



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju



Spis treści

I.	Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym.....	5
I.1.	Informacje ogólne o mieście	5
I.2.	Demografia	7
I.3.	Gospodarka	9
I.4.	Układ drogowy	13
I.4.1.	Średnio dobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w granicach Wałbrzycha.....	17
II.	Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym.....	19
II.1.	Rys historyczny komunikacji miejskiej.....	19
II.2.	Miejska komunikacja zbiorowa	20
II.2.1.	Linie autobusowe obsługiwane przez Miejski Zakład Usług Komunalnych Spółka z o.o.	21
II.2.2.	Linie komunikacji miejskiej obsługiwane przez przewoźników.....	26
II.3.	Transport regionalny	32
II.3.1.	Transport kolejowy.....	32
II.3.2.	Transport drogowy	34
II.4.	Transport lotniczy.....	35
II.5.	Transport indywidualny.....	35
II.6.	Płatne miejsca postojowe	36
II.7.	Inwestycje komunikacyjne realizowane i planowane	38
III.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	42
III.1.	Ocena potrzeb przewozowych	42
III.2.	Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2011)	45
III.3.	Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym ..	47
III.3.1.	Prognoza popytu potencjalnego na najbliższe 10 lat – wariant I (pesymistyczny)	48
III.3.2.	Prognoza popytu potencjalnego na najbliższe 10 lat – wariant II (optymistyczny)	49
III.4.	Zestawienie danych charakterystycznych dla 12 obszarów zespołu miejskiego Wałbrzych– Szczawno- Zdrój.....	50
IV.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	53
V.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	60
V.1.	Obecny podział zadań przewozowych.....	60
V.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	61
V.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	63

VI.	Pożądany standard usług przewozowych.....	65
VI.1.	Wymagane standardy w zakresie ochrony środowiska	65
VI.1.1.	Polityka zrównoważonego rozwoju. Zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim 66	
VI.1.2.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach komunikacji miejskiej	67
VI.1.3.	Ruch rowerowy i pieszy.....	68
VI.2.	Dostępność usług transportu publicznego w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju	69
VI.2.1.	Założenia ogólne.....	69
VI.2.2.	Klasyfikacja rejonów miast	70
VI.3.	Standardy dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych	76
VI.3.1.	Wymiana taboru komunikacji miejskiej na przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych 77	
VI.3.2.	Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych.....	79
VII.	Zasady organizacji rynku przewozów	79
VII.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	79
VII.2.	Zasady przygotowywania oferty przewozowej transportu zbiorowego (marketing usług przewozowych).	80
VII.2.1.	Ustalanie planu zadań przewozowych na rok	80
VII.2.2.	Zasady wyznaczania tras linii.....	81
VII.2.3.	Wytyczne do rozkładów jazdy linii	82
VII.2.4.	Wytyczne do projektowania taryf przewozowych	84
VII.3.	Zasady wyboru operatorów linii autobusowych w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju (zlecenie i kontrola realizacji usług).	85
VII.4.	Organizacja sieci dystrybucji biletów	88
VII.7.	Zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego.....	90
VII.8.	Zarządzanie rozwojem transportu publicznego	95
VIII.	Kierunki rozwoju transportu publicznego w Wałbrzychu – założenia	97
VIII.1.	Systemowe uporządkowanie i optymalizacja rynku przewozów pasażerskich w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju.....	97
VIII.2.	Odnowa taboru komunikacji miejskiej w Wałbrzychu	98
VIII.3.	Wprowadzanie nowych rozwiązań taryfowych, ukierunkowanych na klienta transportu publicznego, pozwalających na zwiększenie udziału w rynku przewozowym linii komunikacji miejskiej organizowanych przez Prezydenta Wałbrzycha.....	99
VIII.3.2.	Zwiększenie funkcjonalności i atrakcyjności systemu biletu elektronicznego	101
VIII.4.	Zwiększenie stopnia wykorzystania kolei w realizacji podróży w regionie	101
VIII.5.	Kształtowanie dogodnych węzłów przesiadkowych komunikacja miejska – kolej	104

VIII.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych	117
VIII.7. Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej	121
IX. Podsumowanie	122
Skorowidz zapisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2011 nr 117 poz. 684) w "Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie - Zdroju"	123

Plan wykonany przez Zespół autorski:
„TRAKO” Wierzbicki i Wspólnicy S.J.

I. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

I.1. Informacje ogólne o mieście

Wałbrzych ma status gminy miejskiej. Mieszkańcy wybierają do Rady Miejskiej Wałbrzycha 25 radnych. Organem wykonawczym samorządu jest Prezydent Miasta. Po reformie administracyjnej w 1999r. Wałbrzych był miastem na prawach powiatu (powiat grodzki). Aktualnie, jest to największe miasto w Polsce nie posiadające praw powiatu. Od 2006 roku trwały starania o przywrócenie Wałbrzychowi praw powiatu co zostanie urzeczywistnione z dniem 1.01.2013 r.

Granice administracyjne obejmują obszar¹ 84,7 km², który zamieszkały jest przez około 120 197 mieszkańców według danych z 31.12.2010 r. Na osi wschód-zachód miasto rozciąga się na 12 km, a z północy na południe na 22 km. Granice administracyjne miasta przebiegają miejscami naturalnymi zboczami, grzbietami gór i czasem opierają się na potokach górskich.

Administracyjnie Wałbrzych graniczy z czterema miastami – od południowego – zachodu z Boguszowem-Gorce, od północnego – zachodu Szczawnem-Zdrojem, od południowego – wschodu z Jedliną Zdrój i od północny ze Świebodzicami, oraz z czterema gminami – Mioszów, Walim, Stare Bogaczowice i Świdnica.

Wałbrzych położony jest w południowo – zachodniej części Polski, na Pogórzu Zachodniosudeckim w Sudetach Środkowych, w województwie dolnośląskim w pobliżu granicy z Czechami. Miasto leży na wysokości 450 – 500 m n.p.m. w malowniczej kotlinie. Północna część miasta położona jest na Pogórzu Wałbrzyskim, a południowa w Górach Wałbrzyskich i Kotlinie Wałbrzyskiej. Najwyższy punkt znajduje się na Borowej i wynosi 853 m n.p.m., a najniższy punkt to dolina Pełcznicy 315 m n.p.m.

Odległość od przejść granicznych:

- Kudowa-Słone/Náchod - 90 km
- Golińsk/Meziměstí- 17 km
- Lubawka/Královec - 29 km
- Zgorzelec/Görlitz - 120 km

Odległość od stolic europejskich:

- Warszawa- 420 km
- Praga- 200 km
- Wiedeń- 434 km
- Berlin- 449 km

¹ Statystyczne vademecum samorządowca 2011r.

Wałbrzych jest węzłem drogowym, przez jego tereny będą trasy:

- Droga krajowa nr 35 (Wrocław - Mieroszów - Golińsk)
- Droga wojewódzka nr 367 (Jelenia-Góra - Wałbrzych)
- Droga wojewódzka nr 379 (Świdnica - Wałbrzych)
- Droga wojewódzka nr 375 (Stare Bogaczowice - Wałbrzych)
- Droga wojewódzka nr 381 (Kłodzko – Nowa Ruda- Wałbrzych)
- Droga wojewódzka nr 376 (Wałbrzych – Szczawno Zdrój - Kamienna Góra)

Wałbrzych jest lokalnym centrum przemysłowym, kulturalnym i naukowym.

W mieście znajduje się wiele instytucji kulturowych m. in.:

- Teatr Dramatyczny im. J. Szaniawskiego
- Teatr Lalki i Aktora
- Filharmonia Sudecka
- Wałbrzyski Ośrodek Kultury
- Wałbrzyska Galeria Sztuki BWA „Zamek Książ”
- „Galeria pod Atlantami”

Znajduje się tu również Muzeum Przemysłu i Techniki zlokalizowane na terenie zabytkowej kopalni węgla kamiennego „Julia”. 6 kwietnia 2001 roku Wojewoda Dolnośląski przekazał nieodpłatnie Gminie Wałbrzych prawo własności Kopalni Węgla „Julia” w celu prowadzenia Muzeum Przemysłu i Techniki². Przy ulicy 1-Maja mieści się historyczne Muzeum założone w 1908 roku. Dzieli się na kilka ważnych dla Wałbrzycha działów: Dział Ceramiki, Dział Geologii, Dział Sztuki, Dział Historii Miasta i Regionu oraz Dział Oświatowy.

W 2002 roku Muzeum w Wałbrzychu zostało wpisane do Państwowego Rejestru Muzeów³.

Obecnie na terenie Wałbrzycha działają trzy kina. Są to: „Zorza”, „Apollo” oraz „Cinema City”.

W Wałbrzychu znajdują się wyższe uczelnie: Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Angelusa Silesiusa w Wałbrzychu, Wałbrzyska Wyższa Szkoła Zarządzania i Przedsiębiorczości, Filia Politechniki Wrocławskiej oraz Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

² Muzeum Przemysłu i Techniki w Wałbrzychu zostało założone 26 sierpnia 1999 roku. Znajduje się przy ulicy Wysockiego 28. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Muzeum Przemysłu i Techniki w Wałbrzychu](http://pl.wikipedia.org/wiki/Muzeum_Przemysłu_i_Techniki_w_Wałbrzychu)

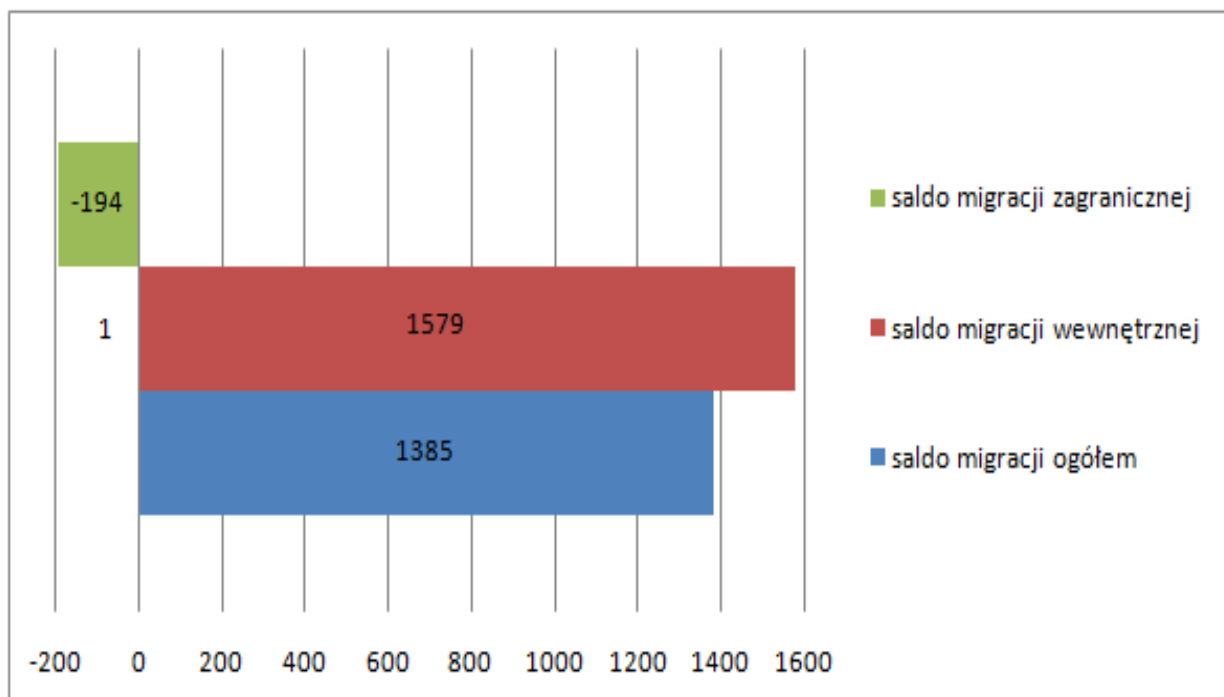
³ Muzeum w Wałbrzychu przy ulicy 1-Maja. <http://www.muzeum.walbrzych.pl/>

I.2. Demografia

Województwo Dolnośląskie⁴:

Powierzchnia 19 946,74 km²

Wyszczególnienie	2008	2009	2010
Ludność ogółem	2 877 059	2 876 627	2 877 840
Urodzenia żywe	29 847	29 826	29 549
Zgony	30 465	30 872	29 721
Pracujący	1 009 990	980 546	700 560



Rys. I.1. Migracja ludności na pobyt stały w 2010 roku

⁴ Statystyczne Vademecum Samorządowca 2011r. Urząd Statystyczny we Wrocławiu „Województwo Dolnośląskie”

Gmina Miejska Wałbrzych⁵:

Powierzchnia 84,70 km², co stanowi 0,42% powierzchni Województwa Dolnośląskiego

Wyszczególnienie	2008	2009	2010
Ludność ogółem	122 411	121 363	120 197
Ludność na 1 km ²	1 445	1 433	1 419
Kobiet na 100 mężczyzn	112	112	112
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 1000 osób w wieku produkcyjnym	53	54	54

Wybrane dane z demografii w 2010 roku:

- Ludność ogółem 120 197, w tym kobiet 63 562
- Urodzenia żywe 1 075
- Zgony 1 619
- Ludność w wieku przedprodukcyjnym 18 408
- Ludność w wieku produkcyjnym 77 940
- Ludność w wieku poprodukcyjnym 23 849
- Gęstość zaludnienia: 1419,1 os./km²

Gmina Miejska Szczawno- Zdrój⁶:

Powierzchnia 14,74 km², co stanowi 0,07% powierzchni Województwa Dolnośląskiego

Wyszczególnienie	2008	2009	2010
Ludność ogółem	5 586	5 601	5 598
Ludność na 1 km ²	379	380	380
Kobiet na 100 mężczyzn	113	113	114
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 1000 osób w wieku produkcyjnym	62	63	64

⁵ Statystyczne Vademecum Samorządowca 2011r. Urząd statystyczny we Wrocławiu. „Gmina Miejska Wałbrzych Powiat Wałbrzyski”

⁶ Statystyczne Vademecum Samorządowca 2011r. Urząd statystyczny we Wrocławiu. „Gmina Miejska Szczawno- Zdrój Powiat Wałbrzyski”

Wybrane dane z demografii w 2010 roku:

- Ludność ogółem 5 598, w tym kobiet 2 981
- Urodzenia żywe 46
- Zgony 73
- Ludność w wieku przedprodukcyjnym 827
- Ludność w wieku produkcyjnym 3 418
- Ludność w wieku poprodukcyjnym 1 353
- Gęstość zaludnienia: 380 os./km²

Przyrost naturalny w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju jest ujemny. Saldo migracji ogółem w Wałbrzychu jest ujemne, a w Szczawnie-Zdroju dodatnie. Jest to efekt odpływu mieszkańców poszukujących lepszych warunków ekonomicznych. Stanowi to jedno z największych zagrożeń na przyszłość, osłabia bowiem potencjał rozwojowy miasta.

I.3. Gospodarka

Zakłady pracy

Do największych atutów Wałbrzycha należy Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „Invest Park” gdzie zlokalizowanych jest najwięcej firm o charakterze produkcyjno-przemysłowym. WSSE „Invest Park” Sp. z o. o. powstała w 1997 roku, położona jest na obrzeżach północnej części miasta, w odległości około 1 km od drogi krajowej nr 35 oraz oddalona o 40 km od autostrady A4.

Miasto stało się znaczącym ośrodkiem przemysłu motoryzacyjnego. Inwestorzy w Wałbrzyskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej „Invest- Park”⁷:

- „QUIN POLSKA” Sp. z o. o.- produkcja części do wykończenia wnętrz samochodów;
- „TRISTONE FLOWTECH POLAND” Sp. z o. o.- produkcja węży gumowych do samochodowych układów chłodzenia i klimatyzacji;
- „AGC SILESIA” Sp. z o. o.- produkcja wyrobów ze szkła na potrzeby budownictwa i motoryzacji;
- „MIGAPOL” Sp. z o. o. - usługi obróbki metali i nakładania powłok na metale;
- „CERSANIT III S.A.” - producent płytek ceramicznych dla budownictwa;
- POLAND SMELTING TECHNOLOGIES „POLST” Sp. z o. o.- topienie aluminium;
- „MANDO CORPORATION POLAND” Sp. z o. o.- produkcja części i akcesoria samochodowe, układy hamulcowe, systemy kontroli trakcji i amortyzatory;
- „FAURECIA WAŁBRZYCH” Sp. z o.o. - producent siedzeń samochodowych;
- „OPALEX” Sp. z o. o.- tkaniny impregnowane, powleczone, pokryte;
- „POLAND INVESTMENTS 7” Sp. z o.o.” - usługi obróbki metali i nakładanie powłok na metale;

⁷ Lista przedsiębiorców „Invest Park”, stan na 15.02.2012r., Podstrefa Wałbrzych, http://www.invest-park.com.pl/userfiles/lista_inwestorow_15_02.pdf

- „NSK STEERING SYSTEMS EUROPE (POLSKA)” Sp. z o. o. - producent przekładni kierowniczych;
- „RONAL POLSKA” Sp. z o.o. - europejski potentat w produkcji felg aluminiowych;
- „TOYOTA EUROPE ENGINEERING & MAINTENANCE NV/SA” ODDZIAŁ W POLSCE- wytwarzanie form do produkcji części pojazdów samochodowych;
- „TOYOTA MOTOR MANUFACTURING POLAND” Sp. z o.o. - fabryka silników i skrzyń biegów;
- „TOYOTA TSUSHO EUROPE” SOCIETE ANONYME ODDZIAŁ W POLSCE – import części zamiennych do maszyn i urządzeń, usługi magazynowania, przechowywania.

W mieście znajduje się szereg sklepów wielkopowierzchniowych. Takich jak:

- Galeria Handlowa „Victoria”;
- Centrum Handlowe „Auchan”;
- Centrum Handlowe „OK. Centrum”;
- Centrum Handlowe „Real”;
- Centrum Handlowe „Kaufland”;
- „OBI”;
- „Castorama”;
- „Makro”- Szczawno- Zdrój;
- Centrum Handlowe „Tesco”- Szczawno- Zdrój;

W Wałbrzychu znajduje się wiele terenów i obiektów nadających się do wykorzystania na cele produkcyjne, handlowe, usługowe, gastronomiczne oraz turystyczno - rekreacyjne. Władze miasta zachęcają inwestorów do tworzenia na terenie Wałbrzycha nowych inwestycji, utworzono dla nich Punkt Obsługi Przedsiębiorcy⁸.

Do instytucji wspierających przedsiębiorców należy Fundusz Regionu Wałbrzyskiego, który powstał 25 maja 1992 roku.

FRW prowadzi działalność przede wszystkim w zakresie:

- tworzenia warunków dla rozwoju gospodarki wolnorynkowej, w tym prywatyzacji i przedsiębiorczości;
- tworzenia warunków sprzyjających procesowi integracji europejskiej i dostosowań polskiej gospodarki do standardów Unii Europejskiej;
- wsparcia polityki regionalnej w obszarach określonych celami statutowymi działania Fundacji;
- ekologii i ochrony środowiska naturalnego;
- krajoznawstwa, turystyki, upowszechniania kultury fizycznej i sportu;
- ochrony i promocji zdrowia, dobroczynności i pomocy społecznej;
- promocji zatrudnienia i aktywizacji zawodowej osób pozostających bez pracy i zagrożonych zwolnieniem z pracy;
- nauki, edukacji, oświaty i wychowania;
- działań wspierających rozwój społeczeństwa obywatelskiego⁹.

⁸ Punkt Obsługi Przedsiębiorców- Urząd Miejski w Wałbrzychu ulica Matejki 3

⁹ Fundusz Regionu Wałbrzyskiego <http://www.doradca-ue.pl/?page=institution&id=204>

Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON w 2010 roku w Gminie Wałbrzych¹⁰:

- w sektorze przemysłowym - 791
- w sektorze budowlanym - 1 276
- w sektorze usługowym - 11 900
- osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. Ludności – 721

Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON w 2010 roku w Gminie Szczawno- Zdrój¹¹:

- w sektorze przemysłowym- 68
- w sektorze budowlanym- 121
- w sektorze usługowym- 950
- osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. Ludności - 1 404

Bezrobocie

Ze statystyk Powiatowego Urzędu Pracy w Wałbrzychu w ostatnich miesiącach bezrobocie w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju znacznie wzrosło. Na koniec 2011 roku w grudniu w samym Wałbrzychu pozostawało bez pracy 7319 osób, a już na początku 2012 roku w styczniu liczba ta podniosła się do 7915 osób. Podobnie było również w Szczawnie– Zdroju, gdzie liczba zarejestrowanych wzrosła z 261 osób do 285.

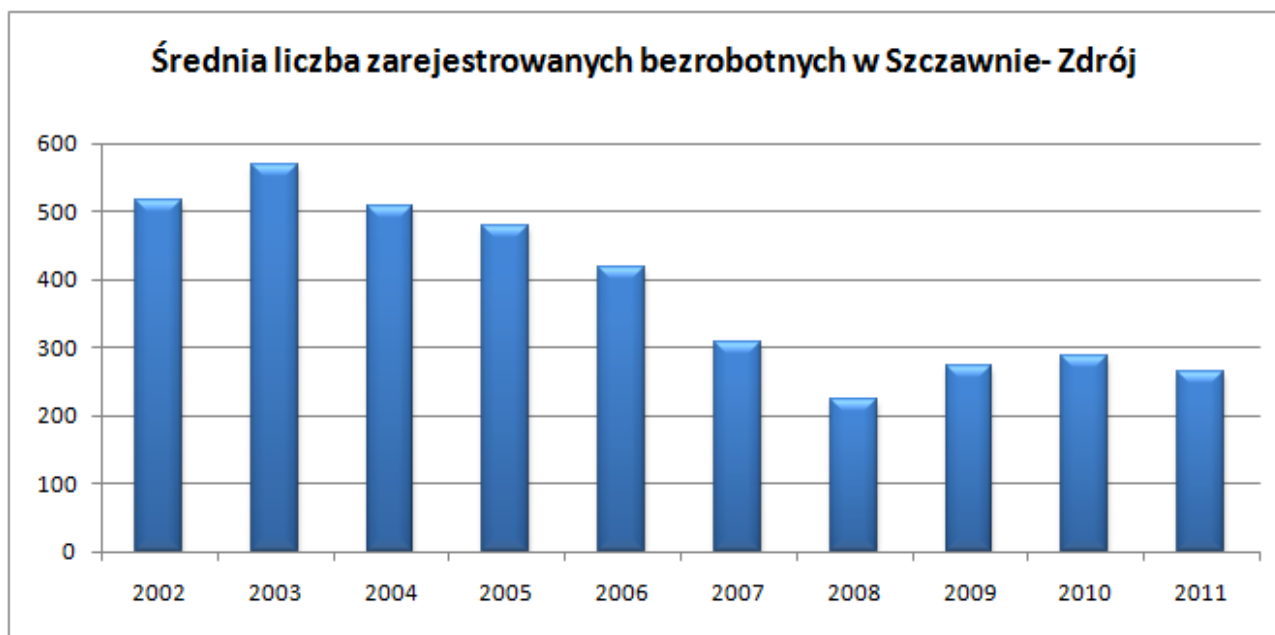


Rys. I.2. Średnia liczba zarejestrowanych bezrobotnych w Wałbrzychu w latach 2002 - 2011

¹⁰ Statystyczne Vademecum Samorządowca 2011r. Urząd statystyczny we Wrocławiu. „Gmina Miejska Wałbrzych Powiat Wałbrzyski”

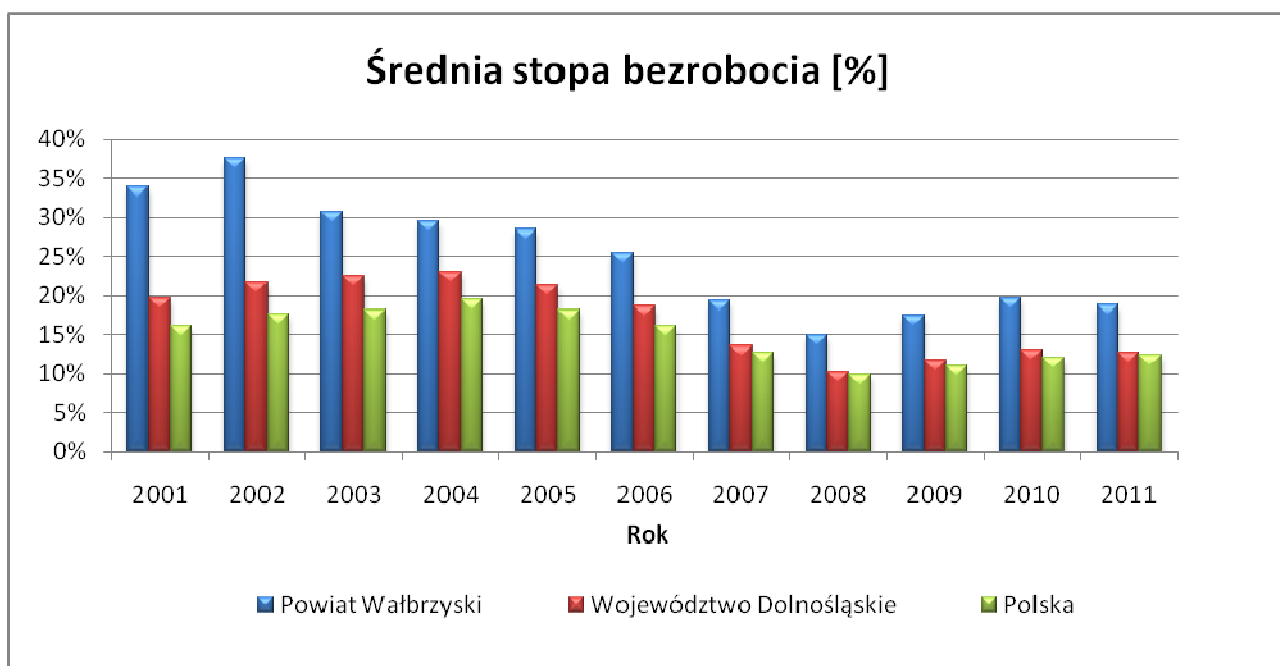
¹¹ Statystyczne Vademecum Samorządowca 2011r. Urząd statystyczny we Wrocławiu. „Gmina Miejska Szczawno- Zdrój Powiat Wałbrzyski”

Z rysunku nr I.2. możemy zaobserwować tendencję spadkową bezrobocia od 2003 roku, najlepszym rokiem był rok 2008. Podobną sytuację można zaobserwować również w Szczawnie-Zdroju.



Rys. I.3. Średnia liczba zarejestrowanych bezrobotnych w Szczawnie-Zdroju w latach 2002- 2011

W ostatnich latach: 2009 - 2011, stopa bezrobocia w Powiecie Wałbrzyskim zmniejszyła się niemal o połowę i nie różniła się już tak znacząco jak dziesięć lat wcześniej od średniej stopy bezrobocia w Województwie Dolnośląskim oraz od średniej stopy bezrobocia w kraju.



Rys. I.4. Średnia stopa bezrobocia [%] dla Powiatu Wałbrzyskiego, Województwa Dolnośląskiego i dla Polski

Wybrane dane o rynku pracy w 2010 roku w Gminie Wałbrzych:

- pracujący- 30 083
- bezrobotni zarejestrowani- 7 200, w tym kobiet - 53,9 %

Wybrane dane o rynku pracy w 2010 roku w Gminie Szczawnie-Zdrój:

- pracujący- 1 653
- bezrobotni zarejestrowani- 274, w tym kobiet - 51,5 %

I.4. Układ drogowy

Podstawowy układ transportowy Wałbrzycha tworzą: droga krajowa nr 35 (Wrocław AOW – Wałbrzych – Mioszów – Golińsk, przejście graniczne z Republiką Czeską) wraz z drogą krajową nr 34 w sąsiednich Świebodzicach (Świebodzice – Dobromierz, do drogi krajowej nr 5 i dalej w kierunku Strzegomia i autostrady A-4 oraz Jeleniej Góry i Zgorzelca), drogi wojewódzkie nr 367, 375, 376, 379 i 381, linia kolejowa nr 274 (łącząca Wałbrzych z Wrocławiem i Jelenią Górą i dalej ze Zgorzelcem) oraz 286 (łącząca Wałbrzych z Kłodzkiem).

