obszarów lub pojedynczych skrzyżowań,
- b) obszarowy, gdzie realizowane powinno być sterowanie sygnalizacją świetlną z uwzględnieniem informacji o ruchu w danym obszarze na podstawie detektorów,
- c) lokalny, gdzie realizowane powinno być sterowanie sygnalizacją, z możliwie maksymalnym wykorzystaniem detektorów.

Podsystem powinien zapewniać realizację optymalnych strategii sterowania na poziomie obszarowym. Dodatkowo, potencjalna awaria dowolnego elementu podsystemu powinna tylko w minimalnym stopniu wpływać na pozostałe elementy Systemu. Przy obecnej skali obu miast rekomenduje się aby wszystkie sygnalizacje zostały objęte systemem. 23 sygnalizacje w Wałbrzychu oraz 22 sygnalizacje w Świdnicy należy wyposażyć w zespół detektorów (np. wideo detektorów) wraz z wykorzystaniem lub doinstalowaniem szeregu wspierających system pętli indukcyjnych w jezdni. Zarówno informacje z pętli indukcyjnych, standardowo używane do sterowania lokalnego jak i sygnały wygenerowane np. przez karty wideo detektorów będą przesyłane do centrum w celu dalszej analizy. Podłączone tak sygnalizacje świetlne utworzą jeden system, (każdy dla swojego miasta) możliwy do sterowania zarówno na poziomie strategicznym (centralnym) – wybierając ustawienia dla całości systemu, jak i w danych obszarach – wydzielonych umownie grupach sąsiadujących ze sobą skrzyżowań, w celu zapewnienia koordynacji ruchu i sterowania priorytetem dla transportu publicznego. Interfejs aplikacji umożliwi zarówno korygowanie parametrów sterowania na poziomie strategicznym (np. wybór sposobu realizacji priorytetu, degradacja bądź podwyższenie priorytetu) jak i możliwość zmian w ustawieniach poszczególnych parametrów pracy sygnalizacji świetlnej. Podsystem optymalizacji ruchu oparty będzie np. o wideo detekcję, wspieraną przez detektory indukcyjne w jezdni.

Podsystem realizacji priorytetów dla transportu publicznego

Podsystem realizujący priorytety dla transportu publicznego powinien umożliwiać realizację priorytetu warunkowego zależnie od sytuacji ruchowej na danym skrzyżowaniu, a jego poziom powinien zależeć od rangi nadanej uprzednio dla danej linii oraz w możliwie wysokim stopniu zależeć od odchylenia czasu jazdy względem aktualnego rozkładu jazdy. Realizacja priorytetu powinna zależeć od obciążenia i stanu ruchu w jakim znajduje się skrzyżowanie w danym momencie, tj. jaki okres czasu upłynął od chwili gdy skrzyżowanie obsługiwało poprzedni priorytet.

Podsystem ten powinien bazować na:

- a) komputerach pokładowych w pojazdach transportu publicznego, wyposażonych w co najmniej: terminal GPS, nadajnik GSM/GPRS lub modem radiowy służący do łączności ze sterownikami sygnalizacji świetlnej w celu uzyskania priorytetu (radio krótkiego zasięgu RKZ), sterownik elektronicznych tablic informacji pasażerskiej w pojeździe,
- b) odbiorniki radiowe (w przypadku wyboru niniejszego rozwiązania) na wszystkich skrzyżowaniach (karta detektora w sterownikach sygnalizacji świetlnej) objętych zasięgiem podsystemu.

Właściwości podsystemu priorytetów dla transportu publicznego

Podsystem realizujący priorytety dla transportu publicznego powinien być zrealizowany w ścisłym uzależnieniu od podsystemu optymalizacji ruchu a także wykorzystując wspólne informacje pochodzące z systemu lokalizacji pojazdów, zaimplementowanego w ramach podsystemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Podsystem powinien umożliwiać realizację priorytetu warunkowego zależnie od sytuacji ruchowej na danym skrzyżowaniu, a jego poziom powinien w możliwie wysokim stopniu zależeć od odchylenia czasu jazdy względem aktualnego rozkładu jazdy. Realizacja priorytetu powinna zależeć od obciążenia i stanu ruchu w jakim znajduje się skrzyżowanie w danym momencie, w tym od czasu jaki upłynął od chwili gdy skrzyżowanie obsługiwało poprzedni priorytet.

Należy dążyć do wybudowania takiego systemu detekcji pojazdów transportu publicznego, który umożliwi ich identyfikację oraz pozwoli na określenie potrzeb zgłaszanych w danym momencie. Możliwe to jest albo poprzez centralną analizę lokalizacji GPS, albo przez system lokalnych punktów odbierania sygnału z pojazdów zlokalizowanych w okolicy skrzyżowań. Przykładowa sekwencja zdarzeń:

- pojazd uprzywilejowany wysyła do odbiornika przy skrzyżowaniu sygnał radiowy w celu udzielenia mu priorytetu,
- sterownik (lub Centrum w systemie scentralizowanym) otrzymuje informację o zbliżającym się pojeździe uprzywilejowanym i o jego kierunku jazdy, numerze kursu itp. w celu identyfikacji żądania,
- sterownik realizuje cykl umożliwiający przejazd pojazdów jedynie w żądanym kierunku lub w systemie scentralizowanym sterownik otrzymuje od Centrum informację, jaki program realizować,
- po zjeździe pojazdu uprzywilejowanego ze skrzyżowania praca sygnalizacji powraca do stanu normalnego.

Podsystem wideomonitoringu skrzyżowań objętych działaniem Systemu

Podsystem wideomonitoringu skrzyżowań, oparty zarówno o kamery własne, jak i kamery służące do wideo detekcji na wlotach skrzyżowań objętych działaniem Systemu powinien spełniać następujące funkcje:

- a) pokrycie wizyjne i transmisja danych wideo do Centrum ze wszystkich skrzyżowań wchodzących w zakres Systemu
- b) rejestrację zdarzeń i sytuacji na drodze z kamer obejmujących polem widzenia całe wloty oraz tarczę wewnętrzną skrzyżowania,
- c) powinien umożliwić prezentację wybranych obrazów z kamer w sieci publicznej.

Należy zakładać przyszłą rozbudowę podsystemu o rejestrację innych naruszeń przepisów ruchu drogowego. Oszacowanie przestrzeni dyskowej winno przekroczyć o 30% minimalne zapotrzebowanie dla dostarczonej ilości kamer.

W ramach wyposażania skrzyżowań w system wideo detekcji należy przewidzieć możliwość realizacji funkcji wykrywania zdarzeń drogowych. W tym zakresie podsystem powinien umożliwiać następujące funkcje:

- a) pokrycie wizyjne wlotów wybranych skrzyżowań,
- b) transmisję danych wideo do Centrum,
- c) rejestrację zdarzeń i sytuacji na drodze w Centrum.

Podsystem informacji o warunkach atmosferycznych

Ewentualna realizacja zadania polegać będzie na zaprojektowaniu i wybudowaniu podsystemu do gromadzenia i dystrybucji danych pochodzących ze stacji pogodowych oraz przygotowania podsystemu do przyszłej rozbudowy o kolejne stacje meteo.

Należy zaproponować liczbę i lokalizację stacji pomiarowych w wybranych miejscach pod kątem zagrożeń atmosferycznych dla ruchu (np. na mostach i wiaduktach). Stacje pogodowe powinny być instalowane w punktach, które charakteryzują się dużą częstotliwością występowania niekorzystnych zjawisk atmosferycznych (np. gołoledź, mgła),

Podsystem wizualizacji zmienności i utrudnień ruchu w mieście za pośrednictwem portalu internetowego

Podsystem wizualizacji zmienności i warunków ruchu w mieście za pośrednictwem portalu internetowego powinien być źródłem informacji o warunkach ruchowych panujących na drogach za pomocą map cyfrowych z naniesionymi natężeniami ruchu. Portal będzie również prezentował wybrane obrazy z kamer wideo monitoringu skrzyżowań. Portal powinien gromadzić dane z obu miast.

Podsystem informacji dla kierowców – tablice zmiennej treści (VMS) na konstrukcjach bramowych zainstalowanych nad drogą oraz monitorowania tablic rejestracyjnych

Rekomendujemy budowę tego podsystemu, gdyż doświadczenie innych miast wskazuje na wysoka efektywność w przekazywaniu pilnych informacji o utrudnieniach dla kierowców właśnie za pośrednictwem takich rozwiązań. Z uwagi jednak na złożoność uwarunkowań decyzja o lokalizacji i funkcji danej tablicy winna być przedmiotem odrębnego opracowania. Ten podsystem może być

zbudowany na zasadzie zamontowanych nad jezdniami dużych tablic zmiennej treści oraz oprogramowania w Centrum zbierającego informacje z kamer rozpoznających numery rejestracyjne, w wybranych miejscach miasta, w celu przeliczania czasu trwania przejazdu przez poszczególne odcinki układu drogowego. Elektroniczne tablice tekstowe o zmiennej treści, zainstalowane na bramownicach przed strategicznymi skrzyżowaniami dając możliwość podjęcia decyzji. Tablice będą informowały o czasach dojazdów do węzłów bądź o aktualnych objazdach, utrudnieniach imprezach masowych itp. Przed strategicznymi skrzyżowaniami/węzłami drogowymi, kierowca będzie miał możliwość dokonania wyboru jednej z dwóch lub więcej alternatywnych tras prowadzących do tego samego celu (innego skrzyżowania/węzła drogowego).

Wybór będzie dokonywany przez kierowcę na podstawie informacji o czasie dojazdu do tego celu.

Serwerownia – data center

W zakresie wyposażenia i budowy serwerowni na obecnym etapie nie należy przesądzać o żadnym z parametrów. W tej dziedzinie postęp jest dość duży i stały, stąd określanie wymagań winno odbyć się w możliwie najpóźniej fazie projektowania, aby uwzględnić najnowsze możliwości zarówno w dziedzinie przechowywania i przetwarzania danych.

Niezależnie od przyjętych technologii pewne uwarunkowania bezpieczeństwa i stabilności pracy powinny być już narzucone:

Infrastruktura techniczna budynku powinna uwzględnić następujące elementy:

- systemy zasilania z systemem bezprzerwowego (ONLINE) zasilania awaryjnego,
- systemy klimatyzacji (z zasilaniem awaryjnym), oświetlenia i kontroli hałasu,
- system przeciwpożarowy,
- system ochrony przed zalaniem,
- system bezpieczeństwa,
- wymagania konstrukcyjne.

Koszty

Szacuje się, na podstawie dotychczasowych doświadczeń krajowych, że średni koszt budowy systemu uwzględniający wszystkie elementy (od łączności po wyposażenie skrzyżowań) kształtuje się na poziomie ok. 0,5 mln zł. Koszt budowy kompletnej sygnalizacji świetlnej to ok. 2,5 mln zł.

Tab. 15.8.3. Koszty budowy ITS-Wałbrzych i ITS-Świdnica

System	Funkcje kluczowe	Pełen zakres
ITS Wałbrzych	24 400 000 zł	26 900 000 zł
ITS Świdnica	16 600 000 zł	19 000 000 zł
Suma	41 000 000 zł	45 900 000 zł

Tab. 15.8.4. Koszty utrzymania ITS-Wałbrzych i ITS-Świdnica (rocznie).