Ze względu na status Wałbrzycha– w obszarze miasta i gminy Wałbrzych, każda kategoria dróg ma osobnego zarządcę:

- drogi krajowe – Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który realizuje swoje zadania poprzez odpowiedni Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- drogi wojewódzkie – Zarząd Województwa Dolnośląskiego, który realizuje swoje zadania przy pomocy zarządu drogi – Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu,
- drogi powiatowe – Zarząd Powiatu Wałbrzyskiego,
- drogi gminne – Prezydent Miasta Wałbrzycha, który wykonuje swoje obowiązki przy pomocy zarządu drogi – Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu¹².

Główny układ transportowy miasta tworzą drogi¹³:

- droga krajowa nr 35, relacji (Wrocław) DK8, węzeł Kobierzyce A-8 – Świdnica – Świebodzice (DK34) – Wałbrzych – Mioszów – przejście graniczne z Czeską Republiką Golińsk/Meziměstí, klasy GP 1/2 (na obszarze Wałbrzycha odcinkowo o przekroju jednojezdniowym – 1/3 i 1/4 oraz dwujezdniowym 2/2 lub 2/3).

W granicach miasta DK35 przebiega ulicami: Wałbrzyska, Niepodległości, Sikorskiego, Kolejowa, Chrobrego, Armii Krajowej, Wrocławska.

¹² Powstały z Zarządu Dróg i Komunikacji na mocy Uchwały Nr XIV/110/2011 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 21 czerwca 2011 roku

¹³ Dane zarządców dróg: GDDKiA, DSDiK, Powiat Wałbrzyski, ZDKiUM

DK35 łączy Wałbrzych z jednej strony z Wrocławiem oraz autostradą A-4 oraz Obwodnicą Autostradową Wrocławia A-8, z drugiej z Republiką Czeską oraz poprzez drogi wojewódzkie nr 367 i 376 z Kamienną Górą, 375 z Dobromierzem, 379 ze Świdnicą i 381 z Nową Rudą i Kotliną Kłodzką.

Poprzez oddany do użytku w roku 2011 nowy przebieg drogi powiatowej nr 3396D (tzw. łącznik żarowski) Wałbrzych uzyskał dogodnie połączenie od DK35, przez drogę krajową nr 5 do autostrady A-4. Po oddaniu do użytku tzw. małej obwodnicy Świdnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382, łącznik żarowski dostępny będzie bezpośrednio z drogi krajowej nr 35 w miejscowości Słotwina, co stworzy bezpośrednie połączenie regionu wałbrzyskiego z autostradą A-4.

Planowane jest przełożenie DK35 na nowy przebieg – de Gaulle’a, Wieniawskiego, nowy odcinek tzw. zachodniej obwodnicy Wałbrzycha do obecnego przebiegu DK35 (Armii Krajowej), co pozwoli przenieść ruch tranzytowy oraz ciężarowy poza najbardziej newralgiczny odcinek obecnego przebiegu DK35 przez miasto o znacznie przekroczonej przepustowości.

- droga krajowa nr 34, relacji Świebodzice DK35 – Dobromierz DK5, klasy GP 1/2, łącząca DK35 z DK5, pozwalająca na podróż w kierunku Jeleniej Góry, Szklarskiej Poręby oraz Zgorzelca.
- droga wojewódzka nr 367, relacji Jelenia Góra DK3 – Kamienna Góra – Czarny Bór – Boguszów-Gorce – Wałbrzych DK35, klasy G 1/2, stanowi ona najszybsze połączenie Wałbrzycha z drogą krajową nr 3 (E-65) w Kamiennej Górze, a po wybudowaniu dolnośląskiego odcinka drogi ekspresowej S-3, stanowić będzie najbliższe i najkrótsze połączenie Wałbrzycha z trasą Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC E-65.

DW367 przebiega ulicami: Zachodnia, 1 Maja.

- droga wojewódzka nr 375, relacji Dobromierz DK5 – Stare Bogaczowice – obwodnica Szczawna Zdroju w ciągu DW376 – Szczawno Zdrój – Wałbrzych DW367, klasy G 1/2, stanowi dogodnie połączenie w kierunku północnym do drogi krajowej nr 5.

W granicach miasta Szczawno Zdrój DW375 przebiega ulicami: Kolejowa, Solicka, a w Wałbrzychu ulicami: Andersa, II Armii.

- droga wojewódzka nr 376, relacji Wałbrzych DK35 – Szczawno Zdrój – Jabłów DW367, klasy G 1/2 oraz 2/2, łączy Wałbrzych i Szczawno Zdrój z DW367 i dalej z Kamienną Górą i przyszłym przebiegiem drogi ekspresowej S-3).

W Wałbrzychu DW376 przebiega ulicami: de Gaulle'a, Wieniawskiego, a w Szczawnie Zdroju ulicami: Łączyńskiego, Chopina (Słowackiego, Gałczyńskiego), Mickiewicza, Ułanów Nadwiślańskich.

Obecnie trwa budowa obwodnicy Szczawna Zdroju, która pozwoli na przełożenie drogi wojewódzkiej nr 376 od ronda (Łączyńskiego/Długa) po północnej stronie miasta do wylotu na Jabłów (Ułanów Nadwiślańskich). Obwodnica realizowana jest w układzie docelowym G 2/2.

- droga wojewódzka nr 379, relacji Świdnica DW382 – Modliszów – Stary Julianów – Wałbrzych DW381 – Wałbrzych DK35, klasy G 1/2, która po oddaniu do użytku przedłużenia ul. Uczniowskiej do DW379 w rejonie Starego Julianowa, pozwoli na stworzenie dogodnego połączenia po stronie wschodniej Wałbrzycha (tzw. obwodnica wschodnia), wyprowadzając ruch tranzytowy i ciężarowy w kierunku Kotliny Kłodzkiej (DW381).

W Wałbrzychu przebiega ona ulicami: Świdnicka , Strzegomska.

- droga wojewódzka nr 381, relacji Kłodzko DK8 – Nowa Ruda – Głuszycza – Wałbrzych DW379 – Wałbrzych DK35, klasy G 1/2 oraz 2/2, stanowiąca ważne połączenie drogowe pomiędzy Kotliną Kłodzką a północno-zachodnią częścią Dolnego Śląska, w tym najdogodniejsze połączenie Nowej Rudy na osi północ-południe (drogi w kierunku wschodnim, ze względu na ukształtowanie terenu nie pozwalają na swobodny przejazd pojazdów ciężarowych, dlatego DW381 pełni rolę głównego połączenia drogowego obszaru pomiędzy Kłodzkiem a Wałbrzychem).

W Wałbrzychu DW381 przebiega ulicami Kamieniecką, Noworudzka, 11 Listopada, Parkową.

Do dróg powiatowych zaliczone zostały ulice: 1 Maja (Sikorskiego - Plac Na Rozdrożu), Plac Na Rozdrożu, Matejki, Moniuszki (od Matejki), Mieroszowska, Wysockiego, Aleja Wyzwolenia, Mickiewicza, Niepodległości (do Świdnickiej), Chrobrego (odcinek jednokierunkowy), Długa, Wszyńskiego, Żeromskiego, Wańkowicza, Bystrzycka, Kosteckiego, Noworudzka, Piotrowskiego, Orkana (od Piotrowskiego), Piłsudskiego.

Pozostałe ulice w granicach Wałbrzycha stanowią kategorię dróg gminnych.



Uwaga! W ciągu drogi wojewódzkiej nr 330 brak mostu na Odrze

(stan - styczeń 2012)

Rys. I.5. Wałbrzych na tle układu komunikacyjnego województwa dolnośląskiego (Źródło: materiały DSDiK Wrocław).

Główne ciągi drogowe posiadają odcinkowo przekroje wielopasowe, także dwujezdniowe:

- DK35 na odcinkach ulic Sikorskiego, Kolejowa, Armii Krajowej, Wrocławska posiada przekroje 1/4 i 2/2 lub 2/3,
- DW376 na ulicach de Gaulle'a, Wieniawskiego w Wałbrzychu oraz w Szczawnie Zdroju na ulicy łączynskiego do ronda posiada przekrój dwujezdniowy 2/2,
- DW381 na ulicy Noworudzkiej i odcinku 11 Listopada posiada przekrój dwujezdniowy 2/2,
- ulica Podwale na całej długości przekrój dwujezdniowy 2/2,

- ulica Uczniowska, bez początkowego odcinka Wrocławska – Stacyjna, przekrój dwujezdniowy 2/2.

Dodając do tego realizowane i planowane nowe odcinki tras drogowych, na głównych kierunkach Wałbrzych dysponować będzie jezdniami wielopasowymi, co przyczynić się może do usprawnienia przejazdu przez miasto oraz do przeniesienia części ruchu, w tym międzydzielnicowego, poza obecne główne ciągi transportowe, co z kolei przyczynić się może do usprawnienia transportu publicznego.

I.4.1. Średnio dobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w granicach Wałbrzycha

Co pięć lat, na drogach krajowych i wojewódzkich, przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu, który obrazuje obecny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu. Obecnie obowiązuje przeprowadzony w roku 2010 GPR2010. W opisie podano skrajne wartości, od do dla całego odcinka drogi, bez podziału na poszczególne odcinki pomiarowe.

Najbardziej obciążonym ciągiem drogowym w Wałbrzychu¹⁴ jest droga krajowa nr 35, której średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) w granicach miasta wynosi od 2 106 poj./dobę do 27 396 poj./dobę na centralnym odcinku.

Średni SDR na drogach krajowych wyniósł 9 888 poj./dobę, w tym na drogach krajowych nie będących ciągami dróg międzynarodowych – 7 097 poj./dobę, a dla Dolnego Śląska wyniósł on 6 654 poj./dobę, co daje obraz natężenia ruchu dobowego na głównej trasie Wałbrzycha, który jest ponad pięciokrotnie większy, niż średnia na drogach krajowych w Województwie Dolnośląskim. Wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010 na drogach krajowych na Dolnym Śląsku wyniósł 1,22.

Przykładowo SDR poza granicami Wałbrzycha na DK35 wynosi tylko 2 919 poj./dobę na kierunku do Mioszowa oraz już 12 206 poj./dobę na kierunku do Świdnicy, a dla porównania na DK34 w Świebodzicach SDR wyniósł 11 039 poj./dobę.

Na sieci dróg wojewódzkich SDR wyniósł:

- na DW367 – 8 996 poj./dobę do 12 011 poj./dobę w granicach Wałbrzycha i 10 031 poj./dobę na wylocie na Boguszów-Gorce,
- na DW375 od 5 718 poj./dobę w Wałbrzychu do 11 277 poj./dobę w Szczawnie Zdroju i 2 764 poj./dobę na wylocie na Dobromierz,
- na DW376 od 14 246 poj./dobę w Wałbrzychu do 11 297 poj./dobę w Szczawnie Zdroju i 1 273 poj./dobę na wylocie na Jabłów (Kamienna Góra),
- na DW379 – 6 195 poj./dobę w granicach Wałbrzycha i 2 931 poj./dobę na wylocie na Świdnicę,
- na DW381 – 6 875 poj./dobę w granicach Wałbrzycha i 6 268 poj./dobę na wylocie na Nową Rudę/Kłodzko.

¹⁴ Dane z GPR2010

Średni SDR na drogach wojewódzkich w roku 2010 wyniósł 3 398 poj./dobę, a wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010 wyniósł 1,23, w tym dla Dolnego Śląska 1,24.



Rys. I.6. GPR2010 dla obszaru województwa dolnośląskiego (Źródło: materiały GDDKiA).

Reasumując, GPR2010 wykazał bardzo wysokie wartości natężenia ruchu SDR w Wałbrzychu, obrazując potrzebę udroźnienia przepustowości istniejącego układu komunikacyjnego miasta poprzez pilne dokończenie budowy obwodnicy Szczawna-Zdroju w ciągu DW376, ukończenia połączenia ul. Uczniowskiej z DW379 i rozpoczęcie budowy tzw. zachodniej obwodnicy Wałbrzycha (nowy przebieg DK35) oraz obwodnicy po zachodniej stronie Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju, które pozwolą na odciążenie obecnych ciągów komunikacyjnych, szczególnie w centralnym obszarze miasta.

Wówczas Wałbrzych, wraz ze Szczawnem-Zdrojem uzyskując trzy nowe, podstawowe ciągi drogowe, przenoszące zarówno ruch tranzytowy, jak i też lokalny i międzydzielnicowy – tzw. obwodnica wschodnia (ul. Uczniowska), obwodnica miasta w ciągu DK35 i tzw. obwodnica północno-zachodnia (obwodnica Szczawna-Zdroju, wraz z jej planowanym zachodnim odcinkiem), uzyskają na istniejącej sieci drogowej wyraźnie większą swobodę ruchu, co przekłada się także na wzrost efektywności transportu publicznego poprzez sprawniejszy i szybszy przejazd.

II. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

II.1. Rys historyczny komunikacji miejskiej

W 1897 roku zawiązało się Towarzystwo Akcyjne „NEUKAG” (Niederschlesische Elektrizität- und Kleinbahn AG). Towarzystwo wybudowało pierwszą linię tramwajową oraz elektrownię. W 1898 roku powstała pierwsza linia tramwajowa łącząca osiedle Szczawienko przez Śródmieście z Sobięcinem. Rok później utworzono nową trasę tramwajową z Placu Grunwaldzkiego do Dworca Głównego. W roku 1919, w ramach rozbudowy miasta w kierunku wschodnim, zaczęto inwestować w rozwój komunikacji tramwajowej do peryferyjnych dzielnic. Uruchomiono wówczas linię tramwajową relacji Rynek - Nowe Miasto.

Po 27 latach (w 1924 roku) Towarzystwo „NEUKAG” zakończyło swoją działalność, a na jego miejscu powstało Towarzystwo „EWS” (Elektrizität Werke Schlesien AG) z Wrocławia. Towarzystwo przejęło od miasta eksploatację tramwajów i elektrowni.

W 1944 roku została utworzona linia trolejbusowa. Natomiast w 1945 roku komunikacja miejska funkcjonowała pod nazwą „Koleje Elektryczne”. Tabor w tym okresie nie był w najlepszym stanie technicznym – był już przestarzały, a także zdewastowany. Do użytku nadawało się tylko 7 z 20 trolejbusów. Cały tabor tramwajowy był zdekapitalizowany. W tym okresie nie funkcjonowała komunikacja autobusowa. Stara i zniszczona również była trakcja tramwajowa i sieć elektryczna. Tabor tramwajowy liczył 52 wagony z czego 60% wozów było niezdatnych do ruchu. Torowiska były zużyte w 75%, natomiast sieć napowietrzna tramwajowa i trolejbusowa była zużyta w 70%. Mijanki miały zdeformowane torowiska.

1 sierpnia 1948 roku powstał Międzykomunalny Zakład Komunikacyjny, którego podstawowym zadaniem była obsługa miejskiej komunikacji publicznej w Wałbrzychu. Z uwagi na dekapitalizację

infrastruktury tramwajowej, postanowiono rozwijać trakcję trolejbusową. W 1949 roku utworzono pierwszą linię trolejbusową z Placu Grunwaldzkiego do Dworca Głównego oraz zlikwidowano linię tramwajową na tej trasie. Budowa kolejnych linii trolejbusowych postępowała w stosunkowo szybkim tempie, kolejno dobudowywano nowe odcinki sieci: z Placu Grunwaldzkiego do Dworca Miasto, a następnie z Dworca Miasto do Placu Tuwima. W latach przyspieszonej industrializacji kraju, Wałbrzych stawał się ważnym ośrodkiem przemysłu wydobywczego. W 1966 roku, ówczesne władze, po wybudowaniu kolejnych linii trolejbusowych do dzielnic: Szczawienko, Rusinowa oraz Sobięcín podjęły decyzję o całkowitej likwidacji trakcji tramwajowej. Równocześnie postępował dynamiczny rozwój trakcji autobusowej, w końcu, w 1973 roku została całkowicie zlikwidowana trakcja trolejbusowa. Zastąpiono ją siecią połączeń autobusowych.

Dnia 1 stycznia 1976 roku z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Wałbrzychu, Powiatowego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Dzierżoniowie oraz Zakładu Komunikacji Miejskiej w Świdnicy utworzono Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (WPK). Nowe przedsiębiorstwo przewozowe świadczyło usługi przewozowe na obszarze zamieszkiwanym przez około 400 tysięcy mieszkańców, co stanowiło ponad połowę ludności ówczesnego województwa Wałbrzyskiego¹⁵. W 1979 roku nastąpił podział zarządu firmy WPK na oddziały znajdujące się w Wałbrzychu, Świdnicy i Dzierżoniowie.

W wyniku przekształceń ustrojowych, odpowiedzialność za organizację transportu miejskiego przejęły samorządy lokalne, dlatego też z dniem 1 stycznia 1991 roku rozwiązano Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, które podzielono na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Wałbrzychu (później zmieniono nazwę na Miejski Zakład Komunikacyjny), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Świdnica oraz Miejski Zakład Komunikacji Dzierżoniów.

W związku z ogłoszeniem upadłości likwidacyjnej MPK sp. z o.o. z dniem 22 grudnia 2012 r. organizator transportu powierzył realizację zadań w zakresie transportu zbiorowego operatorowi – Miejskiemu Zakładowi Usług Komunalnych sp. z o.o. Spółka miejska - MZUK Sp. z o.o. mogła przejąć obowiązki MPK Sp. z o.o. dzięki uzyskaniu licencji na przewóz osób. Do czasu wyłonienia nowego operatora w drodze przetargu nieograniczonego MZUK Sp. z o.o. będzie wykonywał przewozy pasażerskie.

II.2. Miejska komunikacja zbiorowa

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej opisane są w ustawie z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011r.)¹⁶. Zgodnie z zawartym porozumieniem pomiędzy Gminami: Wałbrzych i Szczawno- Zdrój, o którym mowa w

¹⁵ Komunikacja miejska historia lata 1897- 1945 oraz po 1945 roku, http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_w_Wałbrzychu

¹⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym, opracowano na podstawie Dz. U. z 2011r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368

uchwale nr IV/20/2010 z dnia 28 grudnia 2010 roku Rada Miejska Wałbrzycha wyraziła zgodę na przejęcie od Uzdrowskiej Gminy Szczawno-Zdrój zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej).¹⁷

Na terenie Gminy Wałbrzych i Szczawno-Zdrój funkcję organizatora komunikacji miejskiej w imieniu Prezydenta Wałbrzycha sprawuje Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta (ZDKiUM). Usługi przewozowe w komunikacji miejskiej na zlecenie Gminy Wałbrzych wykonuje operator Miejski Zakład Usług Komunalnych Sp. z o. o. w Wałbrzychu. Dodatkowo istnieje wielu przewoźników prywatnych obsługujących samodzielnie linie komunikacji miejskiej na własne ryzyko (tzw. linie komercyjne utrzymujące się wyłącznie z wpływów ze sprzedaży biletów). Przewozy w tej grupie linii świadczy siedmiu przewoźników.

II.2.1. Linie autobusowe obsługiwane przez Miejski Zakład Usług Komunalnych Spółka z o.o.

Miejski Zakład Usług Komunalnych Sp. z o. o. z siedzibą w Wałbrzychu znajdujący się przy ul. Kolejowej 4 obsługuje 17 linii komunikacji miejskiej na terenie Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju,

Komunikacja miejska korzysta z 263 przystanków zlokalizowanych w Wałbrzychu oraz 10 przystanków na terenie Szczawna-Zdroju.

Nr linii	Relacja	Trasa kursowania	Liczba przystanków na linii
A	Podzamcze - Centrum	pl. Grunwaldzki – Chrobrego - Armii Krajowej – Wrocławska - Broniewskiego- Długa - al. Podwale – Wieniawskiego - Długa- Główna – Wrocławska - Armii Krajowej – Chrobrego - Kolejowa	26
C	Podzamcze - Centrum	pl. Grunwaldzki – Chrobrego - Armii Krajowej – Wrocławska - Broniewskiego- Długa - al. Podwale – Wieniawskiego - Długa- Główna – Wrocławska - Armii Krajowej – Chrobrego - Kolejowa	26
D	pl. Grunwaldzki - Podzamcze	pl. Grunwaldzki – Chrobrego - Armii Krajowej – Wrocławska – Broniewskiego – Długa - al. Podwale – Wieniawskiego – Długa – Główna – Wrocławska - Armii Krajowej – Chrobrego - Kolejowa	26

¹⁷ Uchwała nr IV/20/2010 z dnia 28 grudnia 2010 roku

0	al. Wyzwolenia - Wysockiego	al. Wyzwolenia – Piłsudskiego - 11 Listopada – Parkowa – Chrobrego - Kolejowa	11
2	Sobięcín - Piaskowa Góra	Barbusse'a- pl. Sucharskiego- 1 Maja- Limanowskiego- Chrobrego- Armii Krajowej- Wrocławska- Długa- Broniewskiego	20
4	Podzamcze - Nowe Miasto - Rusinowa	Rusinowa- Bystrzycka- 11 Listopada- Piłsudskiego- Kubeckiego-Piłsudskiego- 11 Listopada- Armii Krajowej- Wrocławska- Długa- al. Podwale	28
5	Szczawno - Zdrój - Rusinowa	Szczawno-Zdrój: Solicka- Wałbrzych: Andersa- Wysockiego- al. Wyzwolenia- Piłsudskiego- 11 Listopada- Noworudzka- Bystrzycka	16
8	Szczawno-Zdrój- Zamek Książ	Szczawno-Zdrój: Solicka - Wałbrzych: Andersa- Wańkowicza- Żeromskiego- Armii Krajowej- Wrocławska- Wyszyńskiego- Broniewskiego- Długa- Wieniawskiego- DeGaulle'a- Uczniowska- Wrocławska- Piastów Śląskich	25
9	Podzamcze - Szczawienko	al. Podwale- Długa- Główna- Wrocławska- Uczniowska- Wrocławska	19
10	Glinik Stary - Konradów	Glinik Stary- Wałbrzyska- Niepodległości- Mickiewicza- Wysockiego- Andersa- Daszyńskiego	20
11	Poniatów - Kozice	Orkana- Piotrowskiego- Armii Krajowej- Chrobrego- Kolejowa- al. Wyzwolenia- Mickiewicza- Niepodległości- Świdnicka- Strzegomska	23
12	Szczawienko - Dworzec Główny	Wilcza- Wrocławska- Uczniowska- Wrocławska- Armii Krajowej- Chrobrego- Kolejowa- al. Wyzwolenia- Mickiewicza- Niepodległości	30
13	Lubiechów - pl. Grunwaldzki	Wilcza- Wrocławska- DeGaulle'a- al. Podwale- DeGaulle'a- Wrocławska-Armii Krajowej- Chrobrego- Kolejowa	24
15	Centrum - Beethovena - Glinik	Nowy Świat- Limanowskiego- Matejki- Moniuszki- Beethovena- Moniuszki	12

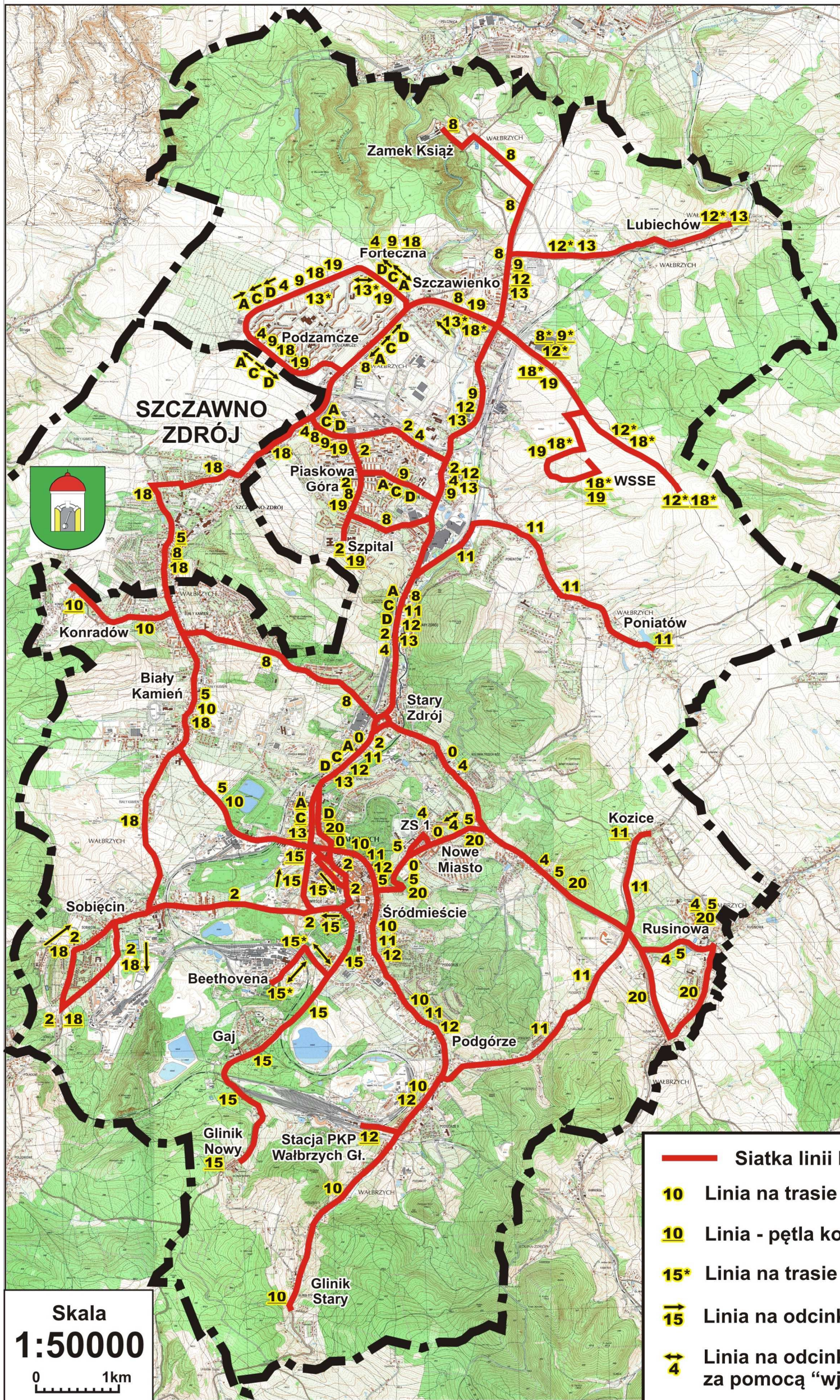
18	Podzamcze - Sobięcin	Wałbrzych: Uczniowska- DeGaulle'a- al. Podwale – Szczawno Zdrój: Łączyńskiego- Chopina- Sienkiewicza- Kolejowa- Solicka- Wałbrzych: Andersa- II Armii- 1 Maja- Kosteckiego	29
19	Piaskowa Góra - Toyota	Sokołowskiego- Broniewskiego- Długa- al.. Podwale- DeGaulle'a- Uczniowska- Jachimowicza	18
20	pl. Grunwaldzki - Rusinowa	al. Wyzwolenia- Piłsudskiego- 11 Listopada- Noworudzka- Głuszycka	11

Tab. II.1. Aktualny przebieg linii komunikacji miejskiej obsługiwanych przez MZUK Sp. z o. o. na podstawie umów zawartych ze ZDKiUM oraz liczba przystanków na poszczególnych liniach¹⁸.

Linie komunikacyjne A i C jeżdżą tylko w dni robocze do godziny około 17:00, a później zastępuje je linia D która jeździ od około godziny 17:00 do wieczora w dni robocze oraz przez cały dzień w soboty, niedziele i święta. Na pięciu liniach komunikacyjnych kursy odbywają się tylko w dni robocze. Są to linie A, C, 4, 19 i 20.

¹⁸ Rozkład jazdy ważny na dzień 30.04.2012r. ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

Linie komunikacji miejskiej organizowane przez Gminę Wałbrzych - Stan na dzień 30.04.2012 r.



Rys. II.2.1. Schemat linii komunikacyjnych organizowanych przez Gminę Wałbrzych (stan na dzień 30.04.2012 r.)