System	Funkcje kluczowe	Pełen zakres
ITS Wałbrzych	395 000 zł	422 000 zł
ITS Świdnica	365 000 zł	390 000 zł
Suma	760 000 zł	812 000 zł

15.9 Analiza wpływu funkcjonowania zintegrowanego transportu publicznego na aglomeracyjny rynek pracy oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu

Obecnie transport publiczny na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej zaspokaja w dostateczny sposób dojazd do najważniejszych miejsc pracy, głównie zlokalizowanych w siedzibach gmin. Obsługę Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Invest-Park w Wałbrzychu oraz podstrefy w Świdnicy zapewnia komunikacja miejska, natomiast jej podstref w Strzegomiu, Żarowie, Świebodzicach i w Nowej Rudzie – w niskim stopniu transport kolejowy oraz głównie transport autobusowy lokalny i regionalny, w tym przez przewoźników prywatnych. Podobnie jest w przypadku Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości w Kamiennej Górze – lokalizacja w Kamiennej Górze oraz w Lubawce. Natomiast funkcjonujące linie pracownicze w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej obsługują dojazdy (głównie z obszaru noworudzkiego) do podstrefy Wrocław-Kobierzyce Tarnobrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Wisłosan.

Transport kolejowy wykorzystywany jest przez mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej głównie w dojazdach do stolicy województwa – Wrocławia, gdzie dojeżdżają oni do szkół i uczelni oraz do pracy. W granicach aglomeracji transport kolejowy ma już o wiele niższe znaczenie transportowe od transportu autobusowego.

Transport publiczny w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej powinien być jednym z elementów wspierających politykę przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu. O wykluczeniu społecznym można mówić wówczas, gdy osoba, będąca członkiem danego społeczeństwa, nie może normalnie uczestniczyć w działaniach i życiu obywateli tego społeczeństwa, przy czym to ograniczenie znajduje się poza kontrolą osoby wykluczonej. Wykluczenie społeczne jest zjawiskiem wielowymiarowym – oznacza niemożność uczestnictwa w życiu gospodarczym, politycznym i kulturowym, w wyniku braku dostępu do zasobów, dóbr i instytucji (np. rynku pracy, edukacji, opieki zdrowotnej) oraz ograniczenia praw społecznych i deprivacji potrzeb.

Grupami społecznymi najbardziej narażonymi na wykluczenie społeczne są m.in.: osoby niepełnosprawne, chore psychicznie, uzależnione, o niskich kwalifikacjach zawodowych, o niskich dochodach, starsze osoby samotne, opuszczające zakłady karne i poprawcze oraz kobiety samotnie wychowujące dzieci, ofiary patologii życia rodzinnego, długotrwale bezrobotni i bezdomni.

Obszary, nieposiadające funkcjonalnych i sprawnych możliwości dojazdu do centrum gospodarczego jakim jest Wałbrzych, nie mogą pełnić funkcji naturalnych zasobów dla potencjału rozwijającego się obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej i tworzą one wówczas kolejne obszary wykluczenia społecznego. Natomiast w przypadku dobrej dostępności transportowej, obszary dotychczas posiadające niewykorzystane zasoby kapitału ludzkiego, mogą być ponownie zaktywizowane. Stworzenie

zintegrowanego systemu transportu publicznego o wysokim standardzie pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału społecznego i gospodarczego, a także edukacji i nauki.

Jednym z najważniejszych warunków zaspokojenia potrzeb bytowych i realizacji aktywności społecznej, jest zapewnienie dobrej dostępności do transportu publicznego. Niedostateczna jakość usług transportu publicznego lub ich brak, przyczynia się do znaczącego pogorszenia jakości życia, a przez to także do wykluczenia społecznego na danym obszarze. Dlatego w strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju, sprzyjającego włączeniu społecznemu, do priorytetowych zadań polityki społecznej w ramach transportu publicznego należy także przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu.

Prawidłowo stworzony i zarządzany transport publiczny może stać się ważnym instrumentem wspierającym lokalną politykę społeczną. Dlatego do najważniejszych elementów planowania transportu publicznego należy rozpoznanie, analiza i uwzględnianie potrzeb transportowych mieszkańców szczególnie z obszarów zagrożonych lub objętych wykluczeniem społecznym, a także rozszerzenie zasięgu na cały obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej z powodu możliwego zagrożenia wykluczenia społecznego obszarów o niskim stopniu zurbanizowania.

Osoby objęte lub zagrożone wykluczeniem społecznym to też osoby o niskim poziomie dochodów, dla których zatrudnienie w aspekcie dojazdu do pracy, możliwe jest tylko przy zapewnieniu odpowiedniej oferty transportu publicznego i jej przystępnej taryfy. Należy zaznaczyć, że osoby objęte, lub zagrożone wykluczeniem społecznym, mieszkają przeważnie na obszarach śródmiejskich miast oraz w małych miejscowościach oddalonych od ośrodków miejskich, przez co obsługa transportem publicznym nie jest ekonomiczna – zwrot kosztów transportu przy dużych odległościach i bardzo niskiej frekwencji jest prawie niemożliwy. Dlatego też następstwem takiego stanu staje się oferowanie coraz mniejszej liczby połączeń i w konsekwencji, poprzez niedopasowanie kursów do godzin pracy, czy też nauki, do dalszego spadku liczby pasażerów, do zawieszenia danego połączenia włącznie.

W związku z czym transport publiczny Aglomeracji Wałbrzyskiej powinien rozwijać się pod kątem przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu, ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji miejsc pracy i nauki, a także miejsc usług podstawowych i administracji oraz zamieszkania uboższej części społeczeństwa. Transport publiczny, kiedy miejsca te są od siebie bardzo oddalone, a wielkość potoków pasażerskich nie uzasadnia (szczególnie ekonomicznie) organizowania transportu według ogólnie przyjętych założeń, w obsłudze takich relacji musi stać się on usługą socjalną (nierentowną), konieczną ze względu na poprawę warunków życia danej grupy osób.

Dodatkową kwestią do rozwiązania jest przyszły rozwój transportu publicznego – nowe formy obsługi komunikacyjnej w obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej, ze względu na przewidywane skutki niekorzystnych obecnie zmian demograficznych, które poza zakładanym zmniejszaniem się populacji, przewidują także spadek liczby uczniów, na rzecz których transport publiczny wykonuje obecnie większą część swojej pracy przewozowej oraz wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym, którzy na obszarach miejskich korzystają z przejazdów ulgowych lub bezpłatnych.

Dlatego też transport publiczny powinien zapewnić mieszkańcom Aglomeracji Wałbrzyskiej przede wszystkim mobilność w poszukiwaniu pracy oraz w dotarciu do miejsc pracy, placówek oświatowych, ośrodków zdrowia, instytucji publicznych i koniecznych usług życiowych, a także obsługę obszarów słabo zurbanizowanych oraz wspierać mobilności osób mających problem z poruszaniem się.

Stworzenie funkcjonalnego aglomeracyjnego systemu transportu publicznego wymaga niezbędnej wiedzy o potrzebach komunikacyjnych danych grup społecznych, których dotyczy wykluczenie społeczne lub zagrożenie nim, oraz wdrożenia elastycznych i zindywidualizowanych form transportu (organizacja transportu, niskopodłogowy lub niskowejściowy tabor, atrakcyjny rozkład jazdy), umożliwiających obsługę po kosztach akceptowalnych przez te grupy społeczne.

15.10 Rozwój transportu lotniczego – przebudowa lądowiska w Świebodzicach

Jednym z czynników ułatwiających dostępność komunikacyjną regionu jest infrastruktura lotnicza. Obecnie na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej znajduje się jedno lądowisko dla samolotów, zlokalizowane w Gminie Świebodzice. Na lądowisku tym dopuszczone są starty i lądowania wszystkich rodzajów statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOW) do 5 700 km. Dzisiejszy stan lądowiska jest niezadowalający. Trawiasty pas startowy, brak podstawowej infrastruktury, stałej zabudowy, mediów, wody, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci gazowej, zaplecza techniczno-socjalnego powoduje, iż pełne wykorzystanie potencjału transportu lotniczego jest niemożliwe.

W celu poprawy stanu istniejącego Gmina Świebodzice zleciła stworzenie studium wykonalności projektu, mającego na celu budowę lotniska sportowo-dyspozycyjnego w Świebodzicach. Celem projektu jest stworzenie warunków do rozwoju bazy transportu lotniczego w subregionie. Docelowo zakłada się utworzenie lotniska lokalnego, użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. Lotnisko, zlokalizowane w tym samym miejscu, co obecne lądowisko, uzupełniać będzie funkcje, jakie obecnie pełni Port Lotniczy Wrocław – Strachowice w zakresie obsługi ruchu general aviation (GA).

Do głównych celów projektu zalicza się m.in. stworzenie możliwości sprawniejszego przemieszczania się pomiędzy gminami, wyrównanie szans rozwoju ekonomicznego obszarów oddalonych od głównych szlaków komunikacyjne, urozmaicenie wyboru środka transportu ze względu na szybkość, czas dojazdu i komfort, ożywienie gospodarcze Aglomeracji Wałbrzyskiej, stworzenie odpowiednich warunków do rozwoju oferty związanej ze sportami i rekreacją lotniczą. Lotnisko ma docelowo obsługiwać ruch turystyczno-sportowy, dyspozycyjny oraz pełnić funkcje szkoleniowe, rekreacyjne i sportowe.

Lokalizacja lotniska pozostać ma bez zmian względem istniejącego lądowiska. Zakłada się rozlokowanie dróg startowych w zachodniej części działek, niemal przy samej ich granicy. W południowej części przewiduje się rozlokowanie infrastruktury lotniska tj. płyty postojowej dla samolotów, drogi kołowania, dojazdowe, pożarowe, parking oraz hangary i budynki administracyjno-operacyjne. Dla zapewnienia efektywnego ruchu samolotów na polu wzlotów zaprojektowano jedną drogę kołowania (DK) o szerokości 10,5 m łączącą płytę postoju samolotów z drogą startową. Jest ona wystarczająca dla obsługi ruchu do 20 tys. operacji/rok.

Realizację inwestycji planuje się od III kwartału 2015 roku do IV kwartału 2018 roku. Koszty całkowite mają według planów wynieść 47 825 577,05 zł, z czego 77,77% (30 214 448,84 zł) pochodzić ma z dotacji UE.

Do materialnych beneficjentów korzyści płynących z projektu należeć będą:

- przedsiębiorcy prowadzący działalność w regionie realizacji inwestycji,
- gminy aglomeracji, do których wpłyną zwiększone środki z udziału w podatkach

bezpośrednich i pośrednich, w związku ze zwiększonymi wpływami generowanymi przez przedsiębiorców,

- mieszkańcy, turyści i przedsiębiorcy, dzięki poprawie dostępności regionu.

Do korzyści niematerialnych zaliczyć będzie można:

- stworzenie reprezentatywnego miejsca w gminie i aglomeracji,
- zwiększenie atrakcyjności gminy i Aglomeracji, jako miejsca zamieszkania i prowadzenia działalności gospodarczej,
- podniesienie estetyki i zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznej,
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej gminy,
- zwiększenie dochodów przedsiębiorców prowadzących działalność w obszarze gminy i Aglomeracji,
- podniesienie poziomu cywilizacyjnego i jakości życia mieszkańców miasta i aglomeracji²³⁰.