Lp.	Marka i typ	Rok budowy	Ilość (szt.)	Wiek (lat)	Przebiegi (tys. km)	Norma EURO	Pojemność liczba miejsc siedzących / liczba miejsc stojących
1.	Iveco 65C Cacciamali (midi) – niska podłoga w tylnej części autobusu	2002	5	10	340 ÷ 420	3	19/20
2.	Karosa B961 (przegubowy-wielkopojemny) wysoka podłoga	2005	3	7	480 ÷ 490	3	46/122
3.	Karosa B961 (przegubowy-wielkopojemny) wysoka podłoga	2006	4	6	420 ÷ 440	3	46/122
4.	Neoplan N 4016 (solo) – niska podłoga na długości 60%	1997	21	15	1000 ÷ 1150	2	31/74
5.	Neoplan N 4016 (solo) – niska podłoga na długości 60%	1999	2	13	925	2	31/74
6.	Jelcz 120M CNG (solo) – wysoka podłoga	2001	19	11	720 ÷ 830	4	34/77
7.	Irisbus Citelis CNG (solo) – niska podłoga na całej długości pojazdu	2006	2	6	330 ÷ 355	EEV	27/55
8.	Irisbus Citelis CNG (solo) – niska podłoga na całej długości pojazdu	2007	6	4	290 ÷ 365	EEV	27/55

9.	Irisbus Citelis ON (solo) – niska podłoga na całej długości pojazdu	2008	6	3	225 ÷ 255	4	31/70
10.	MAN NL 222 (solo) – niska podłoga na długości 60%	1998	3	14	750	2	31/75

Tab. II.2. Struktura taboru MZUK Sp. z o. o. w Wałbrzychu (stan na dzień 28.02.2012r.)

II.2.2. Linie komunikacji miejskiej obsługiwane przez przewoźników

Zgodnie z art. 4 pkt 7a i art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym oraz porozumieniem zawartym 30 grudnia 2010 r. pomiędzy Gminami Wałbrzych i Szczawno-Zdrój, działający z upoważnienia Prezydenta Miasta Wałbrzycha, Dyrektor Zarządu Dróg Komunikacji i Utrzymania Miasta wydaje zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób oraz regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym przedsiębiorcom, którzy wykonują przewozy na liniach komunikacyjnych przebiegających na terenie Wałbrzycha oraz na liniach komunikacyjnych obejmujących swym zasięgiem Gminy Wałbrzych i Szczawno-Zdrój.

Aktualnie, do grupy przedsiębiorców posiadających zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, dla których organem nadzorującym jest Prezydent Miasta Wałbrzycha należą¹⁹:

- Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Komunikacji Miejskiej "KONTRA", Gmina Wałbrzych:
 - linia komunikacyjna nr 10- trasa Glinik Stary- Konradów²⁰;
 - linia komunikacyjna nr 101- trasa Osiedle Górnicze- Kozice- Poniatów- Piaskowa Góra²¹;
 - linia komunikacyjna nr 102- trasa pl. Grunwaldzki- Nowe Miasto- pl. Grunwaldzki²²;
 - linia komunikacyjna nr 103- trasa pl. Grunwaldzki- pl. Gedymina²³;

¹⁹ Ustawa z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (t.j. DZ. U. z 2007r. Nr 125, poz. 874 ze zm.)

²⁰ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej nr 10 ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

²¹ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej nr 101 ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

²² Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej nr 102 ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

²³ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej nr 103 ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

Nr linii	Przejazd na trasie	Przez ulice	Liczba przystanków	Długość trasy [km]	Dzień tygodnia
10	Konradów-Pętla- al. Wyzwolenia 5- Glinik Stary-Pętla	Daszyńskiego- Andersa- Wysockiego- al. Wyzwolenia- Mickiewicza- Niepodległości- Wałbrzyska	20	22,1	w dni robocze, soboty, 1 Listopada
	Glinik-Pętla- Wysockiego 5- Konradów-Pętla	Wałbrzyska- Niepodległości- Mickiewicza- al. Wyzwolenia- Wysockiego- Andersa- Daszyńskiego	20		
101	Osiedle Górnicze 2-Poniatów-Pętla- Sokołowskiego- Szpital	Osiedle Górnicze- Bystrzycka- Strzegomska- Orkana- Prostopadła- Długa- Broniewskiego-Sokołowskiego	15	20,9	w dni robocze
	Sokołowskiego- Szpital- Poniatów- Pętla- Osiedle Górnicze 2	Sokołowskiego- Broniewskiego- Długa- Prostopadła- Orkana- Strzegomska- Noworudzka- Bystrzycka- Osiedle Górnicze	14		
102	al. Wyzwolenia 5- 11 Listopada 115- Wysockiego	al.. Wyzwolenia-Piłsudskiego- Nowowiejska- Psie Pole- Piłsudskiego- Padarewskiego- Wojska Polskiego- Ogińskiego- 11 Listopada- Batorego- Kolejowa	16	13,7	w dni robocze, soboty, 1 Listopada
	Wysockiego 3- Piłsudskiego 91- al. Wyzwolenia 7	Wysockiego- Batorego- 11 Listopada- Piłsudskiego- Namysłowskiego- Padarewskiego- Psie Pole- Nowowiejska- Piłsudskiego	15		
	al. Wyzwolenia 5- 11 Listopada 115- Wysockiego 3	al.. Wyzwolenia-Piłsudskiego- Nowowiejska- Psie Pole- Piłsudskiego- Padarewskiego- Wojska Polskiego- Ogińskiego- 11 Listopada- Batorego- Kolejowa	16	14,1	rozkład wakacyjny w dni robocze, soboty

	Wysockiego 3- Piłsudskiego 91- al. Wyzwolenia 7	Wysockiego- Batoiego- 11 Listopada- Piłsudskiego- Namysłowskiego-Wojska Polskiego- Padarewskiego- Psie Pole- Nowowiejska- Piłsudskiego- Barlickiego- Słowackiego- al. Wyzwolenia	15		
103	pl. Grunwaldzki (Wysockiego)- Ludowa-pl. Gedymina	Ludowa- Andersa-Dubois- Bema	8	14	w dni robocze
	pl. Gedymina- Ludowa- pl. Grunwaldzki (Wysockiego)	Bema- Dubois- Andersa- Ludowa	8		

Tab. II.3. Przebieg i długość linii komunikacji prywatnej oraz liczba przystanków na poszczególnych liniach.

- Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Komunikacji Miejskiej "KONTRA", Trasa Wałbrzych- Szczawno- Zdrój:
 - linia komunikacyjna nr 6- trasa Wałbrzych (Dw. Główny PKP- Biały Kamień)- Szczawno-Zdrój (ul. Solicka)²⁴;
 - linia komunikacyjna nr 8- trasa Wałbrzych (Książ- Piaskowa Góra- Biały Kamień)- Szczawno-Zdrój (ul. Solicka)²⁵.

Nr linii	Przejazd na trasie	Przez ulice	Liczba przystanków	Długość trasy [km]	Dzień tygodnia
6	Solicka 8- al. Wyzwolenia 5- ul. Gdyńska- Dw. Główny	Solicka- Andersa- Wysockiego- al. Wyzwolenia- Mickiewicza- Niepodległości- Gdyńska	15	15,9	w dni robocze, soboty
	Dw. Główny- ul. Gdyńska- Wysockiego 5- Solicka 5	Gdyńska- Niepodległości- Mickiewicza- al. Wyzwolenia- Wysockiego- Andersa- Solicka	12		

²⁴ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej nr 6 ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

²⁵ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej nr 8 ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

	Solicka 8- al. Wyzwolenia 5- ul. Gdyńska- Dw. Główny	Solicka- Andersa- Wysockiego- al. Wyzwolenia- Mickiewicza- Niepodległości- Gdyńska	15	16,4	niedziele, święta
	Dw. Główny- ul. Gdyńska- Wysockiego 5- Solicka 5	Gdyńska- Niepodległości- Mickiewicza- al. Wyzwolenia- Wysockiego- Andersa- Solicka	13		
8	Solicka 8- Armii Krajowej32- Broniewskiego26- Zamek Książ	Solicka- Andersa- Wańkowicza- Żeromskiego- Armii Krajowej- Wrocławska- Wyszyńskiego- Broniewskiego- Długa- łączyńskiego- Wieniawskiego- Wrocławska- Piastów Śląskich	21	26	w dni robocze, soboty, niedziele, święta. Oprócz Wielkanocy, Bożego Narodzenia, Nowego Roku
	Zamek Książ- Broniewskiego35- Żeromskiego 7- Solicka 5	Piastów Śląskich- Wrocławska- Wieniawskiego- Długa- Broniewskiego- Wyszyńskiego- Wrocławska- Armii Krajowej- Żeromskiego- Wańkowicza- Andersa- Solicka	20		

Tab. II.4. Przebieg i długość linii komunikacji prywatnej oraz liczba przystanków na poszczególnych liniach.

- Przewozy Pasażerskie Mariusz Tatuśko Sp. J., Gmina Wałbrzych:
 - linia komunikacyjna C- trasa Podzamcze- pl. Grunwaldzki²⁶;
 - linia komunikacyjna nr 2- trasa Piaskowa Góra- Sobięcín²⁷.

Nr linii	Przejazd na trasie	Przez ulice	Liczba przystanków	Długość trasy [km]	Dzień tygodnia
C	Podzamcze- Piaskowa Góra- pl. Grunwaldzki	al. Podwale- Wieniawskiego- Długa- Główna- Wrocławska- Armii Krajowej- Kolejowa- pl. Grunwaldzki	12	19,2	w dni robocze, soboty, niedziele, święta
	pl. Grunwaldzki- Piaskowa Góra- Podzamcze	pl. Grunwaldzki- Armii Krajowej- Wrocławska- Broniewskiego- Długa- Wieniawskiego- al. Podwale	14		

²⁶ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej „C” ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

²⁷ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej nr 2 ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

2	Piaskowa Góra- pl. Grunwaldzki- Sobięcin	Sokołowskiego- Broniewskiego- Długa- Wrocławska- Armii Krajowej- Chrobrego- Kolejowa- Konopnicka- Limanowskiego- 1 Maja- Kosteckiego- Barbusse'a	23	23,7	w dni robocze, soboty
	Sobięcin- pl. Grunwaldzki- Piaskowa Góra	Barbusse'a- 1 Maja- Limanowskiego- pl. Grunwaldzki- Chrobrego- Armii Krajowej- Wrocławska- Długa- Broniewskiego- Sokołowskiego	20		

Tab. II.5. Przebieg i długość linii komunikacji prywatnej oraz liczba przystanków na poszczególnych liniach.

- Lestrans Leszek Waszczak, Trasa Wałbrzych- Szczawno-Zdrój- Wałbrzych:
- linia komunikacyjna A- trasa Podzamcze- pl. Grunwaldzki, trasa obejmuje przystanek przy markecie TESCO w Szczawnie-Zdrój²⁸.

Nr linii	Przejazd na trasie	Przez ulice	Liczba przystanków	Długość trasy [km]	Dzień tygodnia
A	Centrum- Piaskowa Góra- Szczawno- Zdrój- Podzamcze	pl. Grunwaldzki- Armii Krajowej-Broniewskiego- Długa- Szczawno-Zdrój- al. Podwale	10	19,7	w dni robocze, soboty, niedziele, święta
	Podzamcze- Szczawno- Zdrój- Piaskowa Góra- Centrum	al. Podwale- Szczawno-Zdrój- Główna- Armii Krajowej- Kolejowa- pl. Grunwaldzki	10		

Tab. II.6. Przebieg i długość linii komunikacji prywatnej oraz liczba przystanków na poszczególnych liniach.

- Usługi Transportowe Piotr Borek, Trasa Wałbrzych- Szczawno-Zdrój:
- linia komunikacyjna nr 7- trasa Wałbrzych (pl. Grunwaldzki- Piaskowa Góra)- Szczawno-
Zdrój (pl. Wolności)²⁹.

²⁸ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej „A” ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

Nr linii	Przejazd na trasie	Przez ulice	Liczba przystanków	Długość trasy [km]	Dzień tygodnia
7	pl. Grunwaldzki- Szczawno-Zdrój	pl. Grunwaldzki- Chrobrego- Armii Krajowej- Wrocławska- Wyszyńskiego-Broniewskiego- Długa- Łączyńskiego-Chopina- Sienkiewicza- pl. Wolności	13	16,9	w dni robocze
	Szczawno-Zdrój- pl. Grunwaldzki	pl. Wolności- Mickiewicza- Gałczyńskiego- Długa- Broniewskiego- Wyszyńskiego- Wrocławska- Armii Krajowej- Chrobrego- Kolejowa- pl. Grunwaldzki	15		

Tab. II.7. Przebieg i długość linii komunikacji prywatnej oraz liczba przystanków na poszczególnych liniach.

- Nicole Sławomir Dąbrowski, Trasa Wałbrzych- Szczawno-Zdrój- Wałbrzych:
- linia komunikacyjna nr 18bis- trasa Wałbrzych (WSSE/ Podzamcze)- Szczawno-Zdrój- Wałbrzych (Sobięcin).
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "SUŁEK" Zenon Sułkowski, Trasa Wałbrzych- Szczawno-Zdrój:
- linia komunikacyjna nr 5- trasa Wałbrzych (Rusinowa- plac Grunwaldzki- Biały Kamień)- Szczawno-Zdrój (ul. Solicka).
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "MAXPOL" Zuzanna Białas, Gmina Wałbrzych:
- linia komunikacyjna „GV” z placu Grunwaldzkiego do Galerii Victoria30.
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "MAXPOL" Zuzanna Białas, Trasa Wałbrzych- Szczawno-Zdrój- Wałbrzych:- linia komunikacyjna „PV” z Podzamcza przez ul. Solicką w Szczawnie-Zdroju do Galerii Victoria31.

²⁹ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej nr 7 ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

³⁰ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej „GV” ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

³¹ Rozkład jazdy prywatnej linii komunikacyjnej :PV” ze strony www.zdkium.walbrzych.pl

Nr linii	Przejazd na trasie	Przez ulice	Liczba przystanków	Długość trasy [km]	Dzień tygodnia
GV	Centrum-Sobięcin	Wysockiego- 1 Maja	2	3,9	w dni robocze, soboty, niedziele
	Sobięcin-Centrum	1 Maja- Wysockiego	2		
PV	Podzamcze-Sobięcin	al.. Podwale- Solicka-1 Maja	4	21,44	w dni robocze, soboty, niedziele
	Sobięcin-Podzamcze	1 Maja- Solicka-al. Podwale	4		

Tab. II.8. Przebieg i długość linii komunikacji prywatnej oraz liczba przystanków na poszczególnych liniach.

II.3. Transport regionalny

II.3.1. Transport kolejowy

Poza komunikacją miejską, Wałbrzych posiada dostęp do połączeń kolejowych obsługiwanych przez pociągi:

- Regionalne – REGIO (przewoźnik Przewozy Regionalne Spółka z o. o.) – obsługują trasę Wrocław- Wałbrzych- Jelenia Góra,
- Regionalne – (przewoźnik Koleje Dolnośląskie S.A.) – obsługują trasę Wałbrzych- Kłodzko,
- InterREGIO (przewoźnik Przewozy Regionalne Spółka z o. o.) – obsługują trasę Przemysł/Rzeszów - Wałbrzych- Jelenia Góra,
- TLK – Twoje Linie Kolejowe (przewoźnik PKP Intercity S.A.) – obsługują trasę Szklarska Poręba- Wałbrzych- Warszawa oraz w sezonie ferii zimowych i wakacji letnich również trasę Szklarska Poręba- Wałbrzych- Gdynia.

Kierunek	Liczba par pociągów regionalnych w:		
	a) dzień roboczy	b) sobota	c) niedziela
Wrocław	12/11	11/10	11/10
Jelenia Góra	5/5	5/5	5/5
Kłodzko	5/5	5/4	4/5

Tab. II.9. Liczba par pociągów regionalnych przejeżdżających przez Wałbrzych (stan na dzień 31.03.2012 r.)

Na terenie miasta znajdują się cztery punkty odprawy pasażerskiej to jest:

- Stacja Wałbrzych Główny (posiada dworzec wraz z kasami biletowymi);
- Stacja Wałbrzych Miasto (posiada dworzec wraz z kasami biletowymi);
- Stacja Wałbrzych Szczawienko (posiada nieczynny budynek dworcowy);
- Stacja Wałbrzych Fabryczna (posiada budynek niespełniający funkcji dworca kolejowego).

Kolejowy węzeł wałbrzyski³² tworzą linie:

- 274, Wrocław Świebodzki – Wałbrzych – Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec, czynna pasażersko-towarowa linia pierwszorzędna, na terenie miasta Wałbrzycha dwutorowa i zelektryfikowana. Przebiega przez 4 stacje: Wałbrzych Szczawienko, Wałbrzych Miasto, Wałbrzych Fabryczny i Wałbrzych Główny;
- 286, Kłodzko Główne – Nowa Ruda – Wałbrzych Główny, czynna pasażersko-towarowa linia drugorzędna, na terenie Wałbrzycha jednotorowa, nieelektryfikowana;
- 869, Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Zespół Bocznic (PEC), czynny towarowy tor łączący, jednotorowy i nieelektryfikowany.

Na linii nr 274 przewozy są prowadzone przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w relacjach regionalnych: Wrocław Główny – Wałbrzych Główny / Jelenia Góra oraz przez PKP Intercity S.A. w relacjach dalekobieżnych: Jelenia Góra / Szklarska Poręba Górna – Wałbrzych – Wrocław – Przemyśl / Rzeszów / Warszawa / Gdynia Główna

Na linii nr 286 przewozy do Kłodzka Miasta przez Nową Rudę prowadzą Koleje Dolnośląskie S.A.

Przewozy pasażerskie na torze łączącym nr 869 są na dzień dzisiejszy niemożliwe, odbywa się sezonowy ruch towarowy. Torowisko jest w bardzo złym stanie technicznym (stan bliski „śmierci technicznej”).

Większość taboru kolejowego obsługującego linię nr 274 to elektryczne zespoły trakcyjne serii EN57 i EN71. Kolej Dolnośląska na linii nr 286 stosuje spalinowe zespoły trakcyjne, zwane również „szynobusami” głównie serii SA106, SA134 i SA135.

Infrastruktura kolejowa na najważniejszej wałbrzyskiej linii kolejowej nr 274 jest częściowo zdekapitalizowana. Stan ten charakteryzuje się przede wszystkim ograniczoną prędkością na części odcinków, a przez to stałym wydłużeniem czasu przejazdu. Stan dworców kolejowych jest poprawny. W marcu 2012 zakończono modernizację dworca Wałbrzych Miasto. Stan dworca Wałbrzych Główny jest dostateczny. Dworzec Wałbrzych Szczawienko jest nieczynny i postępuje jego dewastacja.

Największą wadą transportu kolejowego łączącego Wałbrzych z okolicznymi miejscowościami położonymi przy liniach nr 274 i 286 są dłuższe czasy przejazdu pociągów w porównaniu z innymi środkami transportu oraz oddalenie stacji od terenów zamieszkałych.

³²Instrukcja Id-12 - Wykaz linii zarządzany przez PKP PLK S.A.

Od kilku lat zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. prowadzi działania w kierunku kompleksowej poprawy stanu technicznego linii kolejowej nr 274 na odcinku Wrocław – Jelenia Góra. W ostatnim czasie działania modernizacyjne zostały zintensyfikowane, czego objawem są prowadzone obecnie prace na odcinku Świebodzice – Wałbrzych Szczawienko oraz plany modernizacji w latach 2012-2014 pozostałych nadal nie odremontowanych odcinków torów pomiędzy Świebodzicami i Kątami Wrocławskimi, jak również pomiędzy Jelenią Górą i Boguszowem-Gorce.

Pasażerski transport kolejowy dla Wałbrzycha ma podstawowe znaczenie jako możliwość najszybszego i bezpiecznego połączenia z Wrocławiem i Jelenią Górą oraz pomocniczo z Kłodzkiem. Dla potrzeb integracji z miejskim transportem publicznym istotne będzie tworzenie węzłów przesiadkowych kolej – autobus lokalny oraz kolej – autobus komunikacji miejskiej).

II.3.2. Transport drogowy

- Linie podmiejskie
 - 30 (Świebodzice – Wałbrzych, Wałbrzych – Świebodzice),
 - 31 i 31BIS (Wałbrzych – Świebodzice – Świdnica, Świdnica – Świebodzice – Wałbrzych),
 - 33 (Wałbrzych – Dzieńmorowice – Wałbrzych),
 - 39 (Świebodzice ul. Wolności - Wałbrzych WSSE);
 - Usługi Transportowe – Przewóz Osób Zbigniew Jędrzejewski (Wałbrzych – Dzieńmorowice – Wałbrzych),
 - Transport Drogowy Usługi Transportowe – Przewóz Osób Leszek Baraniec (Rzeczka – Walim – Jugowice – Jedlina Zdrój – Wałbrzych),
 - „WALIM – TRANS” Kwiatkowski & Piątek Spółka Jawna (Rzeczka – Walim – Jugowice – Jedlina Zdrój – Wałbrzych),
 - PPHU Import – Export Jerzy Styrbicki (Głuszycy Górna – Wałbrzych),
 - PTUH „KOLUMB” Bisek Marek (Sierpnica – Głuszycy Górna – Wałbrzych),
 - Usługi Transportowe Beata Żołnieruk (Głuszycy Górna – Jedlina Zdrój – Wałbrzych),
 - Usługi Transportowe i Handel Obwoźny Jan Kołakowski (Stary Lesieniec – Kuźnice – Wałbrzych),
 - Usługi Przewozowe „INTER – TUR” Teresa Budna (Stary Lesieniec – Kuźnice – Wałbrzych),
 - Usługi Transportowe Iwona Frankowska (Wałbrzych – Kuźnice – Stary Lesieniec),
 - Usługi Przewozowe Osób i Towarów Dariusz Bartosiewicz (Wałbrzych – Mieroszów – Golińsk),
 - „Mieroszów – Trans” Bochenek i Wspólnicy S.J. (Wałbrzych – Mieroszów – Golińsk – Nowe Siodło – łączna),
 - DRINK – BAR „U LECHA” Usługi Transportowe mgr Beata Żołnieruk (Wałbrzych – Jedlina Zdrój – Jedlina Uzdrowisko – Grzmiąca – Łomnica – Głuszycy),
 - Usługi Transportowe Stanisław Drążkiewicz (Wałbrzych – Sierpnica przez Jedlinę Zdrój – Głuszycę),

- „MABO” s.c. Maria Malinowska, Zbigniew Kubiszyn (Grzędy Górne – Czarny Bór – Wałbrzych),
- Usługi Transportowe i Handel Obwoźny Jan Kołakowski (Wałbrzych – Szczawno-Zdrój – Struga – Stare Bogaczowice – Nowe Bogaczowice – Gostków),
- Usługi Przewozowe – Osobowe Marceli Wiśniewski (Wałbrzych – Szczawno-Zdrój – Syruga – Lubomin – Jabłów – Witków Śląski – Gorce),
- Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Komunikacji Miejskiej „Kontra” (Rybnica Leśna – Kamionki – Wałbrzych[Glinik Stary]),
- Mechanika Pojazdów Blacharstwo Auto Handel Edmund Nowak (Boguszów Gorce – Jabłów – Szczawno-Zdrój – Wałbrzych),
- Stowarzyszenie Przedsiębiorców Gospodarczych „MIKRUS” (Wałbrzych – Boguszów Gorce),
- Usługi Transportowe Rosiak Małgorzata (Wałbrzych – Boguszów Gorce),
- Przedsiębiorstwo Transportowe Travelworld (Glinno – Zagórze Śląskie – Niedzwiedzica – Wałbrzych);
- Linie międzymiastowe
Wałbrzych posiada dalekobieżne połączenia autobusowe z następującymi miastami w Polsce: Jelenia Góra, Kamienna Góra, Karpacz, Lubań, Zgorzelec, Kłodzko, Legnica, Głogów, Zielona Góra, Łódź, Warszawa, Katowice, Kraków, Rzeszów, Przemyśl oraz Wrocław i Świdnica. Powyższe połączenia są uruchomiane przez przedsiębiorstwa PKS z różnych rejonów kraju oraz przez przewoźników prywatnych z najbliższej okolicy. Wałbrzyskie przedsiębiorstwo PKS przestało funkcjonować w 2009 roku.

II.4. Transport lotniczy

W Wałbrzychu i w jego okolicach nie ma lotniska pasażerskiego. Najbliższy Międzynarodowy Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika znajduje się we Wrocławiu i jest oddalony od Wałbrzycha o około 79 km. Czas dojazdu do lotniska we Wrocławiu wynosi około 60 minut. Wrocławskie lotnisko ma bardzo atrakcyjną ofertę połączeń krajowych: z Warszawą, Gdańskiem, Krakowem, oraz zagranicznych: Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Birmingham, Bruksela, Dusseldorf, Frankfurt, Istambuł, Lizbona, Londyn, Paryż, Rzym, Turyn, Wenecja.

Oddalone od Wałbrzycha o około 10 km lądowisko awionetek i niewielkich samolotów znajduje się w Świebodzicach.

II.5. Transport indywidualny

W ostatnich latach rośnie liczba samochodów jeżdżących po Polsce i Województwie Dolnośląskim. W Polsce w roku 2010 zarejestrowanych pojazdów samochodowych (w tys. szt.) było 23 037,1, w tym 17 239,8 samochodów osobowych, 2 981,6 samochodów ciężarowych, 97,0 autobusów, co daje 450 samochodów na 1000 mieszkańców. Natomiast w Województwie Dolnośląskich ogółem na rok 2009 było zarejestrowanych pojazdów 1 655 833 w tym samochodów

osobowych 1 309 416, samochodów ciężarowych 198 075, autobusów 7 725³³. Według Herberta Hußmanna w miastach Polskich mamy do czynienia z błędnym kołem, czyli więcej samochodów w mieście- większe zatłoczenie- więcej parkingów- rozbudowa układu drogowego – kolejny przyrost liczby pojazdów.

Zasadniczym zadaniem polityki transportowej jest unowocześnienie sieci transportowej. Najważniejszymi problemami transportu publicznego jest niska jakość i zły stan techniczny pojazdów. Brak obwodnic i obejść miejscowości prowadzi to do tego, że cały ruch tranzytowy prowadzony jest głównymi trasami miasta. Z danych statystycznych wynika, że liczba samochodów w miastach przekracza poziom 400 na 1000 mieszkańców, co prowadzi do znacznego wzrostu ruchu drogowego oraz spadku liczby pasażerów miejskiego transportu publicznego.

II.6. Płatne miejsca postojowe

Wprowadzenie płatnych miejsc postojowych reguluje Uchwała Nr XXVI/236/08 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 27 czerwca 2008 r. z późn. zm. w sprawie ustalenia stref płatnego parkowania, ustalenia wysokości stawek za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefach płatnego parkowania, wprowadzenia opłat abonamentowych i zerowej stawki opłaty dla niektórych użytkowników drogi, określenia wysokości opłaty dodatkowej i ustalenia zasad pobierania tych opłat³⁴.

W tabelach II.10 i II.11 przedstawiono wykaz płatnych miejsc postojowych na drogach gminnych w Wałbrzychu.

Ulica	Lokalizacja
pl. Magistracki	zatoka postojowa naprzeciw Prokuratury Rejonowej
pl. Magistracki	zatoka postojowa na odcinku od ul. Gdańskiej do ul. Sienkiewicza
pl. Magistracki	zatoka postojowa po prawej i lewej stronie jezdni od ul. Dmowskiego do ul. Słowackiego
ul. T. Kościuszki	
ul. N. Barlickiego	lewa strona od al. Wyzwolenia do ul. Słowackiego
ul. M. Buczka	lewa strona jezdni od ul. Kopernika do ul. Drohobyckiej
ul. R. Dmowskiego	prawa strona jezdni od pl. Magistrackiego do skrzyżowania z ul. Buczka

³³ Główny Urząd Statystyczny, Transport- wyniki działalności w 2010r., Warszawa 2011, rozdział III Transport Drogowy

³⁴ Ostatnie zmiany reguluje Uchwała Nr XVII/135/11 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 29 sierpnia 2011 r. o zmianie uchwały Nr XXVI/236/08 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 27 czerwca 2008 r

ul. Drohobycka	chodnik przy DT "CENTRUM"
ul. Garbarska	od skrzyżowania z ul. Młynarską do skrzyżowania z ul. Kościelną
ul. M. Konopnickiej	prawa strona jezdni od skrzyżowania z ul. Nowy Świat do skrzyżowania z ul. Lewartowskiego
ul. M. Konopnickiej	lewa strona - zatoka postojowa
ul. M. Kopernika	lewa strona jezdni do ul. Buczka
ul. J. Lewartowskiego	lewa strona jezdni od ul. Pługa do ul. Konopnickiej
ul. S. Moniuszki	od ul. Matejki do Rynku
ul. Nowy Świat	zatoka obok budynku ZUS
ul. H. Sienkiewicza	lewa strona jezdni od pl. Magistrackiego do skrzyżowania z ul. Kościuszki
ul. J. Słowackiego	prawa i lewa strona - Poczta Główna
ul. J. Słowackiego	prawa i lewa strona jezdni od skrzyżowania z ul. Limanowskiego do pl. Magistrackiego
ul. J. Słowackiego	prawa i lewa strona od skrzyżowania z ul. Barlickiego w kierunku pl. Grunwaldzkiego
ul. 1 Maja	odcinek od Rynku do Placu Na Rozdrożu
ul. W. Broniewskiego	od ul. Głównej do ul. Długiej

Tab. II.10. Pierwsza Strefa Płatnego Parkowania³⁵.

Ulica	Lokalizacja
ul. Czerwonego Krzyża	lewa strona jezdni w kierunku ul. Szpitalnej
ul. Limanowskiego	prawa strona jezdni od przystanku autobusowego do budynku szkoły
ul. Lubelska	
ul. Lotników	3 miejsca postojowe - prawa strona od ul. Szmidta
ul. Nowy Świat	prawa i lewa strona jezdni od ul. Pługa

³⁵ Biuletyn Informacji Publicznej Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu, wykaz stref z miejscami płatnego postoju

ul. Pługa	lewa strona jezdni od skrzyżowania z ul. Nowy Świat do skrzyżowania z ul. Lewartowskiego
ul. Szmidta	lewa strona jezdni od apteki do skrzyżowania z ul. Czerwonego Krzyża
ul. Batorego	od ul. Zakopiańskiej do ul. Lotników
ul. Zajączka	od ul. Lewartowskiego do ul. Limanowskiego

Tab. II.11. Druga Strefa Płatnego Parkowania.

Osoby niepełnosprawne mogą korzystać w Strefie Płatnego Parkowania w miejscach oznaczonych kopertą do 1 godziny za darmo. Są to miejsca takie jak³⁶:

- ul. Nowy Świat- 2 miejsca zatoka obok ZUS
- ul. J. Słowackiego- 1 miejsce zatoka
- ul. J. Słowackiego- 1 miejsce obok Poczty Polskiej
- ul. M. Konopnickiej- 3 miejsca
- ul. Drohobycka- 1 miejsce obok dawnego PDT
- pl. Magistracki- 4 miejsca
- ul. H. Sienkiewicza- 2 miejsca
- ul. A. Szmidta- 4 miejsca
- ul. A. Pługa- 1 miejsce
- ul. M. Buczka- 1 miejsce obok Teatru Lalek
- ul. S. Moniuszki- 2 miejsca
- ul. Lubelska- 2 miejsca

II.7. Inwestycje komunikacyjne realizowane i planowane

W aspekcie komunikacyjnym, dla właściwego funkcjonowania układu transportowego Wałbrzcha i Szczawnia Zdroju, ważne są także te inwestycje, które realizowane są poza granicami obszaru objętego Planem.

Do zrealizowanych ostatnio inwestycji komunikacyjnych, które wpłynęły na poprawę systemu transportowego Wałbrzcha, należą:

- tzw. trasa żarowska – nowy 13-kilometrowy ciąg drogi powiatowej 3396D, oddany do użytku 26 października 2011 r. która już obecnie pozwala na skrócenie czasu przejazdu z

³⁶ Biuletyn Informacji Publicznej Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu, niepełnosprawni-parkowanie w strefach płatnego parkowania

regionu wałbrzyskiego do Wrocławia – łączy Świdnicę przez Żarów i drogę krajową nr 5 z węzłem autostradowym A-4 Kostomłoty.

Inwestycja została zrealizowana przy współfinansowaniu z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013, Samorządu Województwa Dolnośląskiego w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego na lata 2011-2024 (d. WPI 2007-2013) oraz lokalnych samorządów.

Trasa została wybudowana etapowo – obiekty inżynierskie zostały zrealizowane w układzie docelowym – dwujezdniowym, natomiast pozostałe odcinki jako droga jednojezdniowa, z możliwością dobudowania drugiej jezdni w przypadku, gdy przemawiać za tym będzie wzrastające natężenie ruchu na tym ciągu.

Trasa żarowska jest powiązana funkcjonalnie z realizowaną inwestycją – małą obwodnicą Świdnicy.

- zakończona przez GDDKiA przebudowa drogi krajowej nr 5 na odcinku Jaroszów/Strzegom – węzeł A-4 Kostomłoty, która w efekcie poprawiła komfort i bezpieczeństwo dojazdu z Wałbrzycha do autostrady A-4, zarówno przez Dobromierz (DW375), Strzegom (DW374-DW382) i trasę żarowską.

Obecnie do najważniejszych realizowanych inwestycji komunikacyjnych poprawiających dostępność Wałbrzycha oraz usprawniających ruch w samym mieście należą:

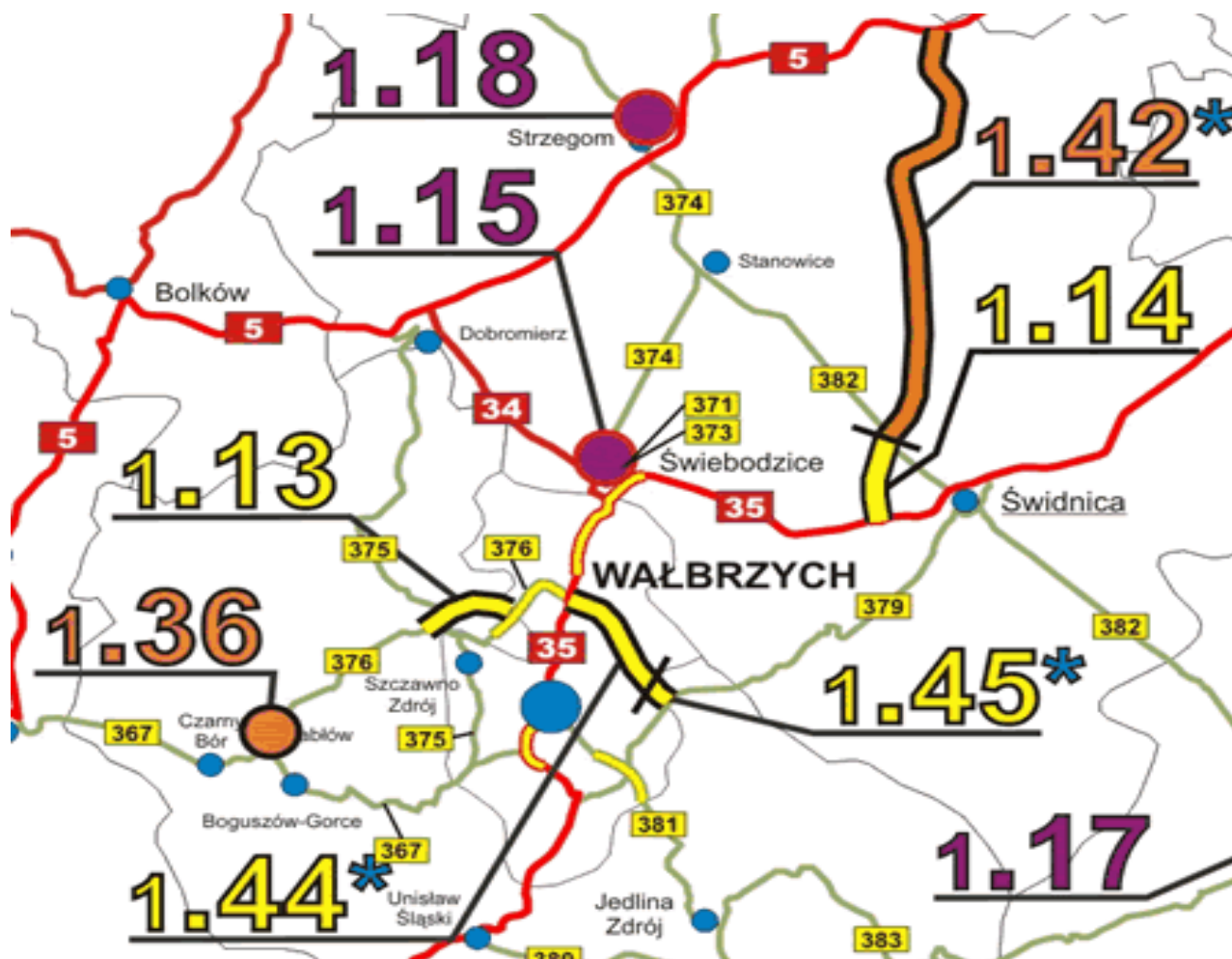
- budowana obwodnica Szczawna-Zdroju w ciągu DW376, inwestycja Samorządu Województwa Dolnośląskiego, realizowana przez DSDiK w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego na lata 2011-2024 (d. WPI 2007-2013), realizowana od razu w układzie docelowym G 2/2 jako kontynuacja wybudowanego już odcinka od ronda (łączyńskiego/Długa) do rozebranej linii kolejowej nr 291. Inwestycja ta jest pierwszym etapem wyprowadzenia ruchu z Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju w kierunku Kamiennej Góry (do planowanego węzła Ptasek na drodze ekspresowej S-3) oraz planowanej kontynuacji po zachodniej stronie obydwu miast – tzw. obwodnica zachodnia.
- budowany łącznik (kontynuacja) ul. Uczniowskiej do drogi wojewódzkiej nr 379 (pomiędzy Starym i Nowym Julianowem), inwestycja współfinansowana przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego na lata 2011-2024 (d. WPI 2007-2013). Realizacja tego odcinka domknie obwodnicę wschodnią Wałbrzycha i pozwoli na wyprowadzenie ruchu z centrum miasta w kierunku Mioszowa i Nowej Rudy/Kłodzka. Ponadto usprawni dostęp do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej z kierunku południowego.

Oddanie do użytkowania tej inwestycji planowane jest na rok 2012.

- budowana tzw. mała obwodnica Świdnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382, inwestycja Samorządu Województwa Dolnośląskiego, realizowana przez DSDiK w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego na lata 2011-2024 (d. WPI 2007-2013), która razem z trasą żarowską stworzy alternatywne dla drogi krajowej nr 35, szybsze i sprawniejsze połączenie z autostradą A-4 oraz z Wrocławiem.

Do planowanych inwestycji komunikacyjnych należy zaliczyć następujące inwestycje:

- obwodnica Wałbrzycha w ciągu drogi krajowej nr 35 (inwestycja GDDKiA), która pozwoli na przełożenie DK35 od Armii Krajowej po zachodniej stronie Piaskowej Góry do Łączyńskiego i dalej przez Wieniawskiego i de Gaulle'a do Wrocławskiej (przejęcie ciągu drogi wojewódzkiej nr 376).
Trasa ta pozwoli na odciążenie odcinka DK35 o największym natężeniu ruchu (ponad 27 tys. pojazdów na dobę) oraz na usprawnieniu dojazdu z Podzamcza i Piaskowej Góry do centrum miasta (obecnie ruch ten odbywa się poprzez Szczawno-Zdrój).
- zachodnia obwodnica Wałbrzycha w ciągu DW375 – inwestycja Samorządu Województwa Dolnośląskiego (DSDiK), która ma za zadanie wyprowadzenie ruchu z uzdrowskiej części Szczawna-Zdroju oraz usprawnienie przejazdu w kierunku południowym oraz do Kamiennej Góry (węzeł Ptaszków na planowanej drodze ekspresowej S-3).



WPF 2011-2024 - **główne zadania inwestycyjne**
 Uchwała Sejmiku Województwa Dolnośląskiego
 Nr XX/478/12 z dnia 9 lutego 2012 r.

- 1.10 główne zadania inwestycyjne ujęte w WPF
- 1.10 główne zadania inwestycyjne ujęte w WPF
- inwestycje w trakcie realizacji
- 1.10 główne zadania inwestycyjne ujęte w WPF
- inwestycje zrealizowane
- z.10 główne zadania inwestycyjne (WPI 2007-2013)
- inwestycje zrealizowane
- * pomoc finansowa Województwa Dolnośląskiego
- warianty przebiegu

KA

Rys. II.2. Wieloletnia Prognoza Finansowa Samorządu Województwa Dolnośląskiego (Źródło: materiały DSDiK).

III. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

III.1. Ocena potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju kształtują się podobnie jak w innych zespołach miejskich o porównywalnej wielkości. Jedną ze specyficznych cech wałbrzyskiego systemu komunikacji miejskiej jest występowanie w okresie międzyszczytowym stosunkowo wysokiego zapotrzebowania na przewozy, które nie uzasadnia wprowadzania obniżonych częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej w tym okresie. Inną cechą jest zamieranie ruchu w godzinach popołudniowych i wieczornych co może być przyczynkiem do wprowadzenia ograniczeń podaży miejsc na wybranych kursach. Możliwość ich wprowadzenia określają dwie poniższe tabele.

Możliwość zastosowania taboru MIDI (do 50 miejsc ogółem)			
Linie	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
0	w godz. 5:00 - 16:00	w godz. 5:00 - 15:00	w godz. 5:00 - 15:00
2	po godz. 18:00	po godz. 16:00	po godz. 16:00
5	po godz. 18:00	po godz. 17:00	przez cały dzień
8	po godz. 16:00	po godz. 14:00	przez cały dzień
9	przez cały dzień		
10	po godz. 16:00	przez cały dzień	przez cały dzień
11	po godz. 16:00		przez cały dzień
12	po godz. 17:00	po godz. 15:00	po godz. 15:00
15	przez cały dzień	przez cały dzień	przez cały dzień
18	po godz. 16:00	po godz. 17:00	po godz. 15:00
19	przez cały dzień		
20	przez cały dzień		
D	przez cały okres kursowania	po godz. 18:00	po godz. 18:00

Tab.III.1. Okresy dnia, w których dane linie komunikacyjne mogą być obsługiwane przez tabor autobusowy typu MIDI.

Możliwość zastosowania taboru MINI (do 25 miejsc ogółem)			
Linie	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
0	po godz. 16:00	po godz. 15:00	po godz. 15:00
9		przez cały dzień	przez cały dzień
11		po godz. 17:00	
13	przez cały dzień	przez cały dzień	przez cały dzień

Tab.III.2. Okresy dnia, w których dane linie komunikacyjne mogą być obsługiwane przez tabor autobusowy typu MINI.

Rozmiary potrzeb przewozowych wynikają zwykle z mobilności mieszkańców. W organizmach miejskich podobnej wielkości jak zespół miejski Wałbrzycha i Szczawnia-Zdroju można przyjąć, że statystyczny mieszkaniec wykonuje średnio od 1,7 do 2,2 podróży dziennie. Część mieszkańców to stali użytkownicy samochodów osobowych, część to zadeklarowani użytkownicy komunikacji miejskiej (często osoby starsze i młodzież szkolna – grupy społeczne nie posiadające uprawnień do kierowania pojazdami lub dostępu do samochodu) oraz pewna liczba osób, które korzystają z transportu publicznego pod pewnymi warunkami, np. ze względu na dobrą jakość usług transportu publicznego. Osoby te mogą jednak w najbliższym czasie podjąć decyzję zmieniającą ich zachowania komunikacyjne w zależności od zmiany pewnych czynników.

Zmniejszająca się z roku na rok oferta transportu publicznego (mniej kursów) oraz pogorsząca się jakość realizowania tej oferty (coraz więcej kursów niezrealizowanych i niepunktualnych) powoduje odpływ podróżnych od miejskiego transportu publicznego, co również skutkuje wzrostem kongestii oraz spowolnieniem ruchu pojazdów w godzinach szczytu. Autobusy nie posiadają wydzielonych pasów ruchu na najbardziej zatłoczonych odcinkach dróg, czego skutkiem jest wzrost opóźnień, spadek zaufania do transportu publicznego, zmniejszenie zapotrzebowania na usługi przewozowe komunikacji miejskiej oraz kolejne zwiększenie poziomu użytkowania pojazdów indywidualnych (efekt „błędnego koła”).

Powyżej opisana sytuacja jest typowym problemem transportu publicznego w polskich miastach. Oprócz niego, wałbrzyski rynek komunikacji miejskiej posiada własny poważny problem, który wynika z załamania się tego rynku w ostatnich trzech latach, i związanej z tym trudnej sytuacji przewozowej obecnego operatora publicznego transportu zbiorowego. Nadal trwające załamanie rynku komunikacji miejskiej wpływa jeszcze mocniej niż opisane powyżej problemy na stale pogarszający się trend spadkowy liczby przewożonych pasażerów i przychodów z tytułu świadczenia usług przewozowych.

Trend spadkowy można zatrzymać lub odwrócić tylko poprzez konsekwentne podejmowanie zdecydowanych działań: poprawienie sytuacji taborowej, znalezienie nowego operatora komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Wałbrzych, odtworzenie zaufania podróżnego do transportu publicznego (po pierwsze wyeliminowanie poważnego problemu kursów niezrealizowanych). Kolejnymi lub równoległymi działaniami powinno być wprowadzanie elementów priorytetów w ruchu dla publicznego transportu zbiorowego oraz jednoczesne stopniowe wprowadzanie ograniczeń dla komunikacji indywidualnej i szerokich stref płatnego parkowania, jak również zawężenia powierzchni dróg ogólnodostępnych w ścisłym centrum miasta i na głównych ciągach, z których korzystają autobusy komunikacji miejskiej. Tylko tego typu działania mogą przyczynić się do zmiany obecnych negatywnych trendów, prowadząc do zwiększenia zapotrzebowania na transport zbiorowy. Pozytywnym efektem ubocznym wzrostu zainteresowania transportem publicznym byłby spadek zatłoczenia dróg przez samochody.

Oprócz podstawowych kierunków zmian prowadzących do zwiększonego zapotrzebowania na transport publiczny, istnieje również szereg innych, wymienionych poniżej, działań poprawy jakości komunikacji miejskiej, które mają wpływ na wzrost podróży transportem publicznym:

- prosty układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach;
- bezpośrednie połączenia najważniejszych miejsc w mieście – centrum, duże osiedla mieszkaniowe, węzły przesiadkowe, itp.;
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia;
- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych – efektem tego powinno być wprowadzenie regularności kursowania linii;
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepiętnie pojazdów;
- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków (jak najbliżej celów i źródeł podróży);
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach;
- pełna informacja pasażerska o sieci komunikacji zbiorowej, przebiegach tras, rozkładach jazdy, czy możliwościach przesiadkowych, co najmniej na głównych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym o przyjeździe autobusów na przystanki opartej na detekcji ich położenia (najczęściej dzięki technologii GPS i GPRS);
- łatwość zakupu pełnej oferty biletowej – szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów (kioski, sklepy różnego rodzaju) uzupełniony o automaty biletowe oraz punkty obsługi klienta;
- nowoczesny tabor z niską podłogą, niską emisją spalin, wyposażony w automaty biletowe oraz w sprawną pasażerską informację wizualno-dźwiękową;
- integracja wszystkich rodzajów środków transportu publicznego (wspólny bilet, budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych).
- nawiązanie współpracy pomiędzy organizatorem transportu publicznego i miejskimi przewoźnikami prywatnymi – zaprzestanie niepotrzebnej konkurencji, przekształcenie obecnego systemu w system linii wzajemnie się uzupełniających lub wspomagających.

Kompleksowa realizacja powyższych zadań prowadzi do osiągnięcia stanu równowagi, w którym transport publiczny będzie na tyle atrakcyjny aby korzystało z niego ponad 50% podróżnych w przejazdach wewnątrzmijskich w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju.

Brak radykalnych, odważnych i odczuwalnych działań zmierzających w kierunku usprawnienia funkcjonowania transportu publicznego, w tym komunikacji miejskiej oraz znaczącej poprawy podróżowania nią, stawiają miejski transport publiczny na mniej atrakcyjnej pozycji. Jego znaczenie będzie coraz bardziej spadać, a z tym również potrzeby przewozowe (mniej pasażerów, mniejsze przychody, coraz gorsza rentowność całego systemu komunikacyjnego).

III.2. Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2011)

Na podstawie badań potoków pasażerskich na terenie miast Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju przeprowadzonych w listopadzie 2011 określono popyt efektywny, wyrażany liczbą podróży zrealizowanych transportem publicznym, zarówno komunikacją organizowaną przez Gminę Wałbrzych, jak i miejską komunikacją prywatną. W tabelach III.3. i III.4. przedstawiono popyt efektywny dla jednego dnia, z podziałem na dzień roboczy, sobotę i niedzielę, wraz z rozbiem jakie jego wielkości generują poszczególne dzielnice, rejony i obszary zespołu miejskiego tworzonego przez Wałbrzych i Szczawno-Zdrój.

Dzielnica - rejon	Liczba podróży generowanych przez daną dzielnicę/rejon w ciągu 1 doby:		
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
Śródmieście	23 813	13 760	8 271
Piaskowa Góra	12 819	8 040	4 938
Podzamcze	8 058	5 076	3 424
Stary Zdrój	6 752	4 151	2 830
Biały Kamień	6 687	4 025	2 616
Nowe Miasto	4 845	2 479	1 531
Sobięcin	4 148	2 950	1 466
Podgórze	3 411	2 485	1 608
Szczawno-Zdrój	3 229	2 084	1 828
Rusinowa	1 917	791	592
Szczawienko	1 836	977	651
WSSE	601	132	63
Poniatów	414	353	279
Gaj	356	202	266
Glinik Stary	342	275	112
Konradów	296	172	68
Glinik Nowy	279	212	259
Kozice	165	126	101
Książ	130	139	223
ul. Beethovena	128	20	23
Lubiechów	92	88	68
Cały Wałbrzych	77 089	46 453	29 389
Wałbrzych + Szczawno Zdrój	80 318	48 537	31 217

Tab. III.3. Aktualne potoki pasażerskie generowane przez poszczególne dzielnice i rejony zespołu miejskiego Wałbrzych – Szczawno-Zdrój (źródło: wyniki badań potoków z listopada 2011 r.)

Z powodu braku ścisłych danych porównawczych, zastosowano również inny podział Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju. Wyróżnia on 12 obszarów, do których poszczególne dzielnice połączono ze sobą w ogólne obszary przedstawione w tab. III.4. Podział ten został zaproponowany w „Lokalnym Programie Rewitalizacyjnym Wałbrzycha na lata 2008 – 2015”.

Obszar	Liczba przejazdów generowanych przez obszar		
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
Śródmieście, Podgórze I, Gaj	26 297	15 282	9 560
Nowe Miasto	4 845	2 479	1 531
Stary Zdrój	6 752	4 151	2 830
Podgórze II, Glinik Nowy, Glinik Stary	2 032	1 672	979
Biały Kamień, Konradów	6 983	4 197	2 684
Sobiećcin	4 148	2 950	1 466
Książ, Szczawienko, Lubiechów, WSSE	2 659	1 336	1 005
Poniatów, Nowy Poniatów	414	353	279
Kozice, Rusinowa	2 082	917	693
Piaskowa Góra	12 819	8 040	4 938
Podzamcze	8 058	5 076	3 424
Szczawno Zdrój	3 229	2 084	1 828

Tab. III.4. Aktualne potoki pasażerskie generowane przez poszczególne obszary zespołu miejskiego Wałbrzych – Szczawno-Zdrój (źródło: wyniki badań potoków z listopada 2011 r.)

Najważniejszą wartością liczbową określającą wałbrzyski system komunikacji miejskiej jest popyt efektywny w skali jednego roku. Najbardziej aktualne, ogólnomiejskie pomiary potoków pasażerskich przeprowadzono pod koniec 2011 roku, dlatego popyt efektywny obliczono dla roku 2011 i został zaprezentowany w poniższej tabeli.

Wałbrzych + Szczawno-Zdrój	Popyt efektywny dla roku bazowego 2011
Komunikacja organizowana przez Gminę Wałbrzych	18 391 147
Miejska komunikacja prywatna	4 332 174
RAZEM:	22 723 321

Tab. III.5. Miara popytu efektywnego w skali roku dla zespołu miejskiego Wałbrzych – Szczawno-Zdrój.

III.3. Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym

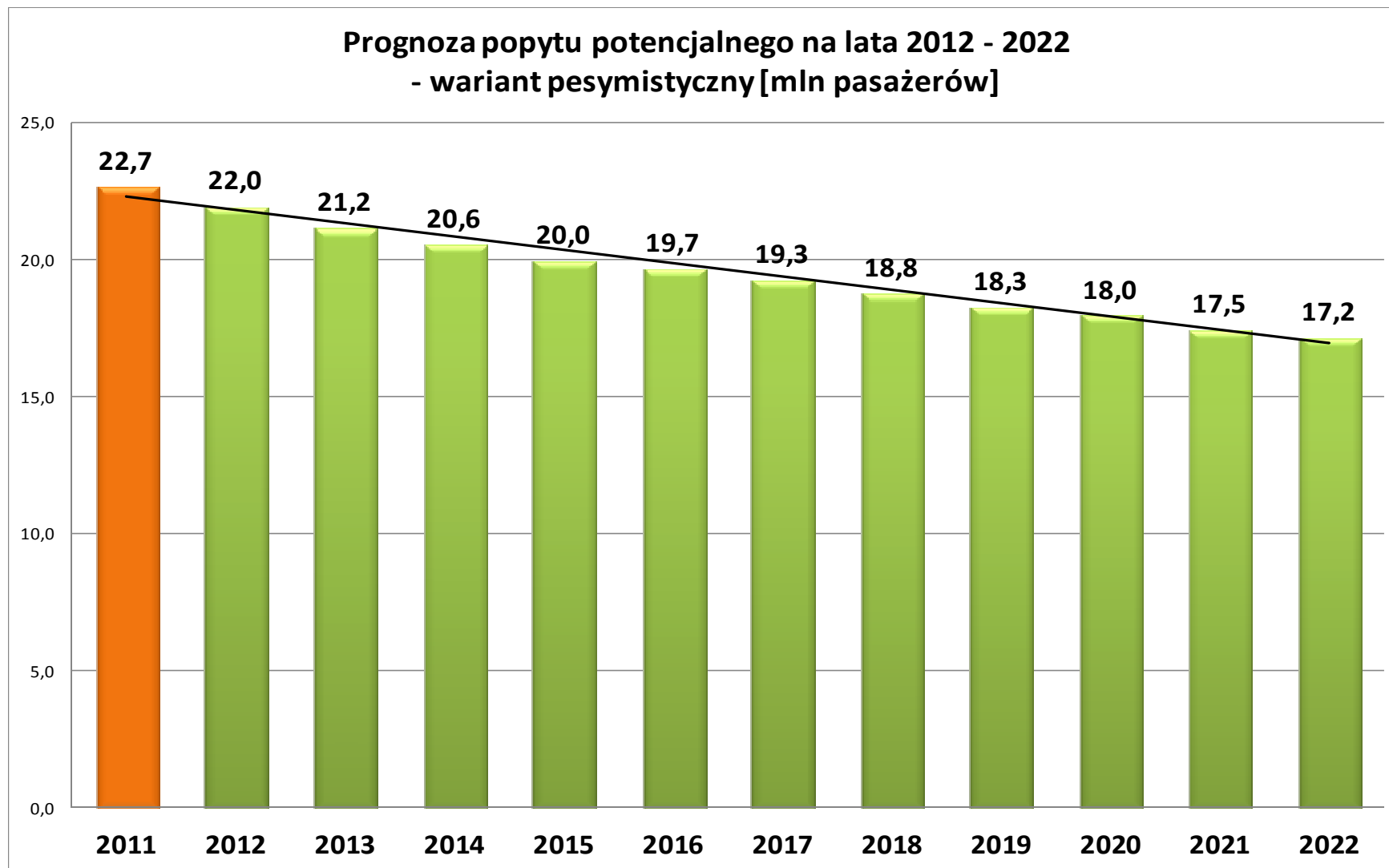
Poniżej przedstawiono dwa, znacznie różniące się od siebie, warianty prognozy popytu potencjalnego na najbliższe 10 lat. Prognozy te oparto o historyczne dane o popycie efektywnym, gęstości zaludnienia oraz o wieloczynnikowy model uwzględniający przebieg zmian czynników występujących w ciągu ostatnich lat, a mających potencjalny wpływ na wielkość popytu na usługi miejskiego transportu publicznego. Czynnikami tymi są: liczba mieszkańców, liczba sprzedanych biletów jednorazowych oraz okresowych oraz liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Na wielkości prognozy popytu znaczący wpływ mają m.in. zmiany w ofercie przewozowej, organizacja transportu publicznego, jakość i standard oferowanych warunków przewozowych. Linia trendu oparta wyłącznie o dane historyczne popytu efektywnego wskazuje wyraźny spadek wskazuje na umacniający się spadek liczby pasażerów korzystających z miejskiego transportu publicznego. Jest to związane z coraz gorszą sytuacją na wałbrzyskim rynku transportu publicznego w latach 2009 – 2012, której jedną z najważniejszych konsekwencji była upadłość MPK Wałbrzych Sp. z o.o. oraz znaczne pogorszenie się jakości usług przewozowych.