²³⁰ Opracowano na podstawie: Wstępne studium wykonalności Budowa lotniska sportowo – dyspozycyjnego w Świebodzicach

16. System wdrażania koncepcji rozwoju transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej

16.1. Analiza wariantów budowy wspólnego systemu transportu publicznego

Tab. 16.1.1. Porównanie wariantów budowy zintegrowanego systemu komunikacyjnego Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Wyszczególnienie	Wariant A – bez uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej	Wariant A+ - z jedną linią Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej	Wariant K – z uruchomieniem pełnej sieci Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej
Zagadnienia ekonomiczne	Organizacja 18 podstawowych linii komunikacyjnych w transporcie drogowym oraz 32 linii dodatkowych Planowana roczna praca eksploatacyjna: 2 371 371 wzkm Koszty wdrożenia zintegrowanego systemu: 199 353 100,00 zł Koszty eksploatacji zintegrowanego systemu (w tym dopłaty do przewozów): 16 727 596,63 zł	Organizacja 1 linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym Organizacja 17 podstawowych linii komunikacyjnych w transporcie drogowym oraz 32 linii dodatkowych Planowana roczna praca eksploatacyjna: 1 011 319 pckm 1 482 712 wzkm Koszty wdrożenia zintegrowanego systemu: 238 209 100,00 zł Koszty eksploatacji zintegrowanego systemu (w tym dopłaty do przewozów): 26 311 461,84 zł	Organizacja 4 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym Organizacja 12 podstawowych linii komunikacyjnych w transporcie drogowym oraz 32 linii dodatkowych Planowana roczna praca eksploatacyjna: 1 506 053 pckm 563 377 wzkm Koszty wdrożenia zintegrowanego systemu: 410 519 100,00 zł Koszty eksploatacji zintegrowanego systemu (w tym dopłaty do przewozów): 34 086 731,31 zł
Zagadnienia społeczne	Obsługa publicznym transportem zbiorowym 184 miejscowości (w tym 10 wyłącznie z dostępem do wojewódzkich przewozów pasażerskich)	Obsługa publicznym transportem zbiorowym 174 miejscowości (w tym 10 wyłącznie z dostępem do wojewódzkich przewozów pasażerskich)	Obsługa publicznym transportem zbiorowym 174 miejscowości (w tym 10 wyłącznie z dostępem do wojewódzkich przewozów pasażerskich)

Zagadnienia techniczne	<p>Zakup taboru: 42 autobusy do obsługi linii na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej 34 autobusy do obsługi linii komunikacji miejskich</p> <p>Prędkość komunikacyjna: komunikacja autobusowa: 24,35 km/h</p> <p>Pojemność taboru: 6 416 miejsc (tylko komunikacja autobusowa)</p>	<p>Zakup taboru: 6 autobusów szynowych 25 autobusów do obsługi linii na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej 34 autobusy do obsługi linii komunikacji miejskich</p> <p>Prędkość komunikacyjna: Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna: 58,32 km/h komunikacja autobusowa: 24,61 km/h</p> <p>Pojemność taboru: 6 086 miejsc (w tym Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna: 480 miejsc)</p>	<p>Zakup taboru: 13 autobusów szynowych 23 autobusy do obsługi linii na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej 34 autobusy do obsługi linii komunikacji miejskich</p> <p>Prędkość komunikacyjna: Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna: 44,29 km/h komunikacja autobusowa: 23,96 km/h</p> <p>Pojemność taboru: 5 846 miejsc (w tym Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna: 960 miejsc)</p>
Zagadnienia środowiskowe	Ingerencja w środowisko naturalne przy budowie zintegrowanego węzła przesiadkowego Wałbrzych Szczawienko	Ingerencja w środowisko naturalne przy budowie zintegrowanego węzła przesiadkowego Wałbrzych Szczawienko	Ingerencja w środowisko naturalne przy budowie zintegrowanego węzła przesiadkowego Wałbrzych Szczawienko, rewitalizacji linii kolejowych Lubawka – Kamienna Góra, Boguszów Gorce-Wschód, - Mieroszów, Wałbrzych Gł. – Głuszyca, Ludwikowice Kłodzkie – Nowa Ruda, Odbudowa linii kolejowej Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój
Zagadnienia prawne	Konieczność zawarcia porozumień powiatowych z m.n.p.p. Wałbrzych w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego Pomoc finansowa gmin dla organizatora publicznego transportu zbiorowego	Konieczność zawarcia porozumień powiatowych z m.n.p.p. Wałbrzych w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego Pomoc finansowa gmin dla organizatora publicznego transportu zbiorowego	Konieczność zawarcia porozumień powiatowych z m.n.p.p. Wałbrzych w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego Pomoc finansowa gmin dla organizatora publicznego transportu zbiorowego

	Rekomendowana struktura – spółka kapitałowa z udziałem gmin i powiatów Wybór operatorów dopuszczalny w oparciu o przetargi nieograniczone, bezpośrednie zawieranie umów oraz koncesje na usługi lub roboty budowlane Rekomendowane umowy netto z operatorami	Rekomendowana struktura – spółka kapitałowa z udziałem gmin i powiatów Wybór operatorów dopuszczalny w oparciu o przetargi nieograniczone, bezpośrednie zawieranie umów oraz koncesje na usługi lub roboty budowlane Rekomendowane umowy netto z operatorami	Rekomendowana struktura – spółka kapitałowa z udziałem gmin i powiatów Wybór operatorów dopuszczalny w oparciu o przetargi nieograniczone, bezpośrednie zawieranie umów oraz koncesje na usługi lub roboty budowlane Rekomendowane umowy netto z operatorami
Zagadnienia wpływu na gospodarkę	Linie komunikacyjne będą docierały do wszystkich siedzib gmin oraz do miejscowości ze strefami ekonomicznymi	Linie komunikacyjne będą docierały do wszystkich siedzib gmin oraz do miejscowości ze strefami ekonomicznymi	Linie komunikacyjne będą docierały do wszystkich siedzib gmin oraz do miejscowości ze strefami ekonomicznymi
Zagadnienia turystyczne	Wdrożenie zaplanowanych linii komunikacyjnych umożliwi dojazd do wszystkich czołowych atrakcji turystycznych gmin w Aglomeracji Wałbrzyskiej Dojazd do atrakcji turystycznych zapewnią będą linie 12, 12, 20, 21, 22, 25, 31, 35, 36, 37, 42, 44, 45, 102, 135, 142, 144, 201, 204, 209, 210, 211, 221, 231, 442	Wdrożenie zaplanowanych linii komunikacyjnych umożliwi dojazd do wszystkich czołowych atrakcji turystycznych gmin w Aglomeracji Wałbrzyskiej Dojazd do atrakcji turystycznych zapewnią będą linie S1, 12, 12, 20, 21, 35, 37, 41, 45, 102, 135, 142, 144, 201, 204, 209, 210, 211, 221, 231, 442	Wdrożenie zaplanowanych linii komunikacyjnych umożliwi dojazd do wszystkich czołowych atrakcji turystycznych gmin w Aglomeracji Wałbrzyskiej Dojazd do atrakcji turystycznych zapewnią będą linie S1, S2, S3, S4, 12, 12, 20, 21, 35, 37, 45, 102, 135, 142, 144, 201, 204, 209, 210, 211, 221, 231, 442

Źródło: opracowanie własne.

Przewidywany (realny) termin uruchomienia autobusowych linii aglomeracyjnych to 2017 r., zaś kolejowych to najwcześniej 2018 r. W kolejnej tabeli zestawiono projekcję kosztów niezbędnych do poniesienia w celu uruchomienia i funkcjonowania nowych linii aglomeracyjnych, oddzielnie dla każdego zaplanowanego wariantu sieci komunikacyjnej.

W projekcji uwzględniono koszty związane z pozyskaniem taboru (w wariantcie A tylko autobusowego) oraz dostosowaniem infrastruktury kolejowej (w warianttach A+ oraz K, w których przewidziano realizację połączeń Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej).

Założono średnioroczny wzrost dopłat do funkcjonowania linii na poziomie 2% z uwagi na możliwy wzrost kosztów eksploatacyjnych oraz spadek przychodów ze sprzedaży biletów (uwarunkowany prognozami spadku liczby ludności²³¹; spadek ten może być rekompensowany odpowiednią polityką taryfowo – biletową).

Najmniej kosztowna będzie realizacja sieci komunikacyjnej w wariantcie A (ok. 153 mln zł do 2025 r.), zaś najdroższa – w wariantcie K (ok. 502 mln zł do 2025 r.). Na sfinansowanie nakładów inwestycyjnych obejmujących wyłącznie zadania związane z uruchomieniem nowych linii komunikacyjnych (od ok. 45 do 250 mln zł) możliwe będzie uzyskanie dofinansowania na poziomie do 85% ze środków UE.

Można stwierdzić, iż bardziej efektywny będzie wariant A, ponieważ przewidziano w nim podobny zakres obsługi miejscowości w aglomeracji. Należy zaznaczyć, iż w każdym wariantcie zaplanowano uruchomienie nowych linii o wysokim standardzie jakości usług do wszystkich siedzib gmin na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Tab. 16.1.2. Projekcja kosztów związanych z uruchomieniem nowych linii komunikacyjnych.

Wyszczególnienie	Wariant A	Wariant A+	Wariant K
nakłady inwestycyjne (zakup taboru, przystosowanie infrastruktury)	44 786 000,00 zł	83 412 000,00 zł	250 720 000,00 zł
koszty dopłat do linii:			
2017 (uruchomienie linii autobusowych)	11 143 096,63 zł	8 963 393,90 zł	6 148 924,47 zł
2018 (uruchomienie WKA)	11 365 958,56 zł	20 906 229,72 zł	28 625 209,80 zł
2019	11 593 277,73 zł	21 324 354,31 zł	29 197 714,00 zł
2020	11 825 143,29 zł	21 750 841,40 zł	29 781 668,28 zł
2021	12 061 646,15 zł	22 185 858,23 zł	30 377 301,64 zł
2022	12 302 879,08 zł	22 629 575,39 zł	30 984 847,67 zł
2023	12 548 936,66 zł	23 082 166,90 zł	31 604 544,63 zł
2024	12 799 915,39 zł	23 543 810,24 zł	32 236 635,52 zł
2025	13 055 913,70 zł	24 014 686,44 zł	32 881 368,23 zł

²³¹ Prognozy Głównego Urzędu Statystycznego jednoznacznie wskazują na spadek liczby ludności we wszystkich powiatach znajdujących się na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej. Do 2025 r. liczba mieszkańców zmniejszy się o 7,2%.

Wyszczególnienie	Wariant A	Wariant A+	Wariant K
łącznie dopłaty do funkcjonowania linii do 2025 r.	108 696 767,20 zł	188 400 916,52 zł	251 838 214,23 zł
suma wszystkich wydatków do 2025 r.	153 482 767,20 zł	271 812 916,52 zł	502 558 214,23 zł

16.2. Rekomendowany wariant

Wariantem rekomendowanym do wdrożenia jest **wariant A** zakładający organizację zintegrowanego systemu komunikacyjnego Aglomeracji Wałbrzyskiej jedynie w oparciu o transport autobusowy. Wariant ten wyklucza stworzenie systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej, a zakłada uruchomienie linii komunikacyjnych obsługiwanych nowo zakupionym taborom autobusowym. Za rekomendacją wariantu A przesądziły następujące czynniki:

- mniejsza efektywność przewozowa kolei aglomeracyjnej (brak elastyczności w planowaniu przebiegu linii komunikacyjnych, oferta przewozowa zależna w znacznej mierze od działań zarządcy infrastruktury kolejowej),
- większy zakres obszarowy linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym (możliwość obsłużenia większej liczby miejscowości i większa dostępność do przystanków w komunikacji drogowej),
- znacznie niższe koszty wdrożenia i późniejszej eksploatacji zintegrowanego systemu komunikacyjnego niż w przypadku konkurencyjnych wariantów A+ i K;
- konieczne inwestycje w transporcie drogowym zakładają mniejszą ingerencję w środowisko naturalne,
- we wszystkich wariantach zidentyfikowano te same korzyści społeczne, gospodarcze i turystyczne.