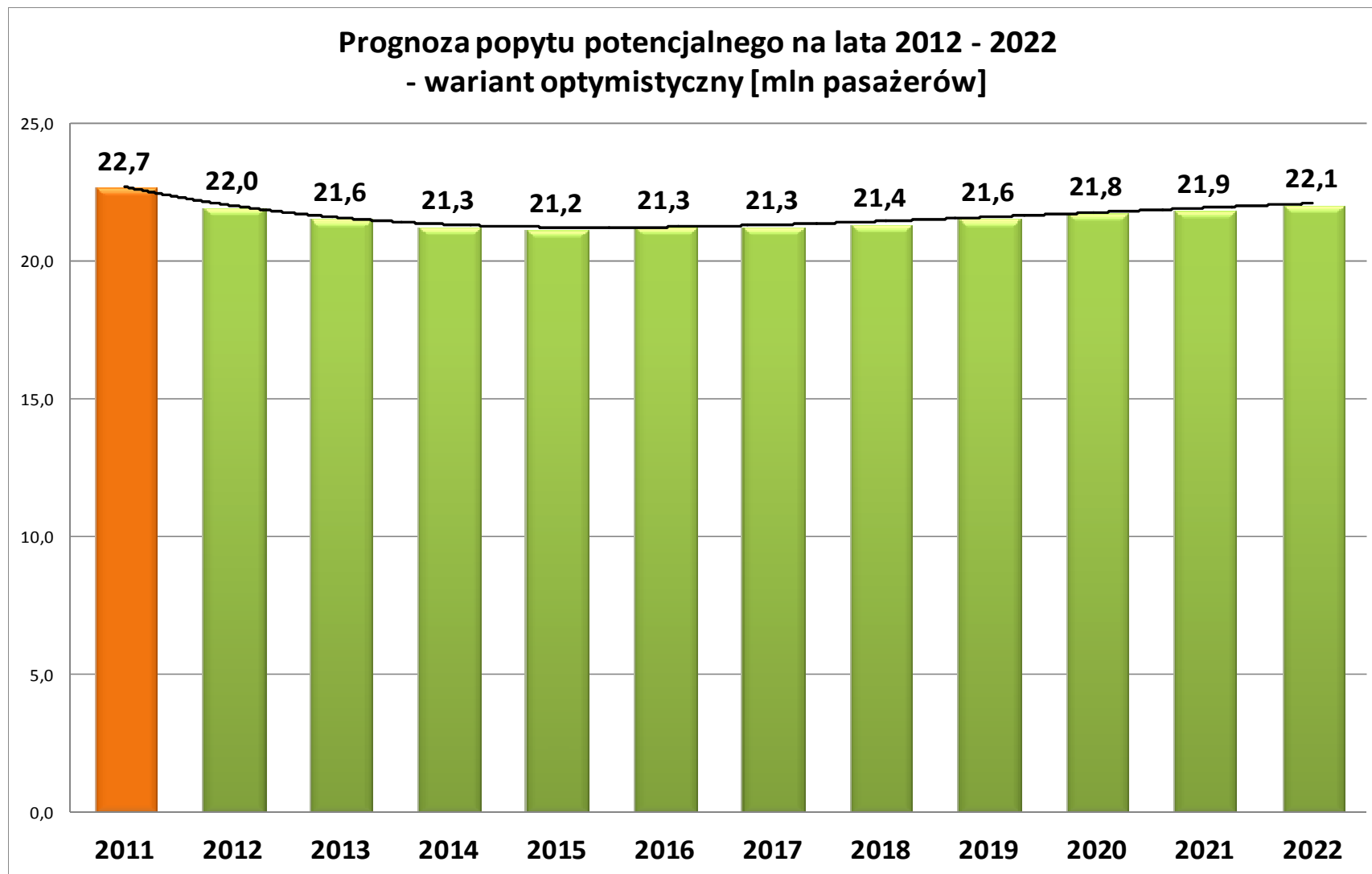
Zaproponowano dwa warianty prognozy, gdyż są dwie odrębne możliwości rozwinięcia się obecnej, trudnej i skomplikowanej sytuacji miejskiego rynku transportu publicznego:

- I wariant – określony jako pesymistyczny – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że plany ZDKiUM Wałbrzych (m.in. znalezienie nowego operatora oraz podniesienie standardu podróżowania poprzez zakup nowego taboru autobusowego) nie wpłyną pozytywnie na odwrócenie lub zahamowanie trendu spadkowego.
- II wariant – określony jako optymistyczny – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że powyższe plany ZDKiUM Wałbrzych przyniosą pozytywny efekty i początkowo zahamują dotychczasowy trend spadkowy, a następnie odwrócą go.

III.3.1. Prognoza popytu potencjalnego na najbliższe 10 lat – wariant I (pesymistyczny)



III.3.2. Prognoza popytu potencjalnego na najbliższe 10 lat – wariant II (optymistyczny)



III.4. Zestawienie danych charakterystycznych dla 12 obszarów zespołu miejskiego Wałbrzych– Szczawno- Zdrój

Cechy	Piaskowa Góra	Podzamcze	Śródmieście, Podgórze I, Gaj
Liczba mieszkańców	21015	23211	17950
Liczba podróży transportem zbiorowym (dzień roboczy szkolny)	12819	8058	26297
Wskaźnik - Stosunek liczby podróży do liczby mieszkańców	0,61	0,35	1,47
Liczba osób niepełnosprawnych	1773	2196	1687
Główne źródła ruchu:			
a) Administracja publiczna i służby użyteczności publicznej			Urząd Miejski w Wałbrzychu (Pl. Magistracki 1, ul. Matejki 1-2-3, ul. Limanowskiego 11, ul. Sienkiewicza 6-8, ul. Dmowskiego 6); Starostwo Powiatowe w Wałbrzychu (Al. Wyzwolenia 20, 22, 22a, 24) Dolnośląski Urząd Wojewódzki - Delegatura w Wałbrzychu (ul. Słowackiego 23a); Sąd Rejonowy w Wałbrzychu (ul. Słowackiego 10-11); Prokuratura Rejonowa w Wałbrzychu (Pl. Magistracki 7); Komenda Miejska Policji w Wałbrzychu (ul. Mazowiecka 2); ZUS Oddział w Wałbrzychu (ul. Kasztanowa 1, Pl. Grunwaldzki 1);
b) Opieka zdrowotna	Specjalistyczny Szpital im. dr. Alfreda Sokołowskiego (ul. Dr Sokołowskiego 4) NZOZ Przychodnia "Piaskowa Góra" (ul. Główna 4)	Przychodnia Specjalistyczna "Filia Podzamcze" (ul. Grodzka 73)	Specjalistyczny Szpital Zespolony im. Stefana Batorego (ul. Batorego 4) Pogotowie Ratunkowe w Wałbrzychu (ul. Chrobrego 39a); NZOZ "Śródmieście - Biały Kamień" (ul. Wysockiego 24); NZOZ - Przychodnia "Na Browarnej" (ul. Browarna 3)
c) Oświata - Szkoły średnie	Zespół Szkół Nr 4 (ul. Dra Sokołowskiego 75)		Zespół Szkół Nr 2 (Al. Wyzwolenia 34) Zespół Szkół Politechnicznych "Energetyk" (Al. Wyzwolenia 5)
d) Oświata - Szkoły wyższe			Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Angelusa Silesiusa w Wałbrzychu (ul. Zamkowa 4); Wyższa Szkoła Pedagogiczna Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Warszawie - Wydział Zamiejscowy w Wałbrzychu (ul. Matejki 6); Uniwersytet Ekonomiczny im. O. Langego we Wrocławiu Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny (ul. Piotra Skargi 14a);
e) Instytucje kulturalne	Wałbrzyski Ośrodek Kultury (ul. Broniewskiego 65a);		Filharmonia Sudecka (ul. Słowackiego 4); Teatr Dramatyczny im. Jerzego Szaniawskiego (Pl. Teatralny 1); Teatr Lalki i Aktora w Wałbrzychu (ul. Buczka 16)
f) Duże placówki handlowe	Hipermarket REAL (ul. Kusocińskiego 4); Market OBI (ul. Długa 1); Kaufland (ul. Długa 4b); Supermarket Tesco (ul. Główna 13);	Hipermarket Auchan (ul. Wieniawskiego 19); Market Castorama (ul. Wieniawskiego 21); Supermarket Billa (ul. Wieniawskiego 70); CH Tesco (ul. Łączyńskiego 44);	Market Carrefour (ul. Mazowiecka 3)
g) Większe zakłady pracy	Interminglass (ul. Wrocławska 16); WAMAG S.A. (ul. Wysznińskiego 1); Fabryka Lin i Drutu „FREZPOL Sp. z o.o.” (ul. Długa 2)		Porcelana "Krzysztof" (ul. Limanowskiego 10); Fabryka Wkładów Odzieżowych Camela S.A. (ul. Cicha 5);
h) Dworce kolejowe i autobusowe			Dworzec Autobusowy (ul. Wysockiego 7); Dworzec PKP Wałbrzych Fabryczny (ul. Dworcowa);
i) Ważniejsze atrakcje turystyczne			Park wielokulturowy "Stara Kopalnia" (ul. Wysockiego 29)
j) Większe cmentarze			Cmentarz Komunalny (ul. Moniuszki, ul. Przemysłowa)

Cechy	Szczawno-Zdrój	Nowe Miasto	Stary Zdrój	Podgórze II, Glinik Nowy, Glinik Stary
Liczba mieszkańców	5598 + 900 kuracjuszy	11050	9732	8549
Liczba podróży transportem zbiorowym (dzień roboczy szkolny)	3229	4845	6752	2032
Wskaźnik - Stosunek liczby podróży do liczby mieszkańców	0,50	0,44	0,69	0,24
Liczba osób niepełnosprawnych	625	872	871	900
Główne źródła ruchu:				
a) Administracja publiczna i służby użyteczności publicznej	Urząd Miejski w Szczawnie Zdroju (ul. Kościuszki 17);			
b) Opieka zdrowotna	Dom Zdrojowy - Szpital (ul. Kolejowa 14); 11 Sanatoriów-Szpitali; Zakład Przyrodolecznicy;	Specjalistyczny Szpital Ginekologiczno-Położniczy im. E. Biernackiego (ul. Paderewskiego 10) NZOZ "Nowe Miasto" (ul. 11-go Listopada 116);		
c) Oświata - Szkoły średnie	Zespół Szkół im. M. Skłodowskiej-Curie (ul. Kolejowa 2)	Zespół Szkół Nr 1 (ul. Paderewskiego 17)	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 10 (ul. Przywodna 1)	
d) Oświata - Szkoły wyższe			Politechnika Wrocławska - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Wałbrzychu (ul. Armii Krajowej 78); Wałbrzyska Wyższa Szkoła Zarządzania i Przedsiębiorczości (ul. Wrocławska 10)	
e) Instytucje kulturalne	Teatr Zdrojowy im. H. Wieniawskiego (ul. Kościuszki 19)		Kino "Apollo" (ul. Armii Krajowej 42)	
f) Duże placówki handlowe				
g) Większe zakłady pracy				
h) Dworce kolejowe i autobusowe			Dworzec PKP Wałbrzych Miasto	Dworzec PKP Wałbrzych Główny (ul. Gdyńska)
i) Ważniejsze atrakcje turystyczne	Zespół Uzdrawiska z Pijalnią Wód Mineralnych			
j) Większe cmentarze			Cmentarz Katolicki (ul. Pułaskiego)	

Cechy	Biały Kamień, Konradów	Sobiecin	Książ, Szczawienko, Lubiechów, WSSE	Poniatów, Nowy Poniatów	Kozice, Rusinowa
Liczba mieszkańców	16310	6997	4456	2138	2804
Liczba podróży transportem zbiorowym (dzień roboczy szkolny)	6983	4184	2659	414	2082
Wskaźnik - Stosunek liczby podróży do liczby mieszkańców	0,43	0,60	0,60	0,19	0,74
Liczba osób niepełnosprawnych	1327	645	373	186	360
Główne źródła ruchu:					
a) Administracja publiczna i służby użyteczności publicznej			Powiatowy Urząd Pracy (ul. Ogrodowa 5b); Urząd Skarbowy w Wałbrzychu (ul. Uczniowska 21); Urząd Celny w Wałbrzychu (ul. Ogrodowa 15);		
b) Opieka zdrowotna	NZOZ "Medex" (ul. Andersa 184)		Przychodnia Specjalistyczna Filia "Uczniowska" (ul. Uczniowska 21)		
c) Oświata - Szkoły średnie		III Liceum Ogólnokształcące (ul. Dra Jordana 4)	Zespół Szkół Nr 5 (ul. Ogrodowa 2a)	Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii (ul. Orkana 55)	Zespół Szkół Nr 7 (ul. Kłodzka 29)
d) Oświata - Szkoły wyższe		Wałbrzyska Wyższa Szkoła Zarządzania i Przedsiębiorczości (ul. 1-go Maja 131)			
e) Instytucje kulturalne	Wałbrzyski Ośrodek Kultury (ul. Andersa 185); Kino "Zorza" (ul. Gen. Andersa 181);	Kino "Cinema-City" (ul. 1 Maja 64)			
f) Duże placówki handlowe		CH Galeria Victoria (ul. 1 Maja 64)			
g) Większe zakłady pracy	WAŁBRZYCH INTERNATIONAL PRODUCTION (ul. Piasta 21)	Wałbrzyskie Zakłady Koksownicze „Victoria” S.A. (ul. Kosteckiego 9);	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A. w Wałbrzychu (ul. Ogrodowa 19); Ronal Polska (ul. Wrocławska 95); Duży zespół przemysłowy składający się z firm działających w ramach wałbrzyskiej podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej "INVEST-PARK" (ul. Uczniowska, ul. Jachimowicza, ul. Stacyjna)		
h) Dworce kolejowe i autobusowe			Dworzec PKP Wałbrzych Szczawienko (ul. Stacyjna)		
i) Ważniejsze atrakcje turystyczne			Zamek Książ (ul. Piastów Śląskich 1); Palmiarnia (ul. Wrocławska 158); Stado Ogierów (ul. Jeździecka 3);		
j) Większe cmentarze	Cmentarz Komunalny (ul. Żeromskiego)	Cmentarz Komunalny (ul. Cmentarna 1)			

IV. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Miejski, publiczny transport zbiorowy w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju składa się z dwóch podsystemów:

- systemu transportu organizowanego przez Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta (ZDKiUM) w imieniu Prezydenta Miasta Wałbrzycha na mocy porozumienia z Burmistrzem Szczawna- Zdroju o wspólnej organizacji komunikacji miejskiej w obu miastach,
- systemu miejskiej komunikacji prywatnej realizowanej na własne ryzyko przez przewoźników prywatnych.

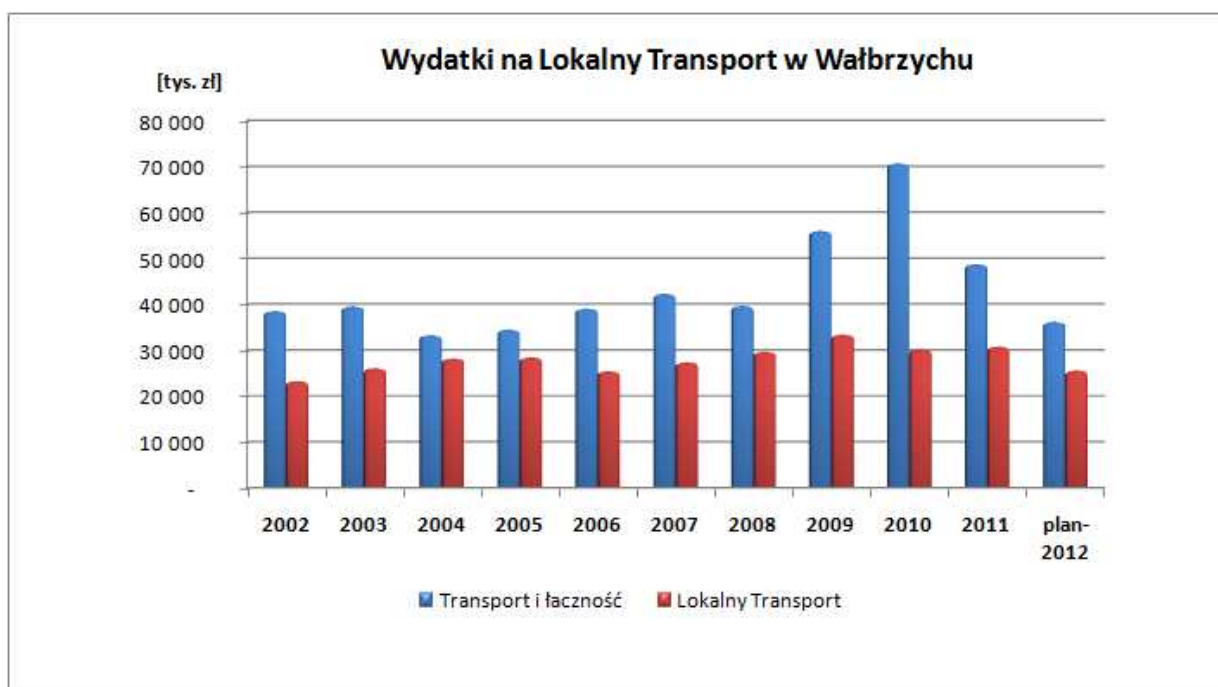
Na liniach, których organizatorem jest ZDKiUM operatorem jest MZUK Sp. z o.o., który wykonuje przewozy pasażerskie w oparciu o umowę zawartą w trybie zamówienia bezpośredniego. Wpływy ze sprzedaży biletów na tych liniach stanowią przychód miasta Wałbrzycha. Operator wynagradzany jest w oparciu o stawki za zrealizowaną pracę przewozową liczoną jako liczba wozokilometrów wykonanych daną klasą wielkości taboru. Za złą jakość świadczonych usług naliczane są kary umowne.

Źródłem finansowania kosztów operacyjnych komunikacji miejskiej organizowanej przez ZDKiUM są wpływy ze sprzedaży biletów oraz dopłaty miast Wałbrzycha i Szczawna- Zdroju, które zdecydowały o wspólnej organizacji miejskiego transportu publicznego.

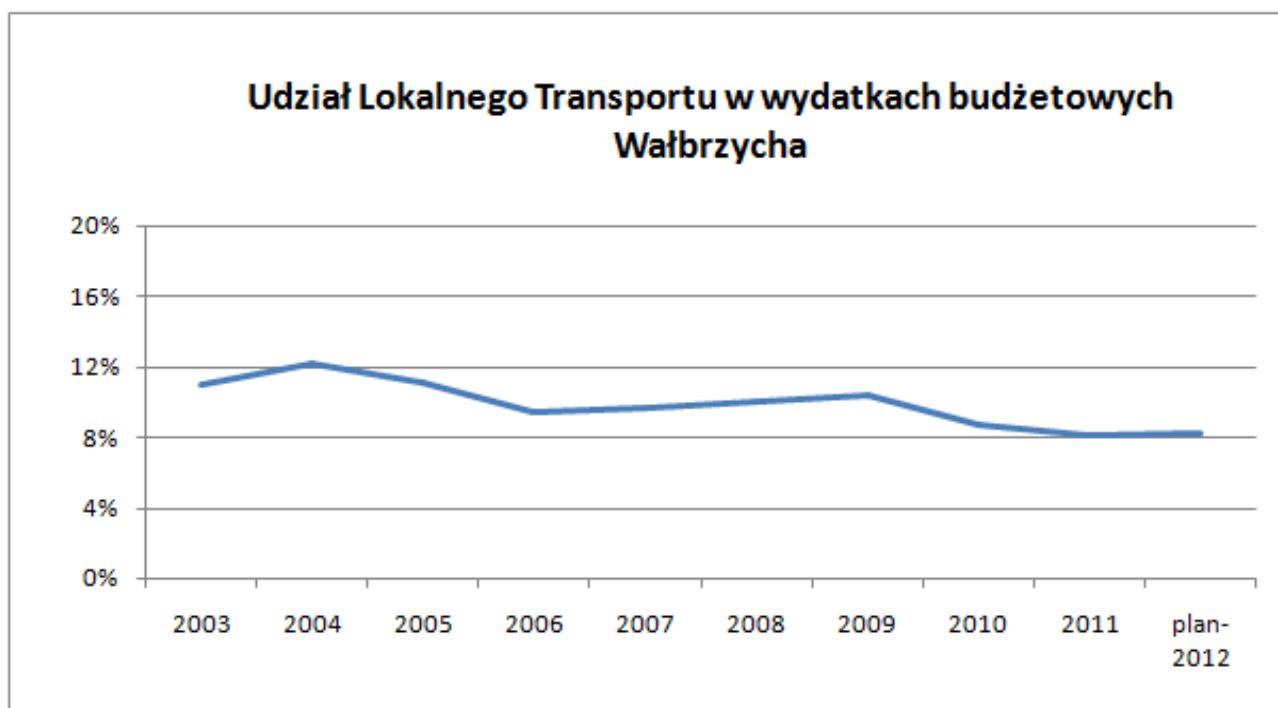
Poniższy schemat blokowy przedstawia źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju. W tabeli nr IV.1. pokazano w jakiej wysokości kształtowały się wpływy z biletów oraz dopłaty do komunikacji miejskiej organizowanej przez ZDKiUM w Wałbrzychu za okres ostatnich 10 lat.

	BILETY [tys.]	DOFINASOWANIE MIEJSKIE (WAŁBRZYCHA) [tys.]	DOFINASOWANIE MIEJSKIE (SZCZAWNO- ZDRÓJ) [tys.]	KOSZT UTRZYMANIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ [tys.]	DODATKOWE DOFINANSOWANIE Z BUDŻETU MIASTA [tys.]
2002	10.667	12.251	316	23.234	-
2003	10.983	14.709	322	26.013	-
2004	11.639	16.255	221	28.116	-
2005	10.859	15.902	78	26.839	173
2006	11.081	14.167	84	25.332	50
2007	13.867	12.757	96	26.720	-
2008	12.971	16.473	101	29.545	25
2009	11.697	21.453	158	33.308	28
2010	11.280	18.356	79	29.716	46
2011	10.670	19.937	80	30.687	-
2012 plan	9.000	15.920	80	25.000	-

Tab. IV.1. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju.



Rys. IV.1. Wydatki na Lokalny Transport w Wałbrzychu.



Rys. IV.2. Udział Lokalnego Transportu w wydatkach budżetowych Wałbrzycha.

Oprócz finansowania działalności operatorów transportu miejskiego konieczne jest wydatkowanie środków publicznych na:

- utrzymanie infrastruktury transportu publicznego (pętle i przystanki),
- utrzymanie systemu dystrybucji biletów,
- koszty funkcjonowania organizatora transportu publicznego.

Oprócz wydatków na eksploatację miejskiego systemu transportu publicznego, występują wydatki na cele inwestycyjne takie jak:

- budowa pętli,
- budowa węzłów i przystanków przesiadkowych (wraz z wyposażeniem, np. wiaty itp),
- zakup taboru.

Wydatki powyższe pokrywane są przez miasta ze środków własnych oraz ze środków zewnętrznych w postaci funduszy pomocowych z Unii Europejskiej.

Przewozy na liniach obsługiwanych przez przewoźników prywatnych, finansowane są przede wszystkim z wpływów ze sprzedaży biletów w pojazdach. Miasto Wałbrzych nie dopłaca do funkcjonowania tych linii, stwarza natomiast im korzystne warunki poprzez nieodpłatne udostępnianie całej infrastruktury przystankowej. Linie przewoźników prywatnych stanowią konkurencję dla systemu komunikacji organizowanego przez ZDKiUM będąc jednocześnie elementem dodatkowej formy usług uzupełniających, dzięki czemu oferta przewozowa dla mieszkańców miasta jest bogatsza i bardziej atrakcyjna. W mieście Wałbrzychu dotkniętym bezrobociem nie bez znaczenia pozostaje fakt istnienia dodatkowych miejsc pracy dla kierowców w transporcie prywatnym.

W przyszłości dążyć należy do integracji obu podsystemów komunikacji miejskiej. W roku 2010, w Lublinie ze skutkiem pozytywnym zrealizowano proces włączenia do obsługi linii organizowanych przez miasto przewoźników prywatnych, którzy wcześniej świadczyli usługi na własne ryzyko na tych samych liniach co MPK Lublin.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 roku stwarza nowe możliwości finansowania przewozów w postaci zwrotu utraconych korzyści z tytułu stosowania ustawowych ulg taryfowych na liniach przekraczających granice miast i powiatów. Dopłaty z budżetu centralnego nie dotyczą komunikacji miejskiej realizowanej w oparciu o porozumienia międzygminne. Anulowanie porozumienia pomiędzy Wałbrzychem i Szczawnem-Zdrojem w zakresie wspólnej organizacji komunikacji miejskiej zmienia status linii łączących oba miasta z linii komunikacji miejskiej na linii powiatowe. Nadanie Wałbrzychowi statusu miasta na prawach powiatu umożliwi w przyszłości sprawne zarządzanie tego typu liniami przez Prezydenta Miasta Wałbrzycha na mocy porozumienia ze Starostą Powiatu Ziemskiego.

W przyszłości dążyć należy do wprowadzenia integracji transportu publicznego na obszarze całej aglomeracji wałbrzyskiej przedstawionej na rysunku nr IV.3. Wówczas potencjalne źródła finansowania transportu publicznego oprócz środków pozyskanych ze sprzedaży biletów stanowić mogą budżety wszystkich samorządów na obszarze aglomeracji oraz środki z budżetu centralnego. Na schemacie IV.3 przedstawiono przyszłe, potencjalne źródła finansowania transportu publicznego w aglomeracji wałbrzyskiej.



Rys. IV.3. Gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej (powiat wałbrzyski i miasto Świebodzice). Strzałkami oznaczono przepływ środków finansowych z gmin ościennych i budżetu centralnego.

Finansowanie kosztów operacyjnych transportu publicznego gdy istnieje organizator w postaci specjalistycznej jednostki zarządzającej transportem publicznym (np.: ZDKiUM), przybiera zwykle formę dopłat bezpośrednich do organizatora, który prowadzi sprzedaż biletów i wypłaca wynagrodzenie operatorom usług przewozowych zgodnie ze stawkami umownymi. Należności za realizację usług przewozowych operatorów zwykle przewyższają wysokość przychodów ze sprzedaży biletów, dlatego konieczne jest dokonywanie dopłat z budżetów samorządów, na których terenie realizowane są przewozy. W niektórych okolicznościach, w przypadku gdy operatorem jest jednostka, której właścicielem jest gmina, możliwe jest bezpośrednie zlecenie realizacji przewozów „operatorowi komunalnemu” i ustalanie wysokości rekompensaty za świadczone usługi.

Inną, pośrednią formą finansowania publicznego transportu zbiorowego jest użyczenie majątku w postaci: nieruchomości lub pojazdów, których właścicielem jest gmina operatorowi transportu publicznego. Nieodpłatne użyczenie majątku trwałego jest również formą dopłat do transportu publicznego. Wałbrzych zostanie właścicielem dwudziestu nowych, niskopodłogowych autobusów dzięki udziałowi w programie europejskim (Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007 – 2013), w ramach którego dofinansowany będzie ich zakup. Miasto użyczać będzie pojazdów zwycięzcy przetargu na obsługę linii komunikacji miejskiej. Fundusze pomocowe UE mogą być istotnym źródłem finansowania inwestycji w infrastrukturę transportu publicznego oraz w infrastrukturę drogową, z której korzystać będą również pojazdy komunikacji miejskiej.

Samorząd będący właścicielem przedsiębiorstwa przewozowego dodatkowo, musi liczyć się z koniecznością pokrycia straty przedsiębiorstwa w przypadku, gdy koszty jego działalności będą wyższe od przychodów.

Prognoza wydatków na lokalny transport zbiorowy na rok 2012- plan:

- Zakup usług przewozowych komunikacji zbiorowej oraz przewóz osób niepełnosprawnych (25 000 000)
- Zakup papierowych biletów jednorazowych komunikacji miejskiej oraz kart elektronicznych, utrzymanie techniczne infrastruktury przystankowej (432 240)

W kolejnych latach 2013 – 2017 założyć należy finansowanie transportu publicznego na poziomie nieco wyższym od roku 2012. W projektach budżetu komunikacji miejskiej na rok 2017 powinno się przyjąć kwotę 32,1 mln złotych (w której zawierają się przychody z biletów i dopłaty samorządowe).

Prognoza wydatków na lokalny transport zbiorowy na lata 2013 – 2017:

Rok	Zakup usług przewozowych komunikacji zbiorowej	Utrzymanie infrastruktury przystankowej oraz zakup biletów i kart elektronicznych	Ogółem:
2013	27,0 mln zł	0,5 mln zł	27,5 mln zł
2014	28,1 mln zł	0,5 mln zł	28,6 mln zł
2015	29,2 mln zł	0,5 mln zł	29,7 mln zł
2016	30,4 mln zł	0,5 mln zł	30,9 mln zł
2017	31,6 mln zł	0,5 mln zł	32,1 mln zł

Rys. IV.3. Prognoza wydatków na lokalny transport zbiorowy w latach 2013-2017.

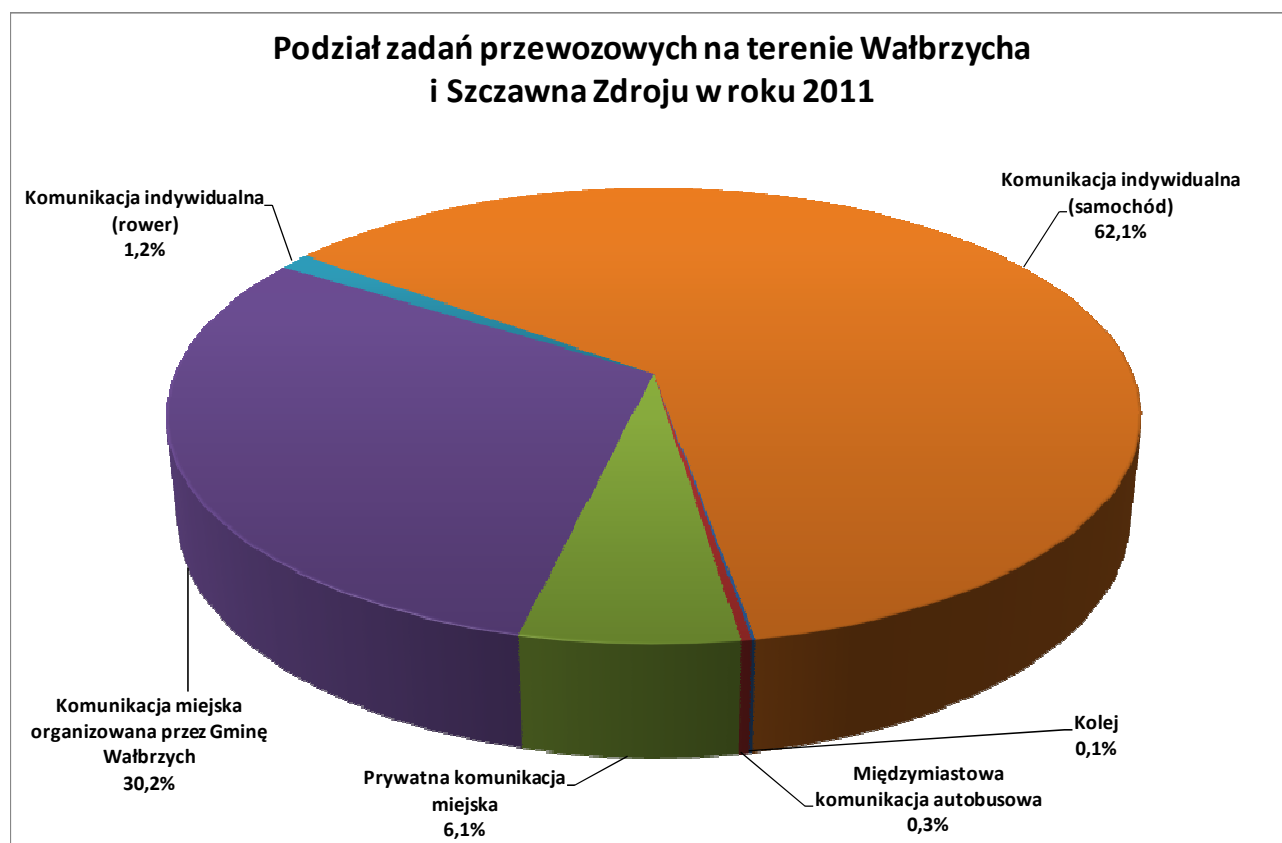
V. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

V.1. Obecny podział zadań przewozowych

W listopadzie 2011 roku na zlecenie ZDKiUM Wałbrzych przeprowadzone zostały badania potoków pasażerskich na terenie miast Wałbrzych i Szczawna-Zdroju. Na ich podstawie określono obecny podział zadań przewozowych. Jest on definiowany jako stosunek liczby podróży pieszych wewnątrzmiastowych, realizowanych przez dany rodzaj transportu, do liczby podróży pieszych ogółem.

Rodzaj i środek transportu	Udział w podróżach pieszych
Transport indywidualny (samochód osobowy)	62,1 %
Transport indywidualny (rower)	1,2 %
Komunikacja miejska organizowana przez Gminę Wałbrzych	30,2 %
Prywatna komunikacja miejska	6,1 %
Kolej regionalna	0,1 %
Międzygminna komunikacja autobusowa	0,3 %

Tab.V.1. Podział zadań przewozowych wewnątrz granic miast Wałbrzych i Szczawna-Zdroju – stan na koniec roku 2011 (został uznany za obecny podział zadań przewozowych).



V.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Miasta Wałbrzych i Szczawno-Zdrój tworzą obszar miejski o sumarycznej liczbie mieszkańców powyżej 120 tysięcy osób. W tak dużych zespołach miejskich należy dążyć do ukształtowania podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem indywidualnym i publicznym transportem zbiorowym w proporcjach 50% : 50% lub korzystniejszych dla transportu zbiorowego (zasada zrównoważonego rozwoju osiągającego co najmniej poziom równoważny między oba rodzajami transportu wewnątrzmijskiego). Miasta Wałbrzych i Szczawno-Zdrój powinny tak zaplanować i realizować strategię wspierania transportu publicznego, aby powyższą proporcję udało się uzyskać w ciągu najbliższych 20 lat.

W założeniach do przedstawionych poniżej okresów planistycznych nie wyróżniono podziału linii komunikacyjnych miejskiego transportu publicznego na te, które są organizowane przez Miasto Wałbrzych i na te, które są uruchamiane przez prywatnych przewoźników. Zbyt wiele czynników wpływa na przyszłość rozkładu proporcji przewozowych pomiędzy obie grupy linii, dlatego określenie „publiczny transport zbiorowy” zostało tutaj przedstawione w sposób ogólny i dotyczy obu grup linii.

Obszar	Transport indywidualny	Publiczny transport zbiorowy (komunikacja autobusowa)	Inne rodzaje publicznej komunikacji zbiorowej (kolej miejska)
Cały obszar	64,0 %	35,0 %	1,0 %
Śródmieście, Stary Zdrój	60,0 %	40,0 %	---
Podzamcze, Piaskowa Góra, Szczawienko	65,0 %	35,0 %	---
Podgórze, Biały Kamień, Sobięcín, Szczawno-Zdrój	60,0 %	40,0 %	---
Obszary peryferyjne (pozostałe dzielnice Wałbrzycha)	80,0 %	20,0 %	---

Tab. V.2. Planowany podział zadań przewozowych w granicach miast Wałbrzych i Szczawno-Zdrój w roku 2015.

W planie na rok 2015 założono utrzymanie obecnego podziału zadań przewozowych. Podstawowym warunkiem realizacji tego założenia, byłoby powstrzymanie skutków wynikających z załamania się wałbrzyskiego rynku transportu publicznego, które miało miejsce w latach 2009 – 2012. Utrzymanie obecnego, nadal niezłego, podziału zadań przewozowych może nastąpić tylko wtedy gdy działania ZDKiUM Wałbrzych mające na celu znalezienie nowego, sprawnie funkcjonującego operatora komunikacji gminnej oraz ulepszenie standardu taboru autobusowego będą realizowane skutecznie i kompleksowo. Zaplanowano je na lata 2013 – 2015 i optymistycznie zakłada się, że powinny one przynieść pozytywne efekty uporządkowania podstawowych zagadnień związanych z miejskim transportem publicznym oraz zahamować lub ograniczyć odpływ

podróżnych od gminnej komunikacji publicznej. Efekty tych działań nie będą natychmiastowe, należy więc ocenić, że dopiero po kilku latach przyniosą one zmianę podziału pracy przewozowej na korzyść transportu publicznego. Przyjęto, że zwiększenie przewozów komunikacją miejską nastąpi po upływie kolejnego okresu 5-letniego – pod warunkiem, że miejska polityka transportowa (wynikająca ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego – jej zadania sprecyzowano w pkt. III.1.) będzie prowadzona w sposób jednolity, długofalowy, poprawny, skuteczny i niezachwiany. Zaniechanie pozytywnych zmian lub ograniczenie ich zakresu wprowadzenia, wiązałoby się odwróceniem trendu i groźbą ponownego wystąpienia kryzysu na wałbrzyskim rynku transportu publicznego. Poprawna realizacja założeń wspomnianej strategii może po około 15 latach (rok 2030) ukształtować zrównoważony podział zadań przewozowych między transportem zbiorowym i indywidualnym (stosunek 50% : 50%).

Obszar	Transport indywidualny	Transport zbiorowy (komunikacja autobusowa)	Inne rodzaje komunikacji zbiorowej (kolej miejska)
Cały obszar	60,0 %	37,0 %	3,0 %
Śródmieście, Stary Zdrój	55,0 %	45,0 %	---
Podzamcze, Piaskowa Góra, Szczawienko	60,0 %	40,0 %	---
Podgórze, Biały Kamień, Sobięcín, Szczawno-Zdrój	55,0 %	45,0 %	---
Obszary peryferyjne (pozostałe dzielnice Wałbrzycha)	75,0 %	25,0 %	---

Tab.V.3. Planowany podział zadań przewozowych w granicach miast Wałbrzych i Szczawno-Zdrój w roku 2020 – po udanych wstępnych działaniach wspierających publiczny transport zbiorowy.

Obszar	Transport indywidualny	Transport zbiorowy (komunikacja autobusowa)	Inne rodzaje komunikacji zbiorowej (kolej miejska)
Cały obszar	50,0 %	45,0 %	5,0 %
Śródmieście, Stary Zdrój	45,0 %	55,0 %	---
Podzamcze, Piaskowa Góra, Szczawienko	55,0 %	45,0 %	---
Podgórze, Biały Kamień, Sobięcín, Szczawno-Zdrój	50,0 %	50,0 %	---
Obszary peryferyjne (pozostałe dzielnice Wałbrzycha)	65,0 %	35,0 %	---

Tab.V.4. Planowany podział zadań przewozowych w granicach miast Wałbrzych i Szczawno-Zdrój w roku 2030 – efekt długofalowych działań wspierających transport publicznych, przynoszących pozytywne efekty w kolejnym dziesięcioleciu.

V.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

Na terenie miast Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju żyje około 12 tys. osób z orzeczoną niepełnosprawnością, co stanowi 9,0% ogółu mieszkańców³⁷. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Jest to wspólne zadanie Gmin Wałbrzych i Szczawno-Zdrój, które mogą to realizować na dwóch płaszczyznach:

- Przewozy ogólnodostępne – obsługa pojazdami niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz wraz ze sprawną zdolnością przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka) posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwia podróż osobom niedosłyszącym) i system informacji dźwiękowej (pozwala na korzystanie z transportu publicznego osobom ociemniałym i niedowidzącym). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących miejski transport publiczny tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.
- Przewozy specjalne – zorganizowane i dostępne tylko dla osób niepełnosprawnych przewozy mające na celu zapewnienia im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Należy zaznaczyć, że osoby niepełnosprawne mogą korzystać tylko z miejskiego transportu publicznego organizowanego przez Gminę Wałbrzych, gdyż miejska komunikacja prywatna prawie w ogóle nie posiada taboru przystosowanego do przewozu takich osób. Reasumując, podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec miejskiego transportu zbiorowego dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Ostatecznym efektem działań organizatora wychodzącym naprzeciw preferencjom tych osób powinno być osiągnięcie i następnie utrzymywanie 100% udziału pojazdów tego typu w skali całego miejskiego taboru autobusowego. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują na zwiększenie liczby pojazdów niskopodłogowych z poprawnie działającą wizualno-dźwiękową informacją pasażerską. Mając to wszystko na uwadze Gmina Wałbrzych powinna realizować następujące zadania w ramach utrzymywania i polepszania dostępności osób niepełnosprawnych do transportu publicznego:

- organizacja przewozów specjalnych mikrobusami przystosowanymi do przewozu dzieci niepełnosprawnych (m.in. posiadających windę dla wózków niepełnosprawnych) do następujących placówek oświatowych:
 - Publiczna Szkoła Podstawowa Specjalna i Publiczne Gimnazjum Specjalne nr 10 (ul. Ogrodowa 5a, Wałbrzych);
 - Zespół Szkół z Oddziałami Integracyjnymi nr 26 (ul. Palisadowa 48, Wałbrzych);

³⁷ Źródło: Lokalny Program Rewitalizacyjny Wałbrzycha na lata 2008 – 2015.

- Integracyjne Przedszkole Samorządowe z Oddziałami Specjalnymi (ul. Hirszfelda 15, Wałbrzych).
- organizacja ogólnodostępnego miejskiego transportu publicznego, w taki sposób aby stosować zalecenia w zakresie dysponowania taborem niskopodłogowym (będące jednocześnie wiążącymi zapisami w umowach z operatorami miejskiego transportu publicznego). Celem tych zaleceń powinno być operowanie w taki sposób taborem autobusowym, aby kursował on przede wszystkim na tych liniach i kursach, które docierają w pobliże następujących obiektów użyteczności publicznej będących celami podróży dla osób niepełnosprawnych i innych grup społecznych o ograniczonej sprawności ruchowej (osoby chore i starsze):
 - Publiczne i Niepubliczne Zakłady Opieki Zdrowotnej (ul. Browarna 3, ul. Główna 4, ul. Uczniowska 21, ul. Grodzka 73, ul. Wysockiego 24, ul. 11-go Listopada 116, ul. Andersa 184, Wałbrzych);
 - Specjalistyczny Szpital im. dr A. Sokołowskiego (ul. Sokołowskiego 4, ul. Batorego 4, Wałbrzych);
 - Specjalistyczny Szpital Ginekologiczno – Położniczy im. E. Biernackiego (ul. Paderewskiego 10, Wałbrzych);
 - Cmentarz Komunalny (ul. Moniuszki, ul. Żeromskiego, Wałbrzych);
 - ZUS Oddział w Wałbrzychu (ul. Kasztanowa 1, Pl. Grunwaldzki 1, Wałbrzych);
 - Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie (ul. Zamkowa 4, Wałbrzych);
 - Powiatowy Zespół Do Spraw Orzekania o Niepełnosprawności (Al. Wyzwolenia 24, Wałbrzych);
 - Warsztaty Terapii Zajęciowej przy Zespole Szkół Specjalnych (ul. Ogrodowa 5a, Wałbrzych);
 - Powiatowy Urząd Pracy (ul. Ogrodowa 5b, Wałbrzych);
 - Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna (ul. Matejki 7, Wałbrzych);
 - Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy (ul. Orkana 55, Wałbrzych);
 - Zespół Szkół Integracyjnych (ul. Palisadowa 48, Wałbrzych);
 - Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna (Pl. Bohaterów Pracy 1, Wałbrzych);
 - Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej (ul. Beethovena 1-2, Wałbrzych);
 - Polski Związek Głuchych (ul. 11-go Listopada 128, Wałbrzych);
 - Polski Związek Niewidomych (ul. Niepodległości 162, Wałbrzych);

- stałe dążenie do zwiększenia udziału pojazdów niskopodłogowych (wyposażonych w poprawnie działającą wizualno-dźwiękową informację pasażerską) w całości taboru autobusowego operatorów miejskiego transportu publicznego.

VI. Pożądany standard usług przewozowych

Oczekiwane standardy jakości usług to szereg wymogów jakim powinien sprostać system transportu publicznego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju. Komunikacja miejska jest usługą realizowaną ze wsparciem środków publicznych, dlatego też, standardy świadczonych usług są istotnym elementem definiowanym w planie transportowym, który następnie podlega zatwierdzeniu przez Rady Gmin posiadających porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego. Ustalone standardy jakości wynikać powinny z jednej strony z oczekiwań mieszkańców a z drugiej strony z możliwości finansowych samorządów udzielających dotacji do transportu publicznego. Standardy powyższe to wykaz wymagań wobec systemu transportowego z kilku kluczowych dziedzin:

- z ochrony środowiska miejskiego,
- z konieczności zapewnienia powszechnej dostępności mieszkańców do usług publicznych,
- z konieczności zapewnienia dostępności usług przewozowych dla osób niepełnosprawnych,
- w zakresie wymogów jakości świadczonych usług.

VI.1. Wymagane standardy w zakresie ochrony środowiska

Polska, zostając w maju 2004 roku nowym członkiem Unii Europejskiej, zobowiązała się m.in. do wypełniania jej wymogów prawnych, szczególnie tych z zakresu ochrony środowiska. Podkreśla to przede wszystkim art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój jest więc 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 na poprawę warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

VI.1.1. Polityka zrównoważonego rozwoju. Zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim

Jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast jest transport, jednocześnie jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość życia mieszkańców miast. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego (nie mniej niż 50 %) w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście jest najważniejszym zadaniem władz samorządowych, które w największym stopniu wpływa na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Jeden autobus, który zastępuje 50 samochodów w miejskim ruchu ulicznym jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska miejskiego. Zatem najważniejszym działaniem władz miejskich powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt, priorytetów i ograniczeń, aby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego.

Polityka zrównoważonego rozwoju określa jak rozwijać transport miejski tak aby minimalizować jego negatywny wpływ na środowisko życia mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii komunikacji z wykorzystaniem załatwiania spraw drogą elektroniczną oraz politykę transportową promującą wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich, tak aby jego udział w zmotoryzowanym ruchu miejskim był wyższy niż 50 %.

Zalecane w niniejszym planie kierunki działań promujące transport zbiorowy w stosunku do indywidualnego wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- ograniczenia ruchu pojazdów indywidualnych w ścisłym centrum w postaci: stref ruchu uspokojonego oraz nowych ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
- ograniczanie liczby miejsc parkingowych w ścisłym centrum wraz z rozszerzaniem stref płatnego parkowania,
- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej w stosunku do pozostałych pojazdów.

Pomimo że są to działania z pozoru niepopularne względem użytkowników samochodów osobowych, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, ponieważ najsilniej wpływają one na wzrost udziału przejazdów publicznymi środkami lokomocji kosztem komunikacji indywidualnej co w konsekwencji prowadzi do zmniejszenia poziomu zatłoczenia dróg, emisji spalin, hałasu, oraz kosztów funkcjonowania miasta (wysokości dopłat do transportu publicznego). Jednocześnie wzrasta wówczas atrakcyjność życia w mieście powstrzymując degradację i wyludnianie się centrum na rzecz peryferii oraz otoczenia miasta.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta oraz sieć dostępnych dróg determinują kształt systemu transportowego. Transport bardzo silnie oddziałuje na środowisko naturalne i antropogeniczne, dlatego, w celu ograniczenia jego uciążliwości należy powiązać wszelkie działania przestrzenne, gospodarcze i społeczne w mieście konfrontując je z rygorami ochrony środowiska³⁸. W celu

³⁸ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska

odpowiedniego kształtowania różnych sfer rozwoju miasta należy weryfikować ich zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu oraz z założeniami niniejszego planu w szczególności dotyczy to zagadnień związanych z:

- polityką przestrzenną – poprzez kształtowanie zagospodarowania terenu pozwalającego na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityką gospodarczą – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki nie powodujących uciążliwości w sieci transportu drogowego, promowanie kolei jako ekologicznego i bezpiecznego środka przewozu towarów, lokowanie działalności gospodarczej wymagającej obsługi transportowej w pobliżu sieci kolejowej,
- polityką społeczną – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych mieszkańców (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z bezsilnikowych środków transportu).

VI.1.2. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach komunikacji miejskiej

Ważnym elementem ochrony środowiska jest utrzymanie wysokiego udziału taboru komunikacji miejskiej wyposażonego w silniki ekologiczne. Aktualnie, nowoczesne silniki diesla spełniające wymogi normy Euro 5 oraz wyższej EEV charakteryzują się emisją zanieczyszczeń spalin porównywalną z silnikami zasilanymi gazem. Prawdopodobnie w najbliższym czasie postęp techniczny i rozwój nowych technologii umożliwi zastosowanie elektrycznych napędów w autobusach bez konieczności zasilania z zewnętrznych sieci trakcyjnych (jak w dzisiejszych trolejbusach). Równolegle, testowane są inne napędy alternatywne jak m.in. ogniwa wodorowe. Wobec powyższego, z punktu widzenia doboru optymalnego napędu (porównując cenę zakupu i stopień emisji szkodliwych składników spalin), w perspektywie najbliższych 5 lat zaleca się zakup nowego taboru wyposażonego w silniki diesla spełniające wymogi norm EEV. Prawdopodobnie od roku 2015 wprowadzona zostanie nowa norma Euro-6, której wymogi będą musiały spełniać wszystkie nowe pojazdy. Ze względu na znaczny koszt wymiany taboru, wystarczające jest przyjęcie założenia, że nowy ekologiczny tabor powinien być eksploatowany w Wałbrzychu w trybie ciągłym, tzn. codziennie na zmianie I oraz II, natomiast tabor starszy nie spełniający najwyższych reżimów czystości spalin, w ograniczonym zakresie, tzn. tylko jedną zmianę w dni robocze. Według tego założenia proponuje się kształtować wymagania SIWZ w przetargach na obsługę linii komunikacji miejskiej, których organizatorem jest miasto Wałbrzych. Dzięki przyjęciu wyżej wymienionej zasady ponad 80 % kilometrów wykonywanych będzie przez pojazdy ekologiczne.

VI.1.3. Ruch rowerowy i pieszy

Oprócz popularyzacji transportu zbiorowego istotne jest również kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych oraz rozwijanie niezmotoryzowanych, mniej uciążliwych dla środowiska form przemieszczania się, takich jak ruch rowerowy i pieszy.

Wzbudzenie ruchu rowerowego do zadawalającego poziomu, powyżej 5% udziału w ruchu miejskim, wymaga budowy i wydzielenia systemu dróg rowerowych pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po mieście. Dodatkowe działania to budowa parkingów rowerowych, jak również koordynacja z komunikacją zbiorową w postaci parkingów (Bike & Ride), wprowadzenie systemu ogólnodostępnych rowerów miejskich oraz możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji. Ze względu na uwarunkowania wynikające z ukształtowania terenu miasta, a przede wszystkim: deficyt przestrzeni, znaczne spadki i wzniosy terenu oraz rozciągłość na osi północ – południe, wybudowanie infrastruktury niezbędnej dla uzyskania istotnego wzrostu ruchu rowerowego w Wałbrzychu jest znacznie trudniejsze niż w miastach położonych na terenach równinnych.

Niemniej istotna jest konieczność poprawy warunków ruchu pieszego, który w powiązaniu ze sprawną komunikacją miejską, szczególnie w centralnych, historycznych częściach miasta może być alternatywą dla przemieszczania się samochodem osobowym. Działania promocji ruchu pieszego zalecane w niniejszym planie to:

- likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego,
- tworzenie atrakcyjnego otoczenia wzdłuż ciągów pieszych,
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych,
- tworzenie ciągów pieszo – jezdnych bez wydzielonych jezdni dla aut, gdzie piesi posiadają pierwszeństwo w ruchu,
- lokalizacja dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi przystanków komunikacji miejskiej.

Działania podwyższające atrakcyjność ruchu pieszego w centrum miasta pozwolą na odzyskanie pierwotnych funkcji handlowych oraz turystyczno – rekreacyjnych, jak również wpłyną na podniesienie jakości życia w centrum, oraz powstrzymanie procesu wyludniania i degradacji obszaru staromiejskiego.

VI.2. Dostępność usług transportu publicznego w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju

VI.2.1. Założenia ogólne

Podstawową zasadą racjonalnego planowania komunikacji zbiorowej w mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednakże z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach dynamicznych spadków liczby pasażerów, jakie miały miejsce w Wałbrzychu na przestrzeni ostatnich lat, należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej miasta, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego i wzrostu zatłoczenia układu drogowego miasta na skutek niekontrolowanego wzrostu ruchu pojazdów indywidualnych. Dostępność transportu indywidualnego dla osób dysponujących samochodem osobowym jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Zapewnienie komunikacji miejskiej jest zadaniem własnym gmin, finansowanym wyłącznie z budżetów tych gmin. Precyzyjne zdefiniowanie zasad dostępności do usług przewozowych jako minimalnego, dopuszczalnego poziomu usług przewozowych dla poszczególnych grup mieszkańców rozumianych jako mieszkańców wydzielonych rejonów miast pozwoli na w miarę sprawiedliwą dystrybucję świadczeń – dotowanych ze środków publicznych oraz zachowanie dostępności transportu zbiorowego dla mieszkańców poszczególnych rejonów miast. Standard ten globalnie wyznaczany jest z uwzględnieniem:

- potrzeb przewozowych,
- prowadzonej polityki transportowej miast,
- możliwości finansowych budżetów miast.

Miarami standardu dostępność transportu publicznego dla potencjalnych użytkowników w poszczególnych rejonach miast są:

- odległość przystanku od źródła (celu) podróży,
- częstotliwość pojawiania się środków lokomocji na przystankach (lub średni czas oczekiwania na pojazd).

Odległość przystanku od źródła (celu podróży) z uwagi na znaczne obszarowe rozproszenie różnych źródeł i celów podróży została zamieniona na parametr odległość od trasy komunikacji miejskiej. Dopiero na etapie szczegółowego projektowania systemu transportowego, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi poszczególnych celów podróży wyznaczane będą dokładne lokalizacje przystanków.

Oba powyższe parametry zostały zdefiniowane w niniejszym planie jako obowiązujący standard usług i będą one wyznacznikami kształtowania sieci linii oraz rozkładów jazdy komunikacji miejskiej

w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju, a dokonywanie zmian w komunikacji zbiorowej naruszające opisany w nich minimalny poziom usług bez zmiany niniejszego planu nie będzie możliwe.