Sprawny i nowoczesny zintegrowany transport publiczny w Aglomeracji Wałbrzyskiej powinien przełożyć się na:

- dalsze zwiększanie atrakcyjności terenów gmin, przeznaczonych zarówno pod inwestycje, jak i pod cele mieszkaniowe,
- wzmocnienie rozwoju zasobów ludzkich poprzez wzrost mobilności – autobusy niskopodłogowe na liniach aglomeracyjnych umożliwią podróżowanie osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym osobom niepełnosprawnym, starszym oraz matkom z dziećmi, poza tym powstanie realna alternatywa dla zastąpienia samochodu osobowego przy codziennych podróżach,
- aktywizację zawodową osób nieposiadających możliwości korzystania z transportu indywidualnego,
- poprawę jakości życia prowadzącą do wzrostu zadowolenia z mieszkania na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej,
- poprawę wizerunku gmin, gdyż nowoczesna infrastruktura transportu publicznego oraz tabor w jednolitym malowaniu pozytywnie wpływają na ocenę gmin,
- uproszczenie korzystania z transportu publicznego pozwalającego na pozyskanie nowych pasażerów,

- poprawę bezpieczeństwa podróży transportem publicznym - pojazdy operatorów będą kontrolowane przez organizatora transportu w celu zapewnienia wysokiej jakości usług,
- wzrost zaufania do transportu publicznego – operatorzy będą zobligowani do wykonywania usług zgodnie ze stabilnymi rozkładami jazdy, dzięki czemu mieszkańcy gmin będą mogli bezpiecznie i swobodnie planować podróże,
- zainicjowanie koordynacji rozkładów jazdy autobusów z odjazdami i przyjazdami pociągów na zintegrowanych węzłach przesiadkowych (co najmniej w zakresie dedykowanych autobusowych linii dowozowych do połączeń kolejowych),
- zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego spowodowanego ruchem samochodowym,
- wzrost znaczenia Aglomeracji Wałbrzyskiej jako potencjalnego silnego subregionu w województwie, który będzie utrwał zasadność współpracy między 22 gminami Aglomeracji Wałbrzyskiej, również w innych dziedzinach życia.

Pozytywne skutki integracji transportu publicznego mogą zaistnieć nawet jeśli nie zostanie uruchomiona Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna, o ile zostaną zorganizowane autobusowe linie aglomeracyjne o wysokiej jakości. Koszty uruchomienia 4 linii Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej znacznie przewyższają nakłady niezbędne do poniesienia przy powstaniu grupy 18 nowych podstawowych linii autobusowych, docierających do 21 gmin aglomeracji. Większa pojemność taboru kolejowego (nawet „krótkich” autobusów szynowych) nie będzie uzasadniała uruchamiania linii kolejowych z wysokimi częstotliwościami kursowania w przeciwieństwie do linii autobusowych, co powodować będzie mniejszą liczbę połączeń, prowadzącą do obniżenia atrakcyjności transportu publicznego.

Należy zaznaczyć, iż pomimo planowanych nowych przystanków kolejowych, Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna nie zapewni wysokiej dostępności do usług na poziomie typowym dla komunikacji autobusowej, która charakteryzuje się większą gęstością przystanków komunikacyjnych. Prognozy demograficzne pokazują, iż będzie zwiększała się liczebność mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, dla których konieczne będzie zapewnienie wysokiej dostępności transportu publicznego, a w szczególności komunikacji autobusowej z przystankami zlokalizowanymi o wiele bliżej źródeł (domów, mieszkań) i celów podróży (np. ośrodki zdrowia, handlu etc.).

16.3 Harmonogram rzeczowo – finansowy

Do źródeł finansowania zaplanowanych zadań w Zintegrowanym Programie Transportu Publicznego zaliczyć należy:

- środki własne gmin,
- środki własne powiatów (tylko w zakresie udziałów w spółce kapitałowej będącej organizatorem zintegrowanego transportu publicznego),
- środki pochodzące z Regionalnego Programu Operacyjnego, w szczególności te, które są zaplanowane do alokacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Wałbrzyskiej w następujących Priorytetach Inwestycyjnych:
 - PI 3.4. Wdrażanie strategii niskoemisyjnych,
 - PI 5.1. Drogowa dostępność transportowa,
 - PI 5.2. System transportu kolejowego,
- środki własne PKP PLK S.A. w zakresie rewitalizacji linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

W harmonogramie finansowo – rzeczowym wskazane zostały wyżej wymienione źródła finansowania.

Tab. 16.3.1. Harmonogram rzeczowo – finansowy inwestycji zaplanowanych do realizacji w ramach Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego

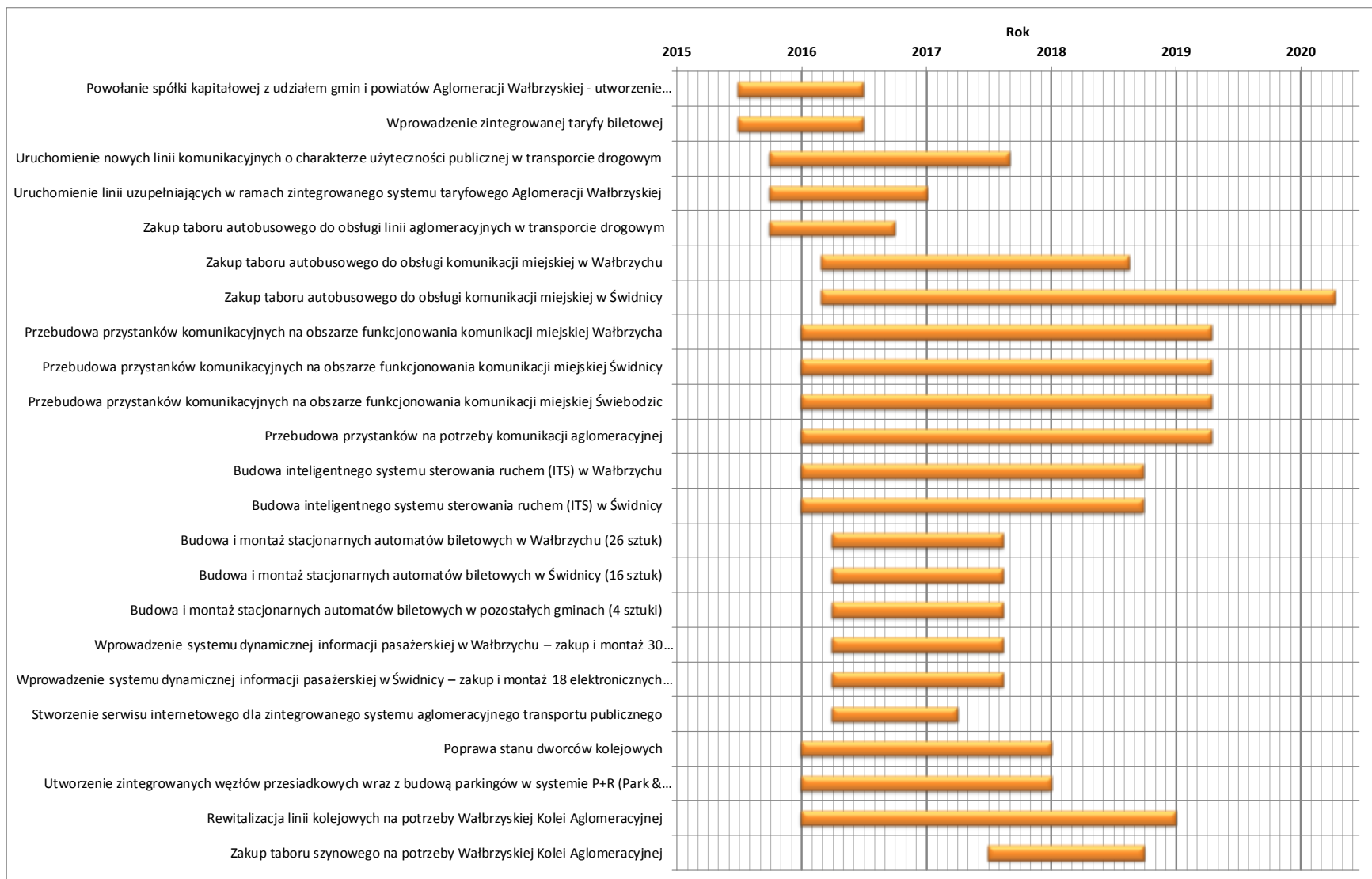
Opis zadania lub podzadania	Przewidywane koszty inwestycyjne	Koszty sporządzenia dokumentacji	Roczne koszty eksploatacji	Koszty promocji	Horyzont realizacji	Źródła finansowania	Beneficjent
	brutto	brutto	brutto	brutto			
1.1.1. Powołanie wspólnego organizatora transportu	-	-	3 120 000,00 zł	15 000,00 zł	2015-2016	Środki własne gmin i powiatów	Wszystkie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej
1.1.2. Wprowadzenie zintegrowanej taryfy biletowej	-	-	-	60 000,00 zł	2015-2016	-	Wszystkie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej
1.2.1. Budowa i montaż stacjonarnych automatów biletowych w Wałbrzychu (26 sztuk)	4 290 000,00 zł	260 000,00 zł	Zawarte w poniższym	10 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gminy, RPO PI 3.4	Gmina Wałbrzych
1.2.2. Budowa i montaż stacjonarnych automatów biletowych w Świdnicy (16 sztuk)	2 640 000,00 zł	160 000,00 zł	Zawarte w poniższym	10 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gminy, RPO PI 3.4	Gmina m. Świdnica
1.2.3. Budowa i montaż stacjonarnych automatów biletowych w pozostałych gminach (5 sztuk)	825 000,00 zł	50 000,00 zł	Zawarte w poniższym	2 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Gminy: Szczawno-Zdrój, Boguszów-Gorce, Jedlina-Zdrój, Głuszyca, Mieroszów
2.1.1. Uruchomienie nowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym (dotyczy linii w wariantach A)	-	-	11 143 096,63 zł	60 000,00 zł	2015-2017	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Wszystkie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej
2.1.1. Uruchomienie nowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym (dotyczy linii w wariantach A+)			8 963 393,90 zł	60 000,00 zł	2015-2017	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Wszystkie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej
2.1.1. Uruchomienie nowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym (dotyczy linii w wariantach K)			6 148 924,47 zł	60 000,00 zł	2015-2017	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Wszystkie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej
2.1.2. Uruchomienie linii uzupełniających w ramach zintegrowanego systemu taryfowego Aglomeracji Wałbrzyskiej	-	-	-	15 000,00 zł	2015-2017	-	Wszystkie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej
2.2.1. Rewitalizacja linii kolejowych na potrzeby Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (zadanie przewidziane do realizacji wyłącznie w wariantach A+)	11 400 000,00 zł	570 000,00 zł	-	10 000,00 zł	2015-2017	Środki własne gmin, RPO PI 5.2, środki własne PKP-PLK	Gminy: Boguszów-Gorce, Czarny Bór, m. Kamienna Góra, Jaworzyna Śląska, Świebodzice, m. Świdnica, Wałbrzych
2.2.1. Rewitalizacja linii kolejowych na potrzeby Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (zadanie przewidziane do realizacji wyłącznie w wariantach K)	128 778 000,00 zł	6 900 000,00 zł	Zawarte w poniższym w formie opłat dla zarządcy infrastruktury	10 000,00 zł	2016-2018	Środki własne gmin, RPO PI 5.2, środki własne PKP-PLK	Gminy: Boguszów-Gorce, Czarny Bór, Głuszyca, gm. Kamienna Góra, m. Kamienna Góra, Jaworzyna Śląska, Lubawka, Jedlina-Zdrój, Mieroszów, gm. Nowa Ruda, m. Nowa Ruda, Świebodzice, gm. Świdnica, m. Świdnica, Walim, Wałbrzych
2.2.2. Zakup taboru szynowego na potrzeby Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (zadanie przewidziane do realizacji wyłącznie w wariantach K)	79 000 000,00 zł	30 000,00 zł	22 353 306,84 zł	6 000,00 zł	2017-2018	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Gminy: Boguszów-Gorce, Czarny Bór, Głuszyca, gm. Kamienna Góra, m. Kamienna Góra, Jaworzyna Śląska, Lubawka, Jedlina-Zdrój, Mieroszów, gm. Nowa Ruda, m. Nowa Ruda, Świebodzice, gm. Świdnica, m. Świdnica, Walim, Wałbrzych
2.2.2. Zakup taboru szynowego na potrzeby Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (zadanie przewidziane do realizacji wyłącznie w wariantach A+)	36 000 000,00 zł	30 000,00 zł	11 763 567,94 zł	6 000,00 zł	2017-2018	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Gminy: Boguszów-Gorce, Czarny Bór, m. Kamienna Góra, Jaworzyna Śląska, Świebodzice,

Opis zadania lub podzadania	Przewidywane koszty inwestycyjne	Koszty sporządzenia dokumentacji	Roczne koszty eksploatacji	Koszty promocji	Horyzont realizacji	Źródła finansowania	Beneficjent
	brutto	brutto	brutto	brutto			
							m. Świdnica, Wałbrzych
2.3. Zakup taboru autobusowego do obsługi linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym	44 760 000,00 zł	20 000,00 zł	-	6 000,00 zł	2015-2016	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Wszystkie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej
2.4.1. Zakup taboru autobusowego do obsługi komunikacji miejskiej w Wałbrzychu	17 220 000,00 zł	7 000,00 zł	-	6 000,00 zł	2016-2018	Środki własne gminy, RPO PI 3.4	Gmina Wałbrzych
2.4.2. Zakup taboru autobusowego do obsługi komunikacji miejskiej w Świdnicy	15 330 000,00 zł	4 600,00 zł	-	6 000,00 zł	2016-2020	Środki własne gminy, RPO PI 3.4	Gmina m. Świdnica
3.1. Poprawa stanu dworców kolejowych (tylko wariant K)	41 554 000,00 zł	Wliczone w koszty inwestycji	40 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gmin, RPO PI 5.2	Gminy: m. Nowa Ruda, Głuszyca, Jedlina-Zdrój, Wałbrzych, Boguszków-Gorce, m. Kamienna Góra, Żarów, m. Świdnica, Świdnica, Strzegom, Walim
3.1. Poprawa stanu dworców kolejowych (tylko wariant A, A+)	32 304 000,00 zł	Wliczone w koszty inwestycji	40 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gmin, RPO PI 5.2	Gminy: m. Nowa Ruda, Głuszyca, Jedlina-Zdrój, Wałbrzych, Boguszków-Gorce, m. Kamienna Góra, Żarów, m. Świdnica, Świdnica, Strzegom
3.2. Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową parkingów w systemie P+R (Park & Ride) i B+R (Bike & Ride)	16 403 000,00 zł	1 109 500,00 zł	80 000,00 zł	20 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Gminy: m. Nowa Ruda, Głuszyca, Jedlina-Zdrój, Wałbrzych, Boguszków-Gorce, Czarny Bór, m. Kamienna Góra, Świebodzice, Jaworzyna Śląska, Żarów, m. Świdnica, Świdnica, Strzegom
4.1. Stworzenie serwisu internetowego dla zintegrowanego systemu aglomeracyjnego transportu publicznego	1 000 000,00 zł	350 000,00 zł	750 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Wszystkie gminy wchodzące w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej
4.2.1. Wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w Wałbrzychu – zakup i montaż 30 elektronicznych tablic przystankowych	2 400 000,00 zł	150 000,00 zł	380 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Gminy: Wałbrzych, Szczawno-Zdrój
4.2.2. Wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w Świdnicy – zakup i montaż 18 elektronicznych tablic przystankowych	1 440 000,00 zł	90 000,00 zł	230 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2017	Środki własne gminy, RPO PI 3.4	Gmina m. Świdnica
5.1. Przebudowa przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Wałbrzycha	1 345 000,00 zł	24 000,00 zł	24 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2019	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Gminy: Wałbrzych, Szczawno-Zdrój, Boguszków-Gorce, Walim
5.2. Przebudowa przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Świdnicy	4 000 000,00 zł	50 000,00 zł	50 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2019	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Gminy: m. Świdnica, gm. Świdnica,
5.3. Przebudowa przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Świebodzic	210 000,00 zł	7 000,00 zł	7 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2019	Środki własne gminy, RPO PI 3.4	Gmina Świebodzice
5.4. Przebudowa przystanków na potrzeby komunikacji aglomeracyjnej	5 160 000,00 zł	91 500,00 zł	91 500,00 zł	6 000,00 zł	2016-2019	Środki własne gmin, RPO PI 3.4	Gminy: Boguszków-Gorce, Czarny Bór, Dobromierz, Głuszyca, gm. Kamienna Góra, m. Kamienna Góra, Jaworzyna Śląska, Lubawka, Jedlina-Zdrój, Marcinowice, Mieroszów, gm. Nowa Ruda, m. Nowa Ruda,

Opis zadania lub podzadania	Przewidywane koszty inwestycyjne	Koszty sporządzenia dokumentacji	Roczne koszty eksploatacji	Koszty promocji	Horyzont realizacji	Źródła finansowania	Beneficjent
	brutto	brutto	brutto	brutto			
							Stare Bogaczowice, Strzegom, Świebodzice, gm. Świdnica, Walim, Żarów
6.1. Budowa inteligentnego systemu sterowania ruchem (ITS) w Wałbrzychu	26 900 000,00 zł	710 000,00 zł	422 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2018	Środki własne gminy, RPO PI 3.4 lub 5.1	Gmina Wałbrzych
6.2. Budowa inteligentnego systemu sterowania ruchem (ITS) w Świdnicy	19 000 000,00 zł	500 000,00 zł	390 000,00 zł	6 000,00 zł	2016-2018	Środki własne gminy, RPO PI 3.4 lub 5.1	Gmina m. Świdnica
RAZEM wariant A =	195 537 000,00 zł	3 546 100,00 zł	16 727 596,63 zł	270 000,00 zł	-	SUMA (bez kosztów eksploatacji) :	199 353 100,00 zł
RAZEM wariant A+ =	233 777 000,00 zł	4 161 100,00 zł	26 311 461,84 zł	271 000,00 zł		SUMA (bez kosztów eksploatacji) :	238 209 100,00 zł
RAZEM wariant K	399 705 000,00 zł	10 543 100,00 zł	34 086 731,31 zł	271 000,00 zł		SUMA (bez kosztów eksploatacji) :	410 519 100,00 zł

Źródło: Opracowanie własne

Rys. 16.3.2. Harmonogram realizacji zadań.



Źródło: opracowanie własne

16.4 Identyfikacja obszarów problemowych

W poniższej tabeli zestawiono wszystkie cele operacyjne Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2014-2025 wraz z planowanymi zadaniami. Dla wszystkich zadań wytypowano możliwe do wystąpienia w przyszłości obszary problemowe oraz wynikające z nich skutki wraz z oceną prawdopodobieństwa ich wystąpienia. Sformułowano także działania prewencyjne, które pozwolą na zminimalizowanie prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka w przyszłości, pozytywnie przyczyniające się do realizacji zamierzonych celów dokumentu.

Tab. 16.4.1. Identyfikacja obszarów ryzyka w realizacji Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego AW

L.p.	Cel operacyjny	Zadanie	Zidentyfikowane ryzyka	Skutki ryzyka	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Metody niwelacji ryzyka
1.	Wprowadzenie jednego biletu na różne środki transportu	Integracja taryfowo-biletowa	Brak woli niektórych samorządów gminnych do aktywnego uczestnictwa w projekcie Brak zasady o honorowaniu biletów aglomeracyjnych w połączeniach drogowych i kolejowych organizowanych przez Województwo Dolnośląskie	Niepełna integracja taryfowo – biletowa	Średnie	Organizacja cyklicznych spotkań Rady Aglomeracji Wałbrzyskiej zawarcie listu intencyjnego o uczestnictwie w projekcie wspólnego biletu aglomeracyjnego współpraca z Województwem Dolnośląskim w celu honorowania biletów aglomeracyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich
		Budowa stacjonarnych automatów biletowych	Niemożność budowy biletomatów na niektórych przystankach, usytuowanych na terenach prywatnych	Brak możliwości budowy biletomatów na przystankach	Bardzo niskie	Zaplanowanie budowy biletomatów w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków
2.	Zwiększenie dostępności przyjaznego i atrakcyjnego dla pasażerów ekologicznego publicznego transportu zbiorowego	Uruchomienie nowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym	Brak partycypacji finansowanej wybranych samorządów gminnych – z uwagi na niewystarczające środki finansowe lub brak zainteresowania gmin w uruchamianiu nowych linii	Nieuruchomienie wybranych linii aglomeracyjnych, brak dostępu do nowoczesnych i niskopodłogowych autobusów	Średnie	Sporządzenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez organizatora zintegrowanych przewozów, reprezentującego samorządy lokalne (gminne i powiatowe), które powinien zostać przez nie uchwalony Wyższa partycypacja finansowa ośrodków miejskich w utrzymaniu linii międzygminnych, dzięki którym więcej podróżnych będzie przyjeżdżało do miast transportem publicznym