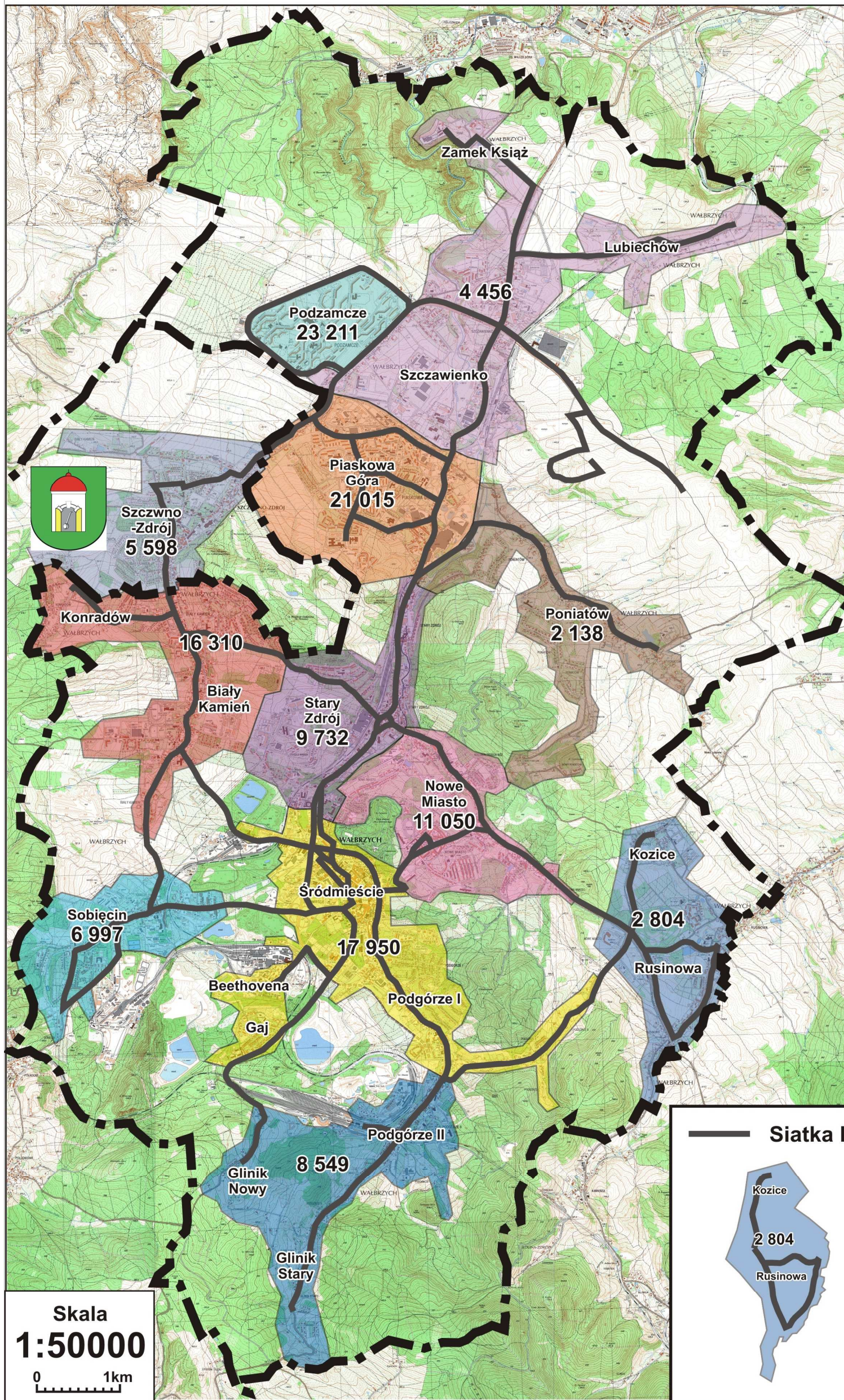
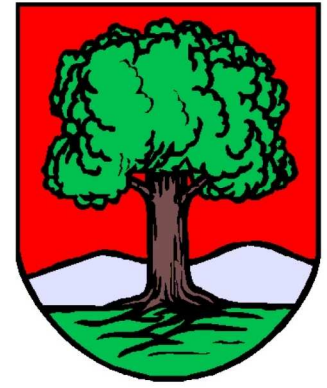
VI.2.2. Klasyfikacja rejonów miast

Zróżnicowane popytu na usługi komunikacji zbiorowej w różnych obszarach miasta wymusza analogiczne zróżnicowanie standardów obsługi tych obszarów. Analiza zróżnicowania popytu uzasadnia wyróżnienie 4 kategorie obsługi komunikacją zbiorową i zakwalifikowanie każdego rejonu miasta do jednej z tych kategorii.

O przynależności danego rejonu do określonej kategorii decydują następujące czynniki:

- liczba mieszkańców,
- liczba podróży z danego rejonu,
- lokalizacja istotnych celów podróży (np. dworce kolejowe),
- bliskość centrum,
- położenie w zabudowie wielorodzinnej wysokiej lub niskiej, rozproszonej.

Obszary zurbanizowane podzielone na dzielnice i rejony wraz z liczbą mieszkańców je zamieszkujących



Rys. VI.1. Liczba mieszkańców poszczególnych obszarów i dzielnica Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju.

Standard jakości usług dla osiedli położonych na trasach tranzytowych do innych osiedli będzie zwykle zawyżony w wyniku nałożenia się wielu tras na jednym ciągu komunikacyjnym. Na rysunku VI.1. pokazano liczbę mieszkańców poszczególnych osiedli Wałbrzycha i Szczawna- Zdroju.

Do kategorii I zaliczono rejon Śródmieścia w zasięgu ulic: Wysockiego, 1 Maja, Sikorskiego, Al. Wyzwolenia i Pl. Tuwima gdzie występuje nałożenie się wielu linii komunikacyjnych leżących na głównych ciągach komunikacyjnych, na których standard dostępności transportu publicznego jest bardzo wysoki, oraz rejon znajdujący się w zasięgu głównego ciągu komunikacyjnego łączącego Śródmieście z osiedlami Piaskowa Góra i Podzamcze (ciąg ulic: Armii Krajowej, Wrocławskiej i Głównej gdzie maksymalne odstępy pomiędzy kolejnymi autobusami w dni robocze nie powinny być dłuższe niż 7,5 minut w ciągu dnia oraz 15 minut wieczorem i w święta.

Kategoria II charakteryzuje się dobrą obsługą komunikacyjną, są to obszary o zwartej, wysokiej zabudowie wielorodzinnej takie jak: Podzamcze, Nowe Miasto, ciąg komunikacyjny łączący Szczawno-Zdrój z Białym Kamieniem i Śródmieściem, Sobięcín, ciąg komunikacyjny Śródmieście – Podgórze – Dworzec Gł. PKP. Maksymalne odstępy pomiędzy kolejnymi autobusami w dni robocze nie powinny być dłuższe niż 15 minut w szczycie komunikacyjnym, 15 minut po szczycie oraz 30 minut wieczorem i w święta.

Do kategorii III zaliczono głównie rejony starej zabudowy wielorodzinnej takie jak: ul. Wyszyńskiego i Szpital Specjalistyczny im. dr Sokołowskiego, Rusinowa, Szczawienko oraz ciągi komunikacyjne: Sobięcín – Biały Kamień, Szczawno-Zdrój – Podzamcze i Gaj – Glinik Nowy. Maksymalne odstępy pomiędzy kolejnymi autobusami w dni robocze nie powinny być dłuższe niż 30 minut w szczycie komunikacyjnym, 30 minut po szczycie oraz 60 minut wieczorem i w święta.

Kategorię IV stanowią słabo zaludnione obszary miast o zabudowie głównie jednorodzinnej, rozproszonej lub tzw. dawne wsie ulicówki (łańcuchowe), gdzie zaleca się kursowanie komunikacji miejskiej z częstotliwością co 60 minut w ciągu dnia z możliwością zawieszania kursów wieczorem oraz w dni świąteczne.

Dopuszcza się aby obsługa rejonów z kategorii IV realizowana była wyłącznie prywatną komunikacją mikrobusową a w uzasadnionych przypadkach lub w porach o mniejszej ruchliwości komunikacja mikrobusowa może być wykorzystywana do obsługi regionów kategorii III.

Najdłuższe dopuszczalne odstępy pomiędzy kolejnymi pojazdami dla trzech charakterystycznych pór dnia roboczego oraz dnia wolnego od pracy zdefiniowano dla 4 różnych kategorii rejonów miast.

W tabeli nr VI.1. przedstawiono wykaz rejonów przyporządkowanych do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalne częstotliwości minimalne dla każdej z kategorii w różnych porach dnia (w szczycie dnia roboczego / po szczycie w dniu roboczym / wieczorem i w dni wolne od pracy).

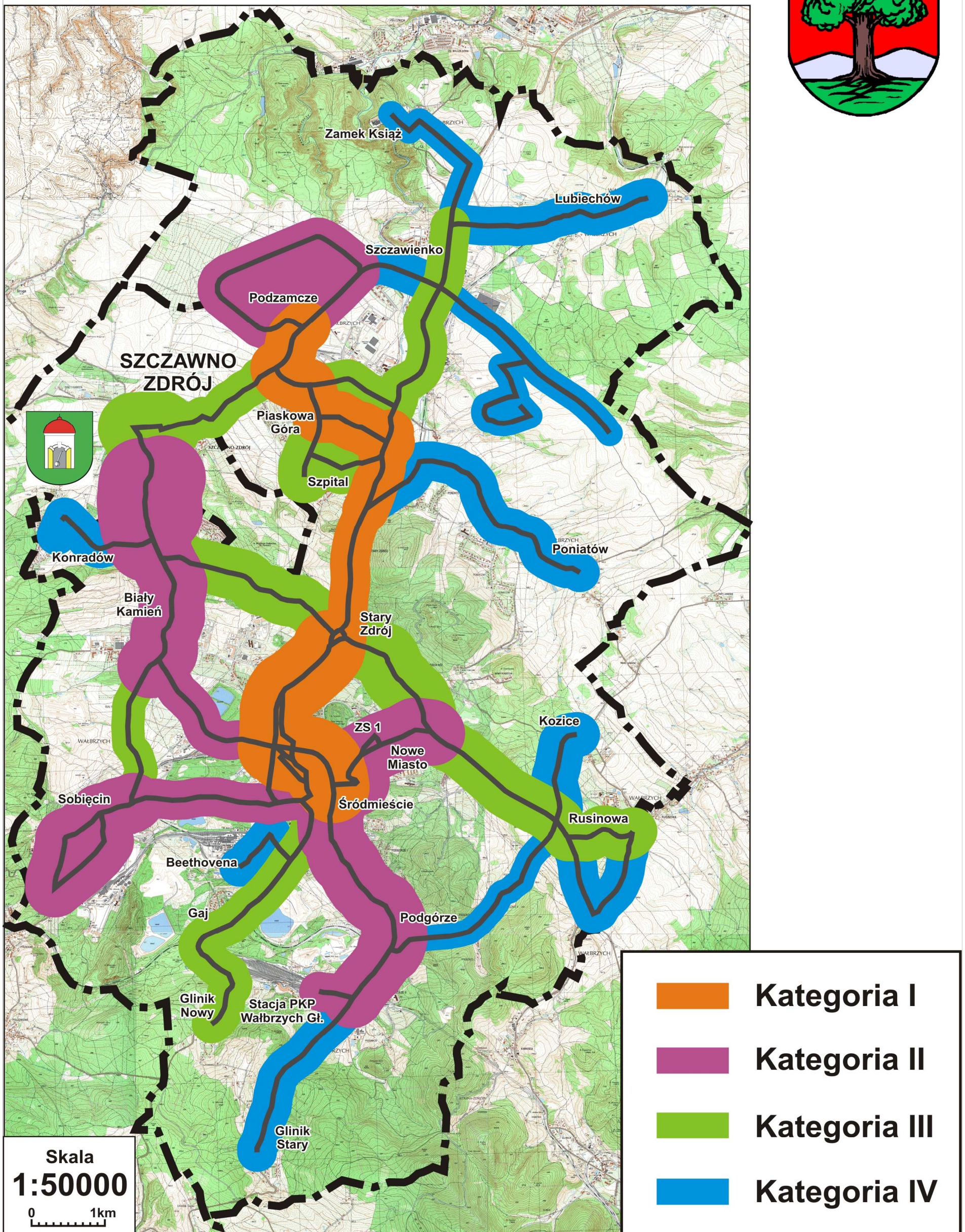
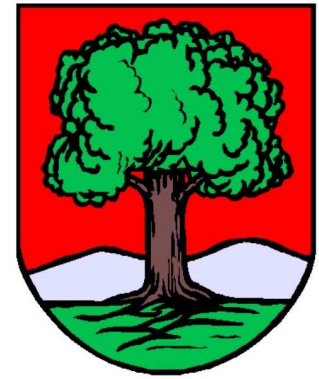
Kategoria	Obszar lub ciąg komunikacyjny z przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Maksymalny czas oczekiwania – częstotliwość graniczna		
		W dni robocze w szczycie od 6:30 do 8.30 i od 13.30 do 16.30	W dni robocze po szczycie: od 8.30 do 13.30 oraz od 16.30 do 20:30	W dni wolne oraz w dni robocze wieczorem (po 20:30)
Kat. I	Śródmieście	7,5'	7,5'	15'
	ul. Wrocławska	7,5'	7,5'	15'
	Piaskowa Góra	7,5'	7,5'	15'
Kat. II	Podzamcze (dookoła dla każdego kierunku osobno)	15'	15'	30'
	Szczawno-Zdrój – Biały Kamień - Śródmieście	15'	15'	30'
	Nowe Miasto	15'	15'	30'
	Sobięcin	15'	15'	30'
	Śródmieście – Podgórze – Dworzec Gł. PKP	15'	15'	30'
Kat. III	Ul. Wyszyńskiego i Szpital Specjalistyczny im dr. Sokołowskiego	30'	30'	60'
	Rusinowa	30'	30'	60'
	Szczawienko	30'	30'	60'
	Trasa linii 18 (odcinki: Sobięcin – Biały Kamień i Szczawno-Zdrój – Podzamcze)	30'	30'	60'
	Gaj – Glinik Nowy	30'	30'	60'
Kat. IV	Glinik Stary	30'	60'	60'
	ul. Beethovena	60'	60'	60'
	Kozice	60'	60'	60'
	Poniatów	60'	60'	60'
	Lubiechów	60'	60'	60'
	Zamek Książ	60' (w sezonie co 20'/40')	60' (w sezonie co 20'/40')	60' (w sezonie co 20'/40')
	Konradów	60'	60'	60'
	Ulica Świdnicka	60'	60'	60'
	WSSE, ul. Uczniowska	Zgodnie z zapotrzebowaniem		

Tab. VI.1. Sieć komunikacyjna – wykaz obszarów z planowaną realizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi częstotliwościami minimalnymi.

Podane w tabeli częstotliwości są wartością minimalną, której bez zmiany niniejszego planu nie należy przekraczać. Ze względów marketingowych oraz w przypadkach uzasadnionych zwiększonym zapotrzebowaniem możliwe jest kursowanie autobusów częściej niż podano w tabeli.

Na rysunku VI.2. przedstawiono powyższy podział miasta na rejony o zróżnicowanej kategorii obsługi komunikacją miejską.

Podział miasta na obszary o określonej kategorii obsługi komunikacją zbiorową



Rys. VI.2. Sieć komunikacyjna z przewozami o charakterze użyteczności publicznej – z podziałem Wałbrzycha i Szczawnie-Zdroju na rejony o zróżnicowanej kategorii obsługi komunikacją miejską.

VI.3. Standardy dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

Grupa osób w wieku poprodukcyjnym³⁹, a zatem osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi 19,3% ludności Powiatu Wałbrzyskiego, w tym 19,8% mieszkańców Wałbrzycha oraz 24,2% mieszkańców Szczawnia-Zdroju. W obszarze obsługi komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Wałbrzych osoby starsze stanowią łącznie 20% ludności obszaru obsługi, a wśród pasażerów komunikacji publicznej odsetek ten jest jeszcze wyższy.

Osoby z różnym stopniem niepełnosprawności w Powiecie Wałbrzyskim⁴⁰ stanowią około 20% mieszkańców, a w samym Wałbrzychu prawie 22%. Ponad połowę niepełnosprawnych zalicza się do grupy osób w wieku produkcyjnym.

Transport publiczny otwarty na osoby niepełnosprawne umożliwia aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, pomaga w przemieszczaniu się, zapewnia możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier jakie tworzą autobusy z wysoką podłogą, przystanki nie dostosowane do wysokości stopni w pojazdach, niedogodne drogi dojścia do przystanków, przejścia podziemne, przejścia przez jezdnię, sygnalizacje świetlne, parkingi.

Zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści) i niepełnosprawnym, matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej należy do zadań własnych samorządów. W całej Europie postępuje obecnie proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z czym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania komunikacją miejską.

Podstawowe działania poprawiające dostępność transportu publicznego dla niepełnosprawnych:

- wymiana taboru komunikacji miejskiej na pojazdy niskopodłogowe i niskowejściowe,
- podwyższanie peronów przystankowych do wysokości progów wejściowych do pojazdów,
- stosowanie pochylni oraz usuwanie przeszkód na drogach dojść pomiędzy źródłami i celami podróży a przystankami komunikacji miejskiej,
- stosowanie innych usprawnień ułatwiających niepełnosprawnym korzystanie z transportu publicznego.

³⁹ Statystyczne vademecum samorządowca 2011

⁴⁰ Powiatowy program działań na rzecz osób niepełnosprawnych w powiecie wałbrzyskim na lata 2004-2008

VI.3.1. Wymiana taboru komunikacji miejskiej na przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych

Aktualnie (stan na 01.03.2012r.) w wałbrzyskiej komunikacji miejskiej na ogólną liczbę 71 pojazdów, eksploatowanych jest 45 pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Stanowią one 63% taboru.

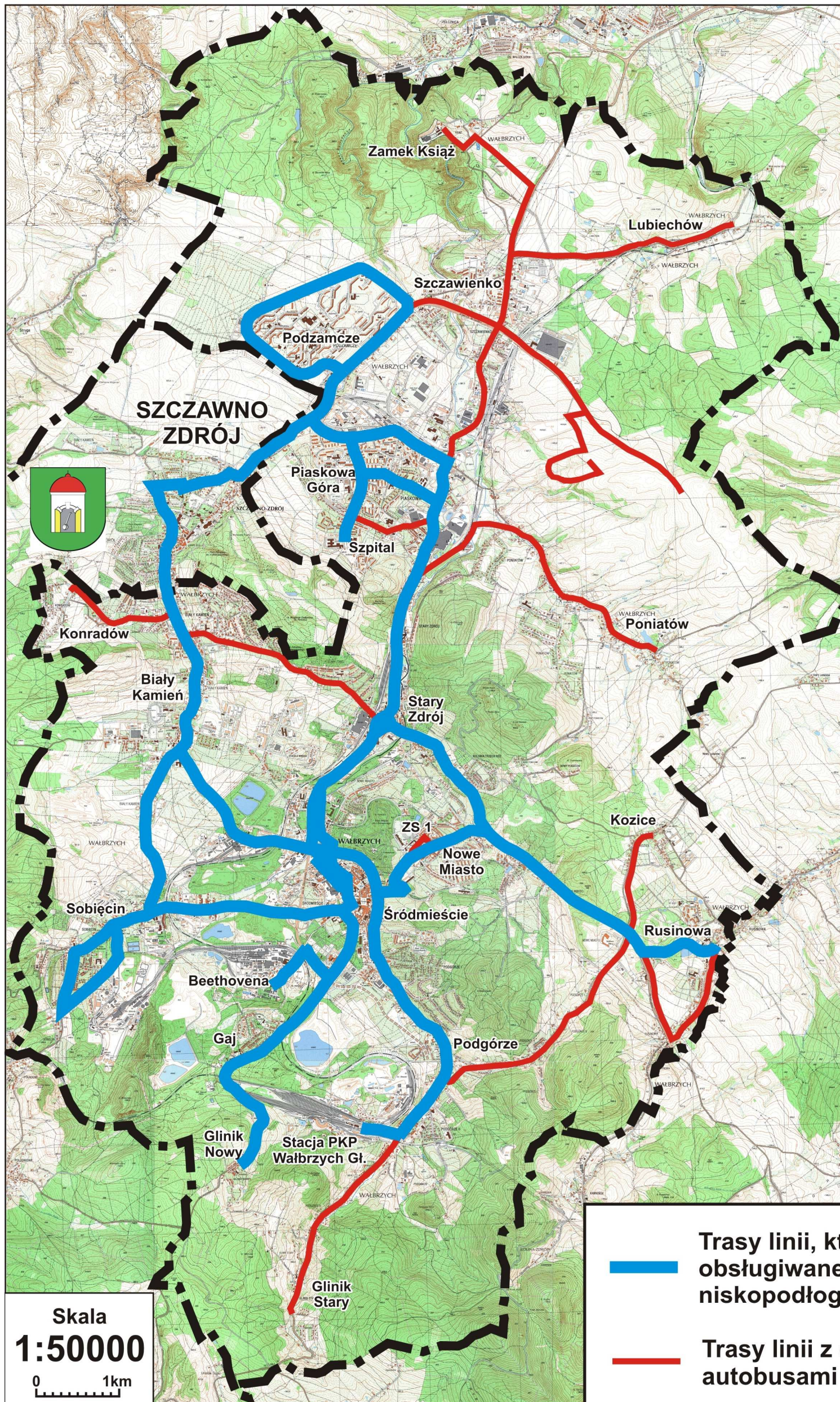
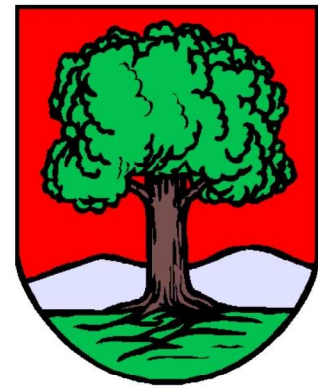
Działania władz Wałbrzycha w zakresie wymiany taboru komunikacji miejskiej prowadzą do pozyskania, 20 sztuk nowego taboru autobusowego, który zostanie wprowadzony do eksploatacji jeszcze w 2012 roku. Dodatkowo, w roku bieżącym ogłoszony zostanie przetarg na obsługę linii wałbrzyskiej komunikacji miejskiej, którego zwycięzca będzie zobowiązany do zakupu kolejnych nowych autobusów niskopodłogowych lub niskowejściowych. Tym sposobem ulicami Wałbrzycha i Szczawna- Zdroju już w przyszłym roku kursować będzie co najmniej 75% pojazdów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych, wówczas cel w postaci usunięcia bariery taborowej dla niepełnosprawnych zostanie praktycznie osiągnięty.

Oprócz niskiej podłogi w pojazdach warto stosować również inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z transportu miejskiego:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- głosowa i elektroniczna zapowiedź kolejnego przystanku,
- specjalne miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- automaty biletowe zlokalizowane blisko miejsc dla osób niepełnosprawnych.

Na rysunku VI.3.1.1. wskazano na których ciągach, w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju kursować będą autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych po realizacji inwestycji taborowych.

Trasy linii komunikacyjnych po których powinny kursować autobusy przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej (pojazdy niskopodłogowe)



Trasy linii, które powinny być obsługiwane autobusami niskopodłogowymi

Trasy linii z opcjonalną obsługą autobusami niskopodłogowymi

Rys. VI.3. Ciągi komunikacyjne po których kursować będą autobusy niskopodłogowe po zrealizowaniu najbliższych inwestycji taborowych.

VI.3.2. Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych

Oprócz wymiany taboru, dla zapewnienia mobilności osobom starszym i niepełnosprawnym, należy wykonać szereg inwestycji eliminujących bariery swobodnego przemieszczania się na styku pojazdu z przystankiem poprzez wyniesienie wysokości peronu do odpowiedniej wysokości oraz poprzez umożliwienie kierującym autobusami podejżdżania możliwie jak najbliżej krawędzi peronu przystankowego. Rozwiązania techniczne oraz przykłady dobrych praktyk pokazano w dalszej części opracowania.

Nie mniej od peronów, ważne jest zapewnienie niepełnosprawnym możliwości bezkolizyjnego dojścia do przystanków oraz przekraczania jezdni jak i dotarcia do celów podróży. Dlatego należy obniżyć krawężniki na przejściach dla pieszych oraz budować różnego rodzaju pochylnie umożliwiające niepełnosprawnym samodzielne pokonywanie wzniesień na wózkach.

W celu koordynacji działań organizacyjnych oraz inwestycyjnych, zaleca się utrzymać zarządzanie transportem publicznym oraz całą infrastrukturą miejską, z której korzystają niepełnosprawni w jednej jednostce organizacyjnej miasta Wałbrzycha.

VII. Zasady organizacji rynku przewozów

VII.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 wynika, że za transport lokalny na swoim obszarze odpowiadają gminy.

Zasady organizacji i zarządzania zbiorowym transportem pasażerskim reguluje ustawa z dnia 16 grudnia 2010 (Dz. U. z 2011 nr 5 poz. 13).

W myśl powyższej ustawy organizatorem transportu publicznego na obszarze Wałbrzycha jest Prezydent Miasta. Jednocześnie w wyniku porozumienia pomiędzy Wałbrzychem i Szczawnem-Zdrojem Burmistrz Szczawna-Zdroju przekazał Prezydentowi Wałbrzycha kompetencję organizacji transportu na terenie miasta Szczawno-Zdrój. W wyniku tego porozumienia, wszystkie linie łączące oba miasta są elementem systemu komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Wałbrzych. Prezydent Wałbrzycha posiada wyspecjalizowaną jednostkę pod nazwą Zarząd Dróg Komunikacji i Utrzymania Miasta, która w jego imieniu pełni funkcję organizatora transportu miejskiego. Rozszerzanie systemu linii komunikacji miejskiej o kolejne miejscowości jest możliwe w drodze porozumień międzygminnych.

W przypadku gdy Wałbrzych zostanie miastem na prawach powiatu, Prezydent Miasta będzie mógł być organizatorem komunikacji międzypowiatowej – wykraczającej poza granice powiatu grodzkiego jeśli zawarte zostanie porozumienie o wspólnej organizacji transportu

międzypowiatowego ze starostą właściwego powiatu ziemskiego. Wówczas do linii przekraczających granicę pomiędzy powiatami (grodzkim i ziemskim) możliwe będzie uzyskanie dopłat z budżetu centralnego, z tytułu stosowania ulg ustawowych (dopłaty te nie przysługują komunikacji miejskiej). Prezydent Wałbrzycha po uzyskaniu statusu Starosty powiatu grodzkiego uzyska kompetencje wydawania zezwoleń na prowadzenie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym dla linii obsługujących teren miasta Wałbrzycha oraz powiatów sąsiednich.

W systemie transportu publicznego w Wałbrzychu funkcjonują linie komunikacji miejskiej których organizatorem jest Prezydent Miasta oraz linie tzw. komercyjne – pozbawione dofinansowania ze środków publicznych, obsługiwane na własne ryzyko przewoźników.

Organizator transportu publicznego wyłania operatora usług publicznego transportu zbiorowego w drodze przetargu nieograniczonego lub w drodze zlecenia bezpośredniego zgodnie z art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizator jest również odpowiedzialny za kontrolę jakości usług świadczonych przez operatorów.

VII.2. Zasady przygotowywania oferty przewozowej transportu zbiorowego (marketing usług przewozowych).

VII.2.1. Ustalanie planu zadań przewozowych na rok

Organizacją transportu publicznego na obszarze Wałbrzycha i Szczawna- Zdroju zajmuje się Zarząd Dróg Komunikacji i Utrzymania Miasta. Organizator ten, każdego roku, w terminie do 30 sierpnia powinien przygotowywać: „Roczny plan usług przewozowych” na rok następny. Plan ten powinien być przygotowywany w oparciu o następujące dane:

- wytyczne niniejszego Planu transportowego Wałbrzycha i Szczawna- Zdroju,
- wyniki badań marketingowych rynku komunikacji zbiorowej,
- wielkość planowanych środków budżetowych gmin na dopłaty do komunikacji zbiorowej,
- prognozowaną wartość przychodów ze sprzedaży biletów,
- prognozowane ceny usług przewozowych operatorów transportu publicznego.

Roczny plan działalności przewozowej powinien zawierać:

- planowaną sieć komunikacyjną ze szczegółowym określeniem tras przebiegów linii,
- tabelę częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszego planu,
- planowaną liczbę wozokilometrów na wszystkich liniach,

- plan finansowy na rok następny określający prognozę kosztów realizacji rozkładów jazdy przez operatorów, prognozę kosztów organizatora transportu zbiorowego, prognozę wielkości wpływów ze sprzedaży biletów oraz niezbędną wysokość dopłat gmin do publicznego transportu zbiorowego.

Dopłaty gmin o których mowa powinny zostać ujęte w projektach budżetów tych gmin, a organizator transportu powinien otrzymać do końca miesiąca września wstępną akceptację wysokości tych kwot.

Brak akceptacji wysokości dopłat gmin wymaga zmiany zapisów rocznego planu działalności przewozowej w celu osiągnięcia równowagi finansowej lub wskazania dodatkowych źródeł finansowania. Jeśli, po uchwaleniu budżetów na dany rok liczba środków przeznaczonych na transport zbiorowy będzie mniejsza od prognozy zamieszczonej planie działalności przewozowej na ten rok, należy wykonać aktualizację rocznego planu działalności przewozowej oraz wprowadzić zmiany w sieci komunikacyjnej i rozkładach jazdy zgodne z powyższą aktualizacją. Plan działalności przewozowej na rok kolejny uwzględniać powinien ewentualny brak środków finansowych na transport zbiorowy w roku poprzedzającym.

Jeśli zmiany przygotowane w rocznym planie działalności przewozowej lub w jego aktualizacji spowodują naruszenie minimalnych standardów zapisanych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju to należy wykonać aktualizację Planu wraz z uchwaleniem aktualizacji przez Rady Miejskie Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju.

VII.2.2. Zasady wyznaczania tras linii

Trasy linii komunikacji miejskiej wyznaczane są w oparciu o tradycje historyczne oraz w oparciu o wyniki badań i analiz marketingowych prowadzonych przez organizatora transportu miejskiego. Mniejsza liczba linii kursujących z większą częstotliwością jest korzystniejsza z punktu widzenia użyteczności produktu jakim jest komunikacja miejska.