L.p.	Cel operacyjny	Zadanie	Zidentyfikowane ryzyka	Skutki ryzyka	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Metody niwelacji ryzyka
		Uruchomienie Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej	Brak środków finansowanych na utrzymanie przewozów	Uruchomienie przewozów z niedostateczną liczbą połączeń, zawieszanie funkcjonowania linii w transporcie kolejowym	Wysokie	Uruchomienie substytucyjnych linii komunikacyjnych w transporcie drogowym
		Zakup taboru do obsługi linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym	Niepowodzenie projektu w przypadku braku uruchomienia linii aglomeracyjnych	Brak możliwości przydzielenia nowych pojazdów do planowanych linii	Średnie	Przydzielenie nowych pojazdów do obsługi istniejących połączeń w publicznym transporcie zbiorowym, które są organizowane przez gminy
		Zakup taboru do obsługi komunikacji miejskich	Niedostosowanie wielkości pozyskiwanych pojazdów do wielkości popytu na poszczególnych liniach komunikacyjnych	Niedobór podaży miejsc skutkujący zatłoczeniem pojazdów lub nadpodaż miejsc	Niskie	Przydzielanie pojazdów do obsługi różnych linii komunikacyjnych, różniących się między sobą wielkościami potoków pasażerskich
3.	Poprawa powiązań multimodalnych pomiędzy transportem kolejowym i innymi środkami transportu	Poprawa stanu dworców kolejowych z utworzeniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Budynki dworcowe, przystanki kolejowe oraz tereny wokół należą do różnych właścicieli, najczęściej powiązanych z grupą PKP S.A.	Brak realizacji zamierzonych działań inwestycyjnych	Średnie	Podjęcie rozmów z właścicielami przystanków i stacji kolejowych z dużym wyprzedzeniem czasowym przed planowanym rozpoczęciem robót Zawarcie stosownych listów intencyjnych z właścicielami stacji i przystanków kolejowych w zakresie planowanych inwestycji Ewentualne przejęcie niektórych budynków dworcowych
4.	Poprawa jakości i rozwój kanałów dystrybucji informacji pasażerskiej	Stworzenie serwisu internetowego	Niekompletność serwisu w zakresie rozkładów jazdy przewoźników w transporcie drogowym oraz podmiotów w transporcie kolejowym	Niekompletna i nieaktualna baza z rozkładami jazdy, wprowadzająca pasażerów w błąd	Niskie	Zawarcie stosownej umowy z PKP PLK S.A. o przekazywaniu aktualnych rozkładów jazdy, sparowanie bazy rozkładów jazdy z ogólnopolską wyszukiwarką połączeń kolejowych Obligatoryjna aktualizacja bazy

L.p.	Cel operacyjny	Zadanie	Zidentyfikowane ryzyka	Skutki ryzyka	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Metody niwelacji ryzyka
			(z często zmienianymi rozkładami jazdy)			w oparciu o rozkłady jazdy przekazywane przez przewoźników dla samorządów gminnych
		Budowa tablic Dynamicznej Informacji Pasażerskiej	Niekompletność informacji pasażerskiej w zakresie połączeń międzygminnych	Brak informacji o rzeczywistych godzinach odjazdów linii o charakterze aglomeracyjnym, w przeciwieństwie do linii komunikacji miejskich	Niskie	Wyposażenie nowych autobusów w odpowiednie sterowniki zapewniające komunikację z tablicami przystankowymi Rozszerzenie systemu o pojazdy koncesjonariuszy na liniach o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji powiatowej
5.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej	Przebudowa przystanków komunikacyjnych	Wytypowane przystanki komunikacyjne w zadaniu z poprawą ich atrakcyjności są zlokalizowane przy różnych kategoriach dróg	Nieemożność prowadzenia działań inwestycyjnych na wybranych przystankach komunikacyjnych	Niskie	Współpraca z zarządcami dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych w zakresie projektu modernizacji przystanków przed planowanym rozpoczęciem działań inwestycyjnych
6.	Podniesienie płynności ruchu z naciskiem na przyspieszenie przejazdu linii komunikacji miejskich	Budowa Inteligentnego Systemu Transportu	Brak szerokopasmowej sieci światłowodowej	Konieczność zastąpienia łączności światłowodowej łączami radiowymi skutkuje stałymi opłatami za przesył, obniżoną szerokością łączy oraz obniżonym bezpieczeństwem	Wysokie	Konieczność budowy kanalizacji teletechnicznych (również fragmentarycznie, przy okazji remontów ulic) dla potrzeb miejskiej sieci światłowodowej z uwzględnieniem punktów dostępowych w okolicy sterowników sygnalizacji świetlnej w standardzie DSS.

Źródło: opracowanie własne.

16.5. Perspektywy dalszego rozwoju sieci komunikacyjnej w kontekście planowanego rozwoju infrastruktury w perspektywie do 2025 r.

Rozwój infrastruktury drogowej nie będzie miał większego wpływu na planowaną sieć komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym. Budowa nowych dróg pomiędzy wybranymi miejscowościami może co najwyżej stanowić przesłankę do uproszczenia przebiegu trasy, o ile nie spowoduje ona utraty obsługi komunikacyjnej danej miejscowości. Poprawa jakości nawierzchni dróg w złym stanie technicznym pozytywnie wpłynie na komfort podróży odczuwany przez podróżujących pasażerów. Budowa obwodnic miejscowości również nie powinna skutkować zmianą tras linii komunikacyjnych, gdyż uproszczenie przebiegu trasy linii poprzez skierowanie jej na obwodnicę spowoduje ominięcie przejazdu przez miejscowość, która utraci dostęp do komunikacji zbiorowej. Dopuszcza się jedynie upraszczanie przebiegów wybranych kursów w godzinach szczytów komunikacyjnych w celu skrócenia czasu przejazdów niektórych połączeń pomiędzy największymi ośrodkami aglomeracji.

Nowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej będą mogły być uruchamiane w odpowiedzi na racjonalne przesłanki wynikające z nowych potrzeb mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej w zakresie zbiorowego przemieszczania się między miejscowościami, co może być spowodowane m.in. przez utworzenie nowych generatorów ruchu.

Wraz z rozwojem gospodarczym obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej zakłada się poprawę jakości usług na liniach komunikacyjnych o 3-cyfrowym oznaczeniu handlowym nazwy linii, które początkowo będą uruchamiane na podstawie umów o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Docelowo należy dążyć do wprowadzenia na nich tych samych standardów jakościowych, jak na podstawowych liniach komunikacyjnych uruchamianych na rzecz Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Remont i modernizacja infrastruktury kolejowej są niezbędne do uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej lub rozwoju połączeń organizowanych przez Województwo Dolnośląskie, przede wszystkim na odcinkach obecnie pozbawionych regularnych połączeń w transporcie szynowym.

17. Wnioski końcowe

Podsumowując, niniejsze opracowanie wskazuje, że rozwój zintegrowanego transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej jest ściśle powiązany ze zmianą organizacji dotychczasowych ram organizacyjnych oraz z przeprowadzeniem odpowiednich inwestycji infrastrukturalnych i taborowych.

Zaleca się powołanie nowego podmiotu będącego organizatorem zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej, tj. spółki kapitałowej zawiązanej na mocy porozumień powiatowych. Powołanie takiej a nie innej instytucji znacznie ułatwi organizację przewozów aglomeracyjnych, gdyż w praktyce wyeliminuje jeden szczebel organizacyjny (jeden nowy w miejsce powiatowego i gminnego) oraz w najbardziej optymalny sposób umożliwi współpracę z województwem. Dodatkowo organizacja transportu aglomeracyjnego przez spółkę kapitałową znacznie ułatwi rozliczenia finansowe oraz pozwoli na bardziej racjonalne planowanie sieci komunikacyjnej z korzyścią dla mieszkańców Aglomeracji Wałbrzyskiej, zapewniając im wysoką mobilność. W przypadku spółki kapitałowej działającej w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, organizatorowi będą zwracane wydatki za stosowanie ulg ustawowych, co determinuje większą efektywność finansową całego przedsięwzięcia. W takim przypadku należy jasno zaznaczyć, że sukces zaproponowanego nowego systemu przewozów aglomeracyjnych zależy wyłącznie, pomimo trudności obiektywnych, od włączenia w przedsięwzięcie wszystkich powiatów na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej. Oparcie się o system ponadgminnej komunikacji miejskiej skutkować będzie zwiększeniem wydatków gmin i może opóźnić powołanie całości zaproponowanego systemu przewozów aglomeracyjnych.

W niniejszym opracowaniu przewidziano szereg działań inwestycyjnych poprawiających jakość transportu aglomeracyjnego. Zwraca się uwagę, na fakt, że najbliższa perspektywa budżetu Unii Europejskiej w latach 2014 – 2020 jest największą szansą na ich zrealizowanie, gdyż w jej horyzoncie utworzono instrument Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, które Aglomeracji Wałbrzyskiej gwarantuje w Regionalnym Programie Operacyjnym Województw Dolnośląskiego na lata 2014 – 2020 środki finansowe na zrealizowanie szeregu inwestycji na terenie Aglomeracji.

Do realizacji zarekomendowano wariant A, który opiera organizację transportu aglomeracyjnego na transporcie autobusowym, co jednak nie oznacza całkowitego pominięcia kolei, gdyż powołany organizator – spółka kapitałowa, powinna nawiązać jak najściślej współpracę z organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym – Województwem Dolnośląskim w celu integracji obu systemów publicznego transportu zbiorowego.

Wdrożenie niniejszego programu powinno być poddane monitorowaniu w celu określenia osiągnięć przeprowadzonych działań (w roku 2023). W tabeli 17.1. zestawiono oczekiwane wartości docelowe dla wskaźników produktu, które zostały sporządzone dla wszystkich przedsięwzięć inwestycyjnych i organizacyjnych zaplanowanych do realizacji w rekomendowanym wariantcie A.

Tab. 17.1. Wskaźniki produktu – wariant A.

Lp.	Wskaźniki produktu	Jednostka miary	Wartość docelowa (2023)
1	Powołanie wspólnego organizatora transportu – liczba gmin objętych organizacją zintegrowanego transportu	szt.	22
2	Wprowadzenie zintegrowanej taryfy biletowej – liczba gmin objętych integracją taryfową	szt.	22
3	Liczba linii dowozowych do zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	2
4	Liczba linii komunikacyjnych o charakterze aglomeracyjnym	szt.	48
5	Liczba gmin o polepszonej dostępności transportem publicznym do Wałbrzycha lub Świdnicy	szt.	20
6	Liczba miejscowości z dostępem do publicznego transportu zbiorowego	szt.	184
7	Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym dla komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej	szt.	76
8	Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym dla komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej	osoby	6416
9	Liczba odnowionych dworców kolejowych	szt.	12
10	Liczba utworzonych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	6
11	Liczba zbudowanych tablic elektronicznych na przystankach komunikacji miejskiej z dynamiczną informacją pasażerską	szt.	48
12	Liczba zbudowanych stacjonarnych automatów biletowych	szt.	47
13	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „bike and ride”	szt.	125
14	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „park and ride”	szt.	126
15	Liczba przebudowanych przystanków komunikacyjnych	szt.	316
16	Liczba nowych przystanków kolejowych	szt.	3
17	Liczba uruchomionych serwisów internetowych z kompleksową informacją pasażerską dla użytkowników transportu publicznego	szt.	1

Źródło: opracowanie własne.

Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260)
3. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym
(Dz. U. 1998 Nr 91, poz. 578 z późn. zm.),
5. Ustawą z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa
(Dz. U. 1998 Nr 91, poz. 576 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju
(Dz. U. Nr 227 z 2006 r., poz. 1658)
7. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236)
8. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012, poz. 1265 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym
(Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe"
(tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138)
15. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)

18. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.)
19. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny
(tekst jednolity: Dz. U. z 1964 r. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
20. Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1030 ze zm.)
21. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 z późn. zm.)
21. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r.)
22. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
23. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym
(Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.)
24. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych
(Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
25. Ustawa z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora
(Dz. U. z 2011 r. Nr 7, poz. 29 z późn. zm.)
26. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)
27. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
(Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 z późn. zm.)
28. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski
(Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.)
29. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260)
30. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka
(Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.)
31. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1155 z późn. zm.)
32. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 518 z późn. zm.)
33. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
34. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
(Dz. U. z 2011 Nr 117, poz. 684)
35. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)

36. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011)
37. Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U.U.E.L.315 z dnia 3 grudnia 2007 r.)
38. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55/1 z 28.02.2011)
39. Obwieszczenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska, tabele J, określające jednostkowe stawki opłat za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza z procesów spalania paliw w silnikach spalinowych:
 - na rok 2011: z dnia 4.10.2010 r. (MP z 2011 r. nr 74 poz. 945),
 - na rok 2012: z dnia 26.09.2011 r. (MP z 2011 r. nr 94 poz. 958),
 - na rok 2013: z dnia 10.09.2012 r. (MP z 2012 r. poz. 766).
40. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 8 października 2012 r, poz. 1109)
41. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)
42. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430)
43. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326)
44. Uchwała nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”
45. Uchwała nr XVII/214/12 Rady Miejskiej w Świdnicy z dnia 25 maja 2012 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, którego organizatorem jest Gmina Miasto Świdnica
46. Uchwała nr XXI/41/12 Rady Miejskiej w Szczawnie-Zdroju z dnia 20 sierpnia 2012 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju”
47. Uchwała nr XXXV/283/2012 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 10 lipca 2012 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju”

Dokumenty źródłowe

1. Zintegrowany Program Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej
2. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Boguszów-Gorce
3. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Czarny Bór
4. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Dobromierz
5. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Głuszyca
6. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Jaworzyna Śląska
7. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Jedlina-Zdrój
8. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Kamienna Góra
9. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Miasto Kamienna Góra
10. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Lubawka
11. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Marcinowice
12. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Mieroszów
13. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Nowa Ruda
14. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Miasto Nowa Ruda
15. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Stare Bogaczowice
16. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Strzegom
17. Biuletyn Informacji Publicznej Uzdrawiskowej Gminy Miejskiej Szczawno-Zdrój
18. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Świdnica
19. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Miasto Świdnica
20. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Świebodzice
21. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Walim
22. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Wałbrzych
23. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Żarów
24. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013
25. Instrukcja Id-12 - Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.
26. Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów, www.plk-sa.pl
27. Rozkłady jazdy komunikacji miejskich w Świebodzicach, Świdnicy i Wałbrzychu
28. Rozkłady jazdy linii komercyjnych
29. Generalny Pomiar Ruchu 2010, GDDKiA Warszawa
30. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011
31. Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu
32. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
33. Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015
34. Strategia Rozwoju Kraju 2020
35. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
36. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025
37. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)
38. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie
39. Polska 2030: wyzwania rozwojowe
40. Krajowa Polityka Miejska

41. Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015
42. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku
43. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
44. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020
45. Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020
46. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Wałbrzycha
47. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Boguszów-Gorce
48. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Czarny Bór
49. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dobromierz
50. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głuszycy
51. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Jaworzyna Śląska
52. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jedlina-Zdrój
53. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kamienna Góra
54. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kamienna Góra
55. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Lubawka
56. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Marcinowice
57. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Mieroszów
58. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miejskiej Nowa Ruda
59. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Ruda
60. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stare Bogaczowice
61. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Strzegom
62. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczawno-Zdrój
63. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnica
64. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Świdnica
65. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świebodzice
66. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Walim
67. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żarów
68. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wałbrzycha do 2020 roku
69. Strategia Rozwoju Gminy Czarny Bór na lata 2012-2020
70. Strategia Rozwoju Gminy Dobromierz na lata 2014-2020
71. Strategia Rozwoju Gminy Głuszycy na lata 2012-2020
72. Strategia rozwoju gminy Jaworzyna Śląska oraz gminna strategia wsparcia rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw
73. Strategia Rozwoju Gminy Jedlina –Zdrój na lata 2011-2020
74. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Kamienna Góra
75. Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Kamienna Góra – Kamienna Góra 2000 Plus
76. Strategia Rozwoju Gminy Lubawka
77. Strategia Rozwoju Gminy Marcinowice
78. Strategia rozwoju gminy Mieroszów na lata 2014-2020
79. Strategia rozwoju gminy miejskiej Nowa Ruda na lata 2014-2020
80. Strategia Rozwoju Gminy Nowa Ruda do roku 2015

81. Strategia Rozwoju Gminy Stare Bogaczowice na lata 2012-2020
82. Strategia Rozwoju Uzdrowskiej Gminy Miejskiej Szczawno-Zdrój
83. Strategia Rozwoju Miasta Świdnicy na lata 2009-2020
84. Strategia Rozwoju Gminy Świdnica na lata 2014-2020
85. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Świebodzice na lata 2012-2020
86. Strategia Rozwoju Gminy Walim na lata 2012-2020
87. Strategia Rozwoju Gminy Żarów
88. Strategia rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013-2020
89. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2014-2020
90. Międzygminne Porozumienie Turystyczne Tajemniczy Trójkąt
91. Strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego Partnerstwa Noworudzko-Radkowskiego
92. Plan gospodarki niskoemisyjnej na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r. dla 15 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej
93. Załącznik 2.4A Wykaz peronów do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015, PKP PLK S.A.
94. Raportu o stanie środowiska województwa dolnośląskiego w 2013 roku, WIOŚ Wrocław 2013.
95. Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2010 roku, WIOŚ Wrocław, 2011.
96. Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2012 roku, WIOŚ Wrocław, 2013.
97. Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2013 roku, WIOŚ Wrocław, 2014.

Spis tabel

Tab. 1.2.1. Elementy opracowania zostały przedstawione według poniższej kolejności:	13
Tab. 3.6.1. Grupy osób uprawnione do przejazdów ulgowych lub zwolnionych z opłat przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego – stan na 7 stycznia 2015 r.....	27
Tab. 5.2.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin wchodzących w skład Aglomeracji Wałbrzyskiej.	106
Tab. 5.2.2. Zestawienie wskaźników demograficznych gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej na tle województwa dolnośląskiego (2013r.).....	107
Tab. 5.2.3. Zestawienie wskaźników demograficznych powiatów Aglomeracji Wałbrzyskiej na tle województwa dolnośląskiego (2013r.).....	108
Tab. 5.2.4. Liczba mieszkańców faktycznie zamieszkujących poszczególne gminy w przekroju lat 2004 – 2013.	108
Tab. 5.2.5. Prognozowana liczba ludności w poszczególnych powiatach	109
Tab. 5.3.1. Zatrudnienie w powiatach Aglomeracji Wałbrzyskiej wg sektora.....	110
Tab. 5.3.2. Podmioty gospodarki narodowej na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej w 2013 r.....	110
Tab. 5.3.3. Wybrani inwestorzy funkcjonujący w WSEE na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.	112
Tab. 5.4.1. Zestawienie placówek edukacyjnych na oraz uczęszczających do nich uczniów dla gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej.	115
Tab. 5.5.1. Zestawienie przychodni ogółem i w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców oraz aptek i punktów aptecznych w poszczególnych gminach Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	116
Tab. 5.7.1. Baza hotelowa w powiatach na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.	121
Tab. 6.2.1.1.1. Lista szlaków kolejowych położonych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej wraz z ich parametrami technicznymi.	136
Tab. 6.2.2.1. Wykaz stacji i przystanków kolejowych na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	140
Tab. 6.4.1.1.1. Liczba pociągów regionalnych na poszczególnych odcinkach pokrywających obszar Aglomeracji (kierunek „TAM” pokrywa się z przebiegiem trasy podanym w pierwszej kolumnie, kierunek „POWRÓT” to jej odwrotność).....	168
Tab. 6.5.1. Liczba kursów w przewozach regularnych w transporcie drogowym przekraczających granice gmin.	172
Tab. 6.5.2. Liczba par kursów w transporcie drogowym z Wałbrzycha z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę.....	174
Tab. 6.5.3. Liczba par kursów w komunikacji międzygminnej w subregionie świdnickim z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę.....	175
Tab. 6.5.4. Liczba par kursów w komunikacji międzygminnej w subregionie kamiennogórskim z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę.....	178
Tab. 6.5.5. Liczba par kursów w komunikacji międzygminnej w subregionie noworudzkim z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę.....	179
Tab. 6.5.6. Liczba par kursów dalekobieżnych z podziałem na trasy w dzień roboczy, sobotę i niedzielę.....	180
Tab. 6.6.1. Praca eksploatacyjna w systemach komunikacji miejskich na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej.	183
Tab. 7.1.1. Struktura użytkowania gruntów w gminach.	186
Tab. 7.2.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy dolnośląskiej i m. Wałbrzych dla wybranych substancji.	187

Tab. 7.2.2.2. Stężenie benzo(a)pirenu na stanowiskach pomiarowych zlokalizowanych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.	188
Tab. 7.2.2.3. Stężenie pyłu zawieszonego PM10 na stanowiskach pomiarowych zlokalizowanych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.	188
Tab. 7.2.2.4. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.	189
Tab. 7.2.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.	190
Tab. 7.2.3.2. Wyniki pomiaru hałasu na terenie powiatu świdnickiego w 2013 roku.	191
Tab. 7.2.3.3. Wyniki pomiaru hałasu na terenie części powiatu kamiennogórskiego w 2012 roku. ..	192
Tab. 7.2.3.4. Wyniki pomiaru hałasu na terenie części powiatu kłodzkiego w 2012 roku.	192
Tab. 7.2.3.5. Wyniki pomiaru hałasu na terenie powiatu wałbrzyskiego i miasta Wałbrzych w 2010 roku.	192
Tab. 8.2.2.1. Odpowiedzialność podmiotów za realizację celów polityki transportowej.	202
Tab. 9.2.1. Łączny popyt na usługi komunikacji miejskiej w Wałbrzychu, Świdnicy i Świebodzicach oraz prywatnej komunikacji na terenie Wałbrzycha i prywatnej komunikacji międzygminnej w dniu roboczym w roku szkolnym, sobotę i niedzielę.	205
Tab. 9.2.2. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych z podziałem na typ dnia.	206
Tab. 9.2.3. Liczba podróży w ciągu doby różnymi środkami transportu rozpoczynanych w poszczególnych gminach.	207
Tab. 9.2.4. Średnie napętnienie samochodu osobowego i autobusu.	208
Tab. 9.3.1. Prognoza dobowych potoków pasażerskich.	210
Tab. 10.1.1. Podział zadań przewozowych dla podróży międzygminnych w obrębie Aglomeracji Wałbrzyskiej.	211
Tab. 10.2.1. Procentowy rozkład odpowiedzi na pytanie: czy utworzenie kolei aglomeracyjnej z nowymi liniami kolejowymi i przystankami skłoniłoby Panią/Pana do rezygnacji z podróżowania samochodem poza miejscowość zamieszkania?	216
Tab. 10.2.2. Rozkład oczekiwania osób w wieku 15 – 29 lat odnośnie utworzenia kolei aglomeracyjnej z nowymi liniami kolejowymi i przystankami.	217
Tab. 11.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.	223
Tab. 11.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.	224
Tab. 11.3.1. Zalety i wady umów netto i brutto.	225
Tab. 11.3.2. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym.	226
Tab. 12.2.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.	228
Tab. 12.3.4.1.1. Założenia kursowania linii S1.	231
Tab. 12.3.4.2.1. Założenia kursowania linii S2.	232
Tab. 12.3.4.3.1. Założenia kursowania linii S3.	233
Tab. 12.3.4.4.1. Założenia kursowania linii S4.	234
Tab. 12.3.4.5.1. Porównanie poziomów wykorzystania przepustowości – dla stanu obecnego i stanu po uruchomieniu pociągów w ramach WKA.	236
Tab. 12.3.5.1. Proponowana poprawa oferty przewozowej na linii Legnica – Świdnica Miasto.	237
Tab. 12.3.6.1. Zapotrzebowanie na tabor Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz poprawy oferty na linii Legnica – Świdnica Miasto.	238

Tab. 12.3.8.1. Przewidywane koszty inwestycyjne Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej - infrastruktura.	239
Tab. 12.3.8.2. Przewidywane koszty inwestycyjne Wałbrzyskiej Kolej Aglomeracyjnej - tabor.	239
Tab. 12.3.9.1. Roczne koszty i dopłaty do połączeń Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – wariant K.	242
Tab. 12.4.1.1. Proponowana poprawa oferty kolejowej w Aglomeracji Wałbrzyskiej	243
Tab. 12.4.2.1. Przewidywane koszty inwestycyjne związane z poprawą istniejącej oferty przewozowej na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej:	245
Tab. 12.4.2.2. Przewidywane koszty inwestycyjne związane z poprawą istniejącej oferty kolejowej w Aglomeracji Wałbrzyskiej- tabor.	245
Tab. 12.4.3.1. Roczne koszty i dopłaty w ramach poprawy istniejących połączeń w Aglomeracji Wałbrzyskiej	246
Tab. 12.6.1. Proponowane typy taboru do obsługi linii komunikacyjnych.	251
Tab. 12.6.2. Planowana sieć komunikacyjna w transporcie drogowym na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej	252
Tab. 12.6.3. Analiza ekonomiczna funkcjonowania linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym – wariant A	254
Tab. 12.6.4. Analiza ekonomiczna funkcjonowania linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym – wariant A+	255
Tab. 12.6.5. Analiza ekonomiczna funkcjonowania linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym – wariant K	256
Tab. 12.7.1. Uzupełniająca sieć komunikacyjna w powiatowych przewozach pasażerskich.	258
Tab. 12.8.1. Dopuszczalne maksymalne napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego.	263
Tab. 12.9.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.	264
Tab. 13.4.1. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w dni robocze.	279
Tab. 13.4.2. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w soboty i niedziele.	280
Tab. 15.2.1. Obowiązujące ulgi na przejazdy komunikacją zbiorową w różnych grupach transportu.	303
Tab. 15.3.1. Organizacja transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.	314
Tab. 15.3.8.2.1. Zestawienie zatrudnienia w spółce kapitałowej gmin i powiatów.	332
Tab. 15.4.2.1. Zestawienie zbiorcze proponowanych inwestycji wraz z ich specyfikacją, dotyczących budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, parkingów „Park and Ride” i „Bike and Ride” oraz renowacji budynków dworcowych.	341
Tab. 15.5.1. Symulacja wymiany taboru do obsługi komunikacji miejskich.	345
Tab. 15.5.2. Koszty zakupu niskoemisyjnych pojazdów na potrzeby systemów komunikacji miejskich.	347
Tab. 15.6.1. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej i podmiejskiej Wałbrzycha, dla których planowana jest przebudowa infrastruktury przystankowej	348
Tab. 15.6.2. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej i podmiejskiej Świdnicy, dla których planowana jest przebudowa infrastruktury przystankowej	350
Tab. 15.6.3. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Świebodzic, dla których planowana jest przebudowa infrastruktury przystankowej.	354
Tab. 15.6.4. Zestawienie przystanków komunikacyjnych położonych przy trasach planowanych linii aglomeracyjnych, dla których planowana jest przebudowa infrastruktury przystankowej	355

Tab. 15.7.1. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej i podmiejskiej Wałbrzycha, dla których planowana jest budowa tablic dynamicznej informacji pasażerskiej oraz biletomatów	364
Tab. 15.7.2. Zestawienie przystanków komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Świdnicy, dla których planowana jest budowa tablic dynamicznej informacji pasażerskiej oraz biletomatów	366
Tab. 15.8.1. Lokalizacja i wyposażenie skrzyżowań w Wałbrzychu.....	378
Tab. 15.8.2. Lokalizacja i wyposażenie skrzyżowań w Świdnicy.....	379
Tab. 15.8.3. Koszty budowy ITS-Wałbrzych i ITS-Świdnica.....	387
Tab. 15.8.4. Koszty utrzymania ITS-Wałbrzych i ITS-Świdnica (rocznie).	388
Tab. 16.1.1. Porównanie wariantów budowy zintegrowanego systemu komunikacyjnego Aglomeracji Wałbrzyskiej.	392
Tab. 16.1.2. Projekcja kosztów związanych z uruchomieniem nowych linii komunikacyjnych.	395
Tab. 16.3.1. Harmonogram rzeczowo – finansowy inwestycji zaplanowanych do realizacji w ramach Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego	399
Rys. 16.3.2. Harmonogram realizacji zadań.	402
Tab. 16.4.1. Identyfikacja obszarów ryzyka w realizacji Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego AW	404
Tab. 17.1. Wskaźniki produktu – wariant A.....	409

Spis rysunków

Rys. 2.3.1. Położenie obszaru objętego planem na tle Polski.	18
Rys. 5.7.1. Lokalizacja atrakcji turystycznych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.....	120
Rys. 6.1.1.1. Podstawowy układ drogowy Aglomeracji Wałbrzyskiej.	130
Rys. 6.5.1. Liczba kursów w transporcie drogowym przekraczających granice gmin.	172
Rys. 7.3.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.	194
Rys. 8.2.1.1. Zestawienie celów głównych i szczegółowych polityki transportowej Aglomeracji Wałbrzyskiej.	196
Rys. 9.2.1. Liczba pasażerów komunikacji autobusowej przekraczająca granice gmin w ciągu doby w roku 2014.....	208
Rys. 10.1.1. Wizualizacja podziału zadań przewozowych dla podróży międzygminnych w granicach Aglomeracji Wałbrzyskiej.	211
Rys. 10.2.1. Ocena ankietowanych odnośnie zaspokojenia potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową.....	213
Rys. 10.2.2. Oczekiwania pasażerów w zakresie poprawy poszczególnych parametrów komunikacji zbiorowej.....	214
Rys. 10.2.3. Ocena skuteczności działań zachęcających do rezygnacji z samochodu osobowego na rzecz komunikacji zbiorowej.	215
Rys. 11.1.1. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce.....	220
Rys. 12.5.1. Porównanie kosztów inwestycyjnych w transporcie kolejowym.	247
Rys. 12.5.2. Porównanie dopłat do poszczególnych połączeń kolejowych na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej.	248

Rys. 12.5.3. Porównanie rocznych dopłat do systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz poprawy istniejących połączeń w Aglomeracji Wałbrzyskiej.	248
Rys. 12.6.1. Wizualizacja modułowych częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w transporcie drogowym w dni robocze.	250
Rys. 12.7.1. Planowana sieć komunikacyjna Aglomeracji Wałbrzyskiej – wariant „A”. Źródło: opracowanie własne.	260
Rys. 12.7.2. Planowana sieć komunikacyjna Aglomeracji Wałbrzyskiej – wariant „A+”	261
Rys. 12.7.3. Planowana sieć komunikacyjna Aglomeracji Wałbrzyskiej – wariant „K”	262
Rys. 12.10.1.1. Planowana dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych.	267
Rys. 13.2.1. Schemat wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe.	274
Rys. 13.3.1.1. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową.	277
Rys. 13.5.1. Przykład koordynacji rozkładu jazdy transportu kolejowego z drogowym.	281
Rys. 13.8.1.1. Trajektoria ruchu autobusu w czasie podjazdu na przystanek wyposażony w zatokę.	287
Rys. 14.1.1.1. Współpraca podmiotów w zakresie prezentacji rozkładów jazdy na przystankach w transporcie drogowym.	291
Rys. 14.1.1.2. Przykład tabliczki przystankowej wraz z wykazem przystanków oraz czasu przejazdu.	292
Rys. 14.1.3.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu oraz infrastrukturę transportową.	294
Rys. 14.1.3.2. Rozkład jazdy linii autobusowej <i>Komorní Lhotka– Hnojník</i> w Czechach.	294
Rys. 14.1.3.3. Przykład przystankowego rozkładu jazdy z zaznaczonymi piktogramami.	295
Rys. 15.2.1. Podział wpływów pomiędzy organizatorów transportu w taryfie strefowej.	305
Rys. 15.2.2. Propozycja podziału obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej na strefy taryfowe – wariant I.	306
Rys. 15.2.3. Propozycja podziału obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej na strefy taryfowe – wariant II.	306
Rys. 15.2.4. Zasada rozliczeń wpływów z biletów przy umowach netto i brutto.	308
Rys. 15.3.1.1. Organizacja transportu publicznego na podstawie porozumienia międzygminnego.	317
Rys. 15.3.2.1 Organizacja transportu publicznego przez związek międzygminny.	320
Rys. 15.3.3.1. Organizacja transportu publicznego na podstawie porozumienia międzypowiatowego.	322
Rys. 15.3.4.1. Spółka kapitałowa z udziałem gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej zarządzająca transportem publicznym.	324
Rys. 15.3.5.1. Spółka kapitałowa z udziałem gmin i powiatów Aglomeracji Wałbrzyskiej zarządzająca transportem publicznym.	326
Rys. 15.3.7.1. Spółka kapitałowa z udziałem gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej i Województwa Dolnośląskiego zarządzająca transportem publicznym.	328
Rys. 15.3.8.2.1. Struktura wydatków jednostki zarządzającej zintegrowanym transportem publicznym.	334
Rys. 15.8.1. Jednostki Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu, właściwe do budowy ITS oraz współtworzenia Centrum.	368
Rys. 15.8.2. Jednostki Urzędu Miejskiego w Świdnicy, właściwe do budowy ITS oraz współtworzenia Centrum.	369
Rys. 15.8.3. Przykładowy zakres elementów ITS.	370
Rys. 15.8.4. Przykładowy zakres funkcji jednostek miejskich zaangażowanych we współpracę w ramach ITS.	371
Rys. 15.8.5. Przykładowy model centrum zarządzania ruchem.	372

Rys. 15.8.6. Przykładowy model zintegrowanego centrum zarządzania ruchem.	372
Rys. 15.8.7. Lokalizacja sygnalizacji świetlnych w Wałbrzychu.	376
Rys. 15.8.8. Lokalizacja sygnalizacji świetlnych w obszarze północnym w Wałbrzychu.	377
Rys. 15.8.9. Lokalizacja sygnalizacji świetlnych w obszarze południowym w Wałbrzychu.	377
Rys. 15.8.10. Sygnalizacje świetlne w Świdnicy.	381

Spis fotografii

Fot. 14.2.1. Tablica LCD wewnątrz pojazdu, prezentująca kolejne przystanki wraz z możliwościami przesiadki na poszczególne linie (Zurych).	297
Fot. 14.2.2. Tablica LCD wewnątrz pojazdu, prezentująca szczegółowe możliwości przesiadki na najbliższym przystanku według schematu: godzina odjazdu – linia – kierunek (Zurych).	297
Fot. 14.2.3. Przykład piktogramu umieszczanego na tablicy kierunkowej autobusu.	297
Fot. 15.4.1.1. Zdjęcie obrazujące możliwość przesiadki „drzwi w drzwi” z transportu kolejowego do komunikacji miejskiej. Stacja „Zwickau Zentrum”.	337
Fot. 15.4.1.2. Węzeł przesiadkowy wewnątrzgałęziowy we Frýdlancie (Czechy) z ruchem autobusów wokół pętli nawrotowej. Źródło: materiały własne TRAKO.	338
Fot. 15.4.1.3. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. Źródło: materiały własne TRAKO.	338
Fot. 15.4.1.4. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria). Źródło: materiały własne TRAKO.	339