Istnienie każdej z linii komunikacji miejskiej powinno być uzasadnione wielkością popytu, lub względami społecznymi. Przyjęto, że utrzymanie linii komunikacji miejskiej jest uzasadnione wielkością popytu, jeżeli przy kursowaniu z częstotliwością wyższą lub równą 30 minut, wielkość popytu na usługi przewozowe (mierzona maksymalnym napełnieniem pojazdów kursów jadących w jednym kierunku) jest wyższa niż 25% podaży miejsc ogółem.

Względy społeczne należy brać pod uwagę gdy linia stwarza jedyną możliwość dojazdu dla mieszkańców obszarów przez które przebiega oraz gdy jest ona elementem systemu wynikającym z gwarantowanego niniejszym planem minimalnego standardu dostępności usług przewozowych.

Standardy minimalnych częstotliwości kursowania w poszczególnych porach dnia oraz dniach tygodnia są wyznacznikiem minimalnej oferty usług jaką miasta powinny zagwarantować swoim mieszkańcom. Szczegółowo standardy te opisano w rozdziale 6 Planu transportowego Wałbrzycha

i Szczawna- Zdroju. Jeżeli napełnienia pojazdów lub innego rodzaju zapotrzebowanie na usługi przewozowe wymagają zastosowania lepszej oferty niż przyjęte standardy minimalne to, uwzględniając możliwości budżetowe miast oraz szacowaną wielkość przychodów ze sprzedaży biletów, organizator może podejmować decyzje o wprowadzeniu większej liczby kursów lub uruchomieniu nowej linii. Decyzje o uruchomieniu nowej linii lub dodatkowych kursów na liniach istniejących powyżej zdefiniowanych w Planie transportowym Wałbrzychu i Szczawna- Zdroju wartości minimalnych, mogą być podejmowane przez organizatora jako działania marketingowe zmierzające do pozyskania dodatkowych klientów. Rezultaty tych działań powinny być monitorowane.

VII.2.3. Wytyczne do rozkładów jazdy linii

Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej należy opracowywać dla czterech rodzajów dnia tygodnia:

- dnia roboczego roku szkolnego (ważny od rozpoczęcia do zakończenia roku szkolnego),
- dnia roboczego wakacyjnego (ważny od rozpoczęcia do zakończenia wakacji),
- dla sobót oraz dni między świątecznych,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach można wprowadzać rozkłady jazdy wakacyjne dla dni wolnych od pracy oraz rozkłady jazdy dla dni roboczych roku szkolnego, które są wolne od nauki (np.: ferie zimowe itp.). Szczególne odstępstwa oraz częściowe zawieszania kursowania komunikacji miejskiej mogą być stosowane w okresach świątecznych: Święta Bożego Narodzenia, Nowy Rok, Wielkanoc, gdy występuje minimalne zapotrzebowanie na usługi przewozowe, jak również 1 listopada gdy występuje zwiększone zapotrzebowanie na przewozy głównie w kierunku cmentarzy.

W rozkładach jazdy, w porach zwiększonego zapotrzebowania na usługi przewozowe (szczytach) należy stosować większą częstotliwość kursowania linii kierując się wynikami badań popytu. Rozkłady jazdy na okres wakacyjny charakteryzować się powinny obniżoną częstotliwością kursowania.

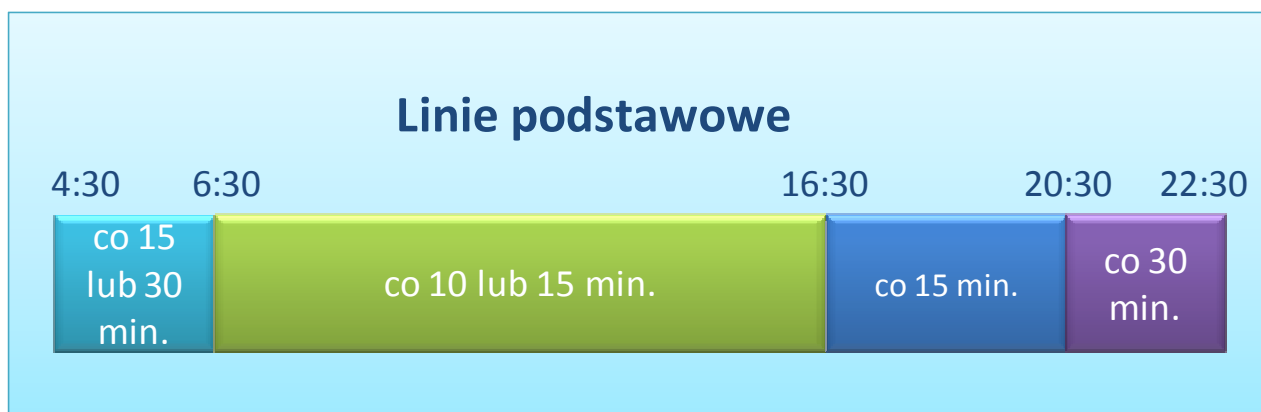
W okresach zmniejszonego zapotrzebowania na usługi przewozowe, stosowanie mniej pojemnego taboru powinno mieć priorytet nad zmniejszaniem częstotliwości kursowania linii i zawieszaniem obsługi linii.

Częstotliwości kursowania należy tak dobierać aby były one dzielnikiem liczby 60 co umożliwi powtarzalność minut odjazdów w kolejnych godzinach oraz ułatwi synchronizację odjazdów poszczególnych linii jadących w tym samym kierunku a tym samym wyeliminowanie grupowania pojazdów oraz długich przerw pomiędzy odjazdami autobusów jadących w tym samym kierunku.

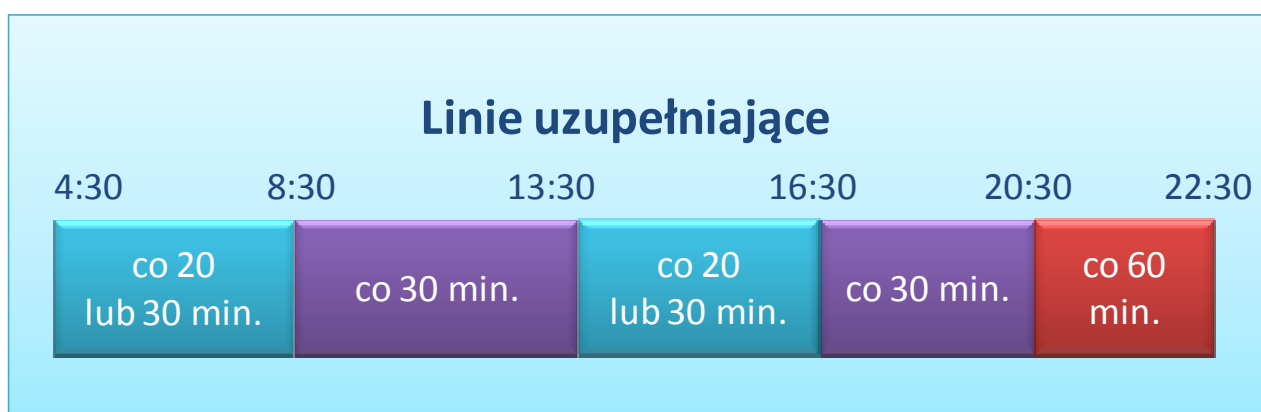
W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie podziału linii komunikacji miejskiej na kategorie kursujące ze ściśle określoną w danej porze dnia częstotliwością. Zasada powyższa

stosowana jest we wszystkich nowoczesnych systemach komunikacji miejskiej. W systemie transportowym Wałbrzycha proponuje się wydzielić następujące kategorie linii:

- linie podstawowe (klasa I) stanowiące trzon układu, obsługiwane taborem maxi i mega, charakteryzują się stabilnymi trasami przebiegu i atrakcyjną częstotliwością: w dni robocze co 10 minut lub co 15 minut w ciągu dnia oraz co 30 minut każdego wieczoru i rano w dni wolne od pracy, co 20 minut w środkowej części dni wolnych od pracy, łączą najważniejsze źródła i cele podróży, które dają powyżej 5000 podróży na dobę



- linie uzupełniające (klasa II) kursujące rzadziej niż linie podstawowe – od 20 do 30 minut w ciągu dnia oraz nie rzadziej niż co 60 minut w godzinach wieczornych oraz w dni wolne od pracy, łączą mniej ważne źródła i cele podróży, które dają od 500 do 2000 podróży na dobę, część tych linii (uzupełniające główne) stanowi łącznie z liniami podstawowymi stabilny trzon układu komunikacyjnego, obsługiwany taborem maxi lub midi;



- linie peryferyjne (klasa III) kursujące z zalecaną częstotliwością co 60 minut, w porach o mniejszym zapotrzebowaniu zaleca się wprowadzanie do obsługi tych linii minibusów zamiast autobusów, jak również zalecane jest zwiększanie częstotliwości kursowania do 30 minut w szczycie poprzez zaangażowanie dodatkowych minibusów;

- linie szczytowe główne (klasa IV), kursujące w wybranych porach dnia, przeważnie w szczytach przewozowych z częstotliwością co 15 minut których zadaniem jest odciążenie linii podstawowych w dni robocze roku szkolnego,
- linie szczytowe marginalne (klasa V), o kilku odjazdach na dobę, dopasowane dokładnie do szczególnych potrzeb pasażerów (dojazd do szkół, zakładów pracy itp.);
- linie komercyjne/prywatne, obsługiwane taborem mini i midi – bez dofinansowania ze środków publicznych.

Przydzielanie linii do poszczególnych kategorii wynikać będzie z rocznego planu usług przewozowych, w zależności od wysokości środków planowanych na dofinansowanie komunikacji miejskiej. Niniejszy dokument, w załączniku nr 1 przedstawia projekt rocznego planu usług przewozowych w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju.

Należy dążyć do ograniczenia roli linii komercyjnych poprzez działania zmierzające do eliminacji kursowania dokładnie po trasach linii miejskich. Linie komercyjne stanowić powinny wartość dodatkową w postaci uzupełnienia linii organizowanych przez miasto. Docelowo należy prowadzić działania w kierunku włączenia linii komercyjnych w zintegrowany system komunikacji miejskiej Wałbrzycha i Szczawna-Zdroju oraz do podniesienia jakości usług świadczonych przez przewoźników prywatnych.

VII.2.4. Wytyczne do projektowania taryf przewozowych

Taryfy przewozowe powinny być konstruowane w taki sposób aby komunikacja miejska organizowana przez gminy była atrakcyjnym produktem dla potencjalnych klientów oraz aby atrakcyjność całego pakietu linii autobusowych była zdecydowanie wyższa niż pojedynczych linii obsługiwanych przez przewoźników prywatnych. W związku z powyższym oprócz tradycyjnych form biletów jednorazowych i okresowych należy wprowadzić bilety czasowe ważne co najmniej 30 minut, 60 minut oraz 24 godziny, które będzie można powszechnie nabywać (nawet u kierujących pojazdami lub w automatach biletowych). Można też wzorem Lubina wprowadzić zasadę, że każdy bilet jednorazowy pozwala na przesiadanie się i jest ważny 45 minut od momentu skasowania. Bilety czasowe pozwolą na uniknięcie skarg i presji pasażerów na uruchamianie połączeń bezpośrednich w każdym kierunku. Jednocześnie powszechnie dostępna oferta biletów czasowych, umożliwiająca pasażerom przejazd z przesiadką zamiast długiego oczekiwania na połączenie bezpośrednie będzie mocną stroną linii organizowanych przez Gminy w stosunku do transportu prywatnego, który podobnej oferty nie będzie mógł zapewnić.

Nowe taryfy przewozowe zawierać powinny pewne bonusy lojalnościowe dla klientów korzystających częściej z usług organizowanych przez gminy. Jednym z takich bonusów jest wprowadzenie do sprzedaży karnetów wieloprzejazdowych w atrakcyjnej cenie (za jeden przejazd), po zakupieniu których pasażer pragnie wykorzystać je do końca.

W ofercie biletów okresowych proponuje się rezygnację z biletu na jedną linię poprzez wprowadzenie taniego biletu na całą sieć komunikacji miejskiej. Bilet taki w dłuższej perspektywie ograniczy do minimum zainteresowanie pasażerów ofertą przewoźników wykonujących przewozy komercyjne.

VII.3. Zasady wyboru operatorów linii autobusowych w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju (zlecenie i kontrola realizacji usług).

Dla zachowania zasad konkurencyjności podmiotów gospodarczych oraz unikania w przyszłości sytuacji związanej z ryzykiem prowadzenia działalności przewozowej przez podmioty których właścicielem są samorzady proponuje się stosowanie wyłaniania operatorów linii komunikacji zbiorowej w drodze przetargów nieograniczonych, w których jedynym kryterium oceny ofert jest cena przy ściśle określonych, wysokich wymogach jakości świadczonych usług.

W przetargach na obsługę trzonu linii komunikacji miejskiej zaleca się wprowadzanie wymogu posiadania nowego taboru, dlatego należy ogłaszać je na dłuższe okresy tzn.: od 8 do 10 lat, tak aby cena nabycia nowych pojazdów mogła być rozłożona w dłuższym okresie czasu. Przy długich, wieloletnich umowach należy zapewnić operatorom waloryzację wynagrodzenia o wskaźnik inflacji ($\frac{3}{4}$ wynagrodzenia) oraz waloryzację o wskaźnik wzrostu cen paliw ($\frac{1}{4}$ wynagrodzenia).

Postępowania na obsługę linii mniejszej wagi oraz linii kursujących w szczytach przewozowych, gdzie dopuszcza się stosowanie taboru używanego powinny być ogłaszane na krótsze okresy (np. 3 – 4 letnie).

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 roku, możliwe są również inne tryby wyboru operatorów, takie jak:

- powierzenie usług publicznego transportu zbiorowego podmiotowi wewnętrznemu,
- bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego o wartości rocznej przedmiotu umowy do 1.000.000 euro, lub do wymiaru 300.000 kilometrów rocznie,

Powyższe tryby zawierania umów z operatorami poprzedzić należy ogłoszeniem o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy, które powinno być podane do wiadomości publicznej 12 miesięcy przed zawarciem umowy. Obowiązek ogłoszenia zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy nie dotyczy przypadku, gdy zagrożona jest ciągłość świadczenia usług i powstać może zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zaleca się wprowadzenie podziału linii na pakiety zamówień złożone z kategorii linii w zależności od ich wagi w systemie transportowym miasta:

- linie podstawowe stanowiące trzon układu komunikacyjnego, obsługiwane taborami maxi i mega powinny być obsługiwane przez operatora wyłanianego w drodze przetargu publicznego raz na 8 – 10 lat, linie powyższe można dzielić na dwa pakiety przetargowe (jeden linie wewnętrzne w Wałbrzychu, drugi – linie międzygminne), miasto może użyczać nowy tabor zwycięzcy przetargu do obsługi tych linii,

- linie uzupełniające główne, obsługiwane taborami maxi przez operatora wyłanianego w drodze przetargu publicznego raz na 8 – 10 lat, charakteryzują się stabilnymi trasami przebiegu,

linie powyższe można dzielić na dwa pakiety przetargowe, miasto może użyczyć nowy tabor zwycięzcy przetargu do obsługi tych linii,

- linie uzupełniające pomocnicze, kursujące z podobną częstotliwością jak linie uzupełniające główne, nie należą do grupy usług publicznych gwarantowanych, mogą być obsługiwane przez przewoźników prywatnych taborom używanym, w ramach krótkich umów, które mogą być zawierane w drodze zleceń bezpośrednich lub przetargów na okres do 4 lat, dopuszcza się odrębne bilety z dofinansowaniem ze środków publicznych za honorowanie miejskich biletów okresowych oraz realizację kursów nierentownych, jeśli zostanie zagwarantowana odpowiednia ich ilość, w okolicznościach kryzysowych możliwe jest zawieszenie dofinansowania publicznego,

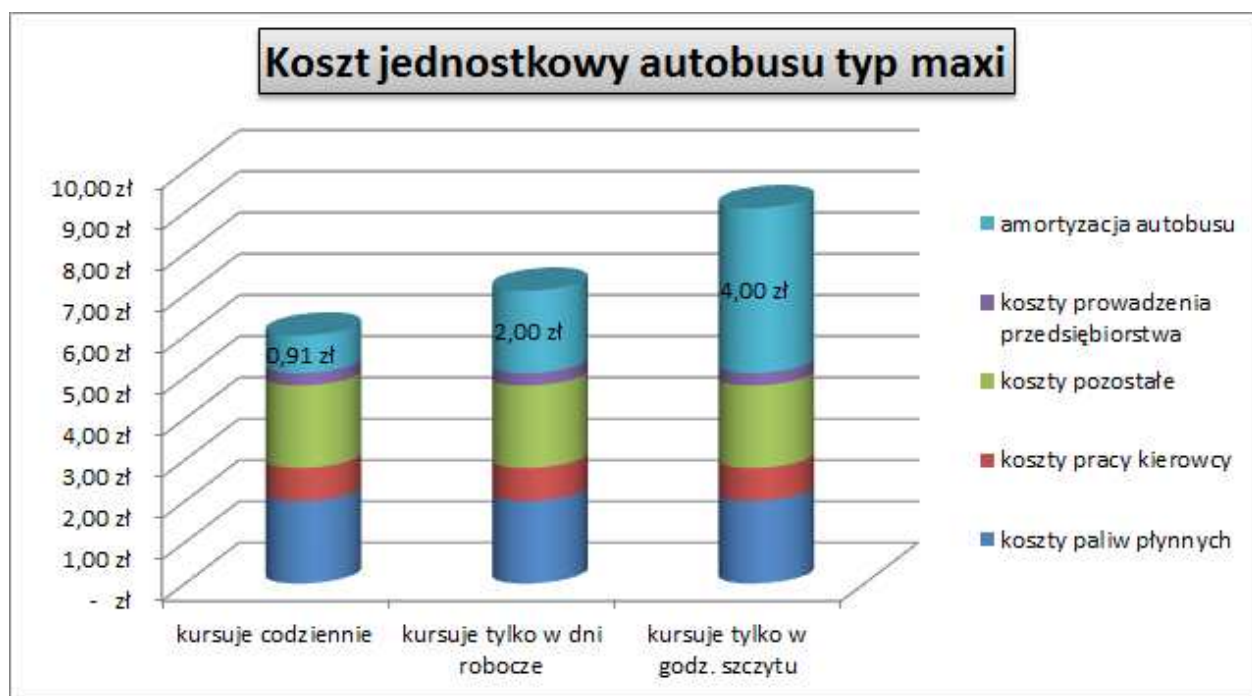
- linie peryferyjne, zalecana częstotliwość co 60 minut zlecane na tych samych zasadach co linie uzupełniające pomocnicze, obsługiwane najczęściej autobusami o pojemności około 20 pasażerów,

- linie szczytowe główne kursujące z częstotliwością linii podstawowych w godzinach szczytu, wspomagają trzon układu komunikacyjnego, mogą być zawieszane w okresach wakacji i ferii, dopuszcza się kursowanie na nich używanego taboru, zaleca się aby były one włączone do pakietów przetargowych na 8 – 10 lat razem z liniami podstawowymi, które wspomagają.

- linie szczytowe marginalne wykonujące pojedyncze kursy dopasowywane do godzin pracy i nauki, dopuszcza obsługę używanym taborom, przez przewoźników zawierających z organizatorem krótkie umowy w trybie zleceń bezpośrednich, dopuszcza się odrębne bilety z dofinansowaniem ze środków publicznych za honorowanie miejskich biletów okresowych oraz realizację kursów nierentownych, jeśli zostanie zagwarantowana odpowiednia ich liczba, w okolicznościach kryzysowych możliwe jest zawieszenie dofinansowania publicznego,

- linie komercyjne/prywatne, obsługiwane głównie taborom mini i midi – bez dofinansowania miejskiego – poza zleceniami.

Najbardziej efektywnym ekonomicznie oraz najkorzystniejszym dla mieszkańców i organizatora rozwiązaniem jest intensywna eksploatacja nowego taboru od rana do wieczora przez 7 dni w tygodniu. Rysunek VII.1. przedstawia wysokość kosztów eksploatacji nowego autobusu typu maxi w zależności od stopnia jego wykorzystania. Na tej podstawie w zamówieniach usług przewozowych należy dopuszczać pojazdy używane jeśli ich tygodniowy przebieg w km jest niższy od 1 750, ponieważ koszty amortyzacji nowego taboru przy małych przebiegach windują koszt wozokilometra nawet powyżej 9 zł, co z punktu widzenia kosztu społecznego jest nieracjonalne ekonomicznie.



Rys.VII.1. Wysokość kosztów eksploatacji nowego autobusu typu maxi zależnych od typu pracy.

Proponowane pakiety przetargowe:

Pakiet I – linie stanowiące trzon układu komunikacji miejskiej (podstawowe i uzupełniające główne), których trasy zawierają się w granicach miasta Wałbrzycha kierowane na przetarg na okres 8-10 lat (miasto Wałbrzych może użyczać nowy tabor operatorowi). Dopuszcza się wyłączenie z pakietu kursów o niskich napelnieniach i zlecenie ich obsługi w ramach odrębnych umów małym taborom (mini).

Pakiet II - linie stanowiące trzon układu komunikacji miejskiej (podstawowe i uzupełniające główne), których trasy wybiegają poza granice miasta Wałbrzycha (lub których przedłużenie jest planowane) kierowane na przetarg na okres 8-10 lat (miasto Wałbrzych może użyczać nowy tabor operatorowi). Warto założyć docelowo obowiązek wprowadzenia odpowiednich kas fiskalnych w pojazdach oraz w punkcie sprzedaży biletów miesięcznych, w tej grupie linii oraz taryfę międzygminną umożliwiającą odzyskanie z budżetu centralnego strat z tytułu stosowania ulg ustawowych (istotne po uzyskaniu przez Wałbrzych praw powiatu grodzkiego). Dopuszcza się wyłączenie z pakietu kursów o niskich napelnieniach i zlecenie ich obsługi w ramach odrębnych umów małym taborom (mini).

Pozostałe pakiety: mogą składać się z pojedynczych linii, gdzie umowy zawierane są na krótsze okresy - do 4 lat, linie w tych pakietach mogą być zmieniane lub likwidowane w sytuacjach kryzysowych, dopuszcza się bezpośredni (bez przetargowy tryb udzielania zamówień), dopuszcza się autobusy używane oraz bezpośrednią sprzedaż biletów jednorazowych przez przewoźników (wpływy z ich sprzedaży nie są przychodami miasta Wałbrzych), umowy obejmują dopłatę za honorowanie miejskich biletów okresowych oraz realizację kursów nierentownych, wysokość

dopłat negocjowana jest indywidualnie w formie miesięcznej dopłaty do realizacji usług według wyznaczonego rozkładu jazdy. W trybie powyższym mogą być również zawierane umowy na okres próbny w przypadku uruchomienia nowych linii lub odtwarzania wcześniej zawieszonych. W celu obniżenia kosztów zamówień, dopuszcza się przygotowywanie pakietów dla małych autobusów, które w godzinach wieczornych lub w niedzielę i święta obsługiwać będą wybrane kursy linii przydzielonych do pakietów 1 i 2 na których napełnienia nie uzasadniają kursowania autobusów klasy maxi.

VII.4. Organizacja sieci dystrybucji biletów

W komunikacji miejskiej w Wałbrzychu obowiązują bilety jednorazowe papierowe i elektroniczne okresowe na okaziciela, które można nabyć w dwóch punktach:

- Plac Grunwaldzki ul. B. Chrobrego 2
- Piaskowa Góra ul. Główna

Bilety jednorazowe sprzedawane są przez przedsiębiorstwa handlowe lub usługowe oraz przez prywatnych dystrybutorów, którzy prowadzą tę działalność w sklepach i kioskach rozsianych po całym mieście. Do najważniejszych dystrybutorów należy: „RUCH S.A.”. Trudnym problemem jest zbyt rzadka sieć dystrybucji biletów oraz ograniczone godziny ich otwarcia.

Z uwagi na powyższe oraz na powszechną dostępność biletów w pojazdach linii komercyjnych konkurujących z liniami organizowanymi przez miasto, konieczne jest utrzymanie sprzedaży we wszystkich pojazdach na liniach komunikacji miejskiej. Dodatkowa sprzedaż biletów jednorazowych jest prowadzona przez kierowców w autobusach komunikacji miejskiej.

Jednym z głównych zadań organizatora transportu publicznego jest utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów, dlatego należy zachować sprzedaż biletów w możliwie dużej liczbie punktów oraz w pojazdach. Sprzedaż w pojazdach można ograniczyć do sprzedaży karnetów wieloprzejazdowych ulgowych, na których cena jednego przejazdu będzie konkurencyjna w porównaniu do cen biletów u przewoźników obsługujących linie komercyjne. Pasażer któremu nie przysługuje prawo do przejazdów ulgowych powinien za każdym razem kasować dwa kupony karnetu.

Powyższy system dystrybucji i kasowania biletów wymaga prowadzenia kontroli biletowej w liniach komunikacji miejskiej. Kontrola powinna być prowadzona systematycznie aby ograniczać liczbę przejazdów bez ważnego biletu.

Na liniach marginalnych i uzupełniających, obsługiwanych przez przewoźników można wprowadzić obowiązek posiadania kas fiskalnych w autobusach oraz prowadzenia sprzedaży biletów jednorazowych bezpośrednio z kas, zawierając umowy o świadczenie usług przez operatora. Wynagrodzenie takiego operatora stanowić będą wpływy z biletów jednorazowych oraz rekompensata miesięczna z tytułu realizacji przewozów nierentownych według wydanego przez

organizatora rozkładu jazdy oraz za honorowanie sprzedawanych przez organizatora biletów miesięcznych. Rozwiązanie powyższe pozwala na odstąpienie od kontroli biletów na tych liniach.

Wałbrzyska e-karta

W Wałbrzychu Zarząd Dróg Komunikacji i Utrzymania Miasta wprowadził nowy produkt - e-kartę. Służy ona jako bilet okresowy na okaziciela. E-karta różni się od kart płatniczych i kredytowych tym, że nie posiada paska magnetycznego czy też chipa. Działa bezstykowo i jest rejestrowana przez czytnik z odległości około 5 cm. Kolejną zaletą e-karty jest to, że nie można jej rozmagnetyzować, ponieważ posiada zatopiony wewnątrz mikroprocesor. Jest zabezpieczona technicznie i potwierdzona odpowiednimi normami ISO, a także certyfikatem MIFARE®; wydanym przez Certification Institute z Austrii. Pasażer jest informowany przez kasownik sygnałem dźwiękowym i zapaleniem się czerwonej lampki, że karta została zarejestrowana. Wprowadzenie w Wałbrzychu e-karty jest bardzo wygodne dla pasażerów, ponieważ przy jej użyciu opłaty za przejazdy są tańsze niż w przypadku biletów jednorazowych. Kontrolerzy biletowi są wyposażeni w czytniki e-karty umożliwiające sprawdzanie jej ważność.



Rys. VII.1. Bezstykowe e-karty w Wałbrzychu⁴¹.

⁴¹ Informacje zaczerpnięte ze strony ZDKiUM w Wałbrzychu, fot. Maciej Suchorzewski



Rys. VII.2. Kasownik z urządzeniem czytającym e-karty

VII.7. Zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego

Infrastruktura transportu publicznego należy do jednego z najważniejszych elementów systemu transportowego. Układ dróg wraz systemem organizacji ruchu drogowego (oznakowanie, sygnalizacja, systemy sterowania ruchem) i oświetleniem to elementy użytkowane wspólnie przez transport zbiorowy oraz indywidualny, natomiast dworce, stacje, przystanki, pętle (końcówki tras gdzie zawracają pojazdy) wiaty, tablice informacyjne i automaty biletowe to elementy infrastruktury użytkowane przez pojazdy i pasażerów komunikacji zbiorowej. Elementem infrastruktury są również perony przystankowe, chodniki i ciągi piesze doprowadzające pasażerów komunikacji publicznej do przystanków. Sprawne, skoordynowane zarządzanie całością infrastruktury transportowej pozwala na właściwą realizację polityki transportowej miasta i zrównoważony rozwój systemu transportowego.

Połączenie zarządzania drogami i transportem publicznym w ramach jednej instytucji daje szansę sprawnego zarządzania systemem transportowym jako jednym organizmem.

Suma logiczna wyżej wymienionych składników infrastrukturalnych decydować będzie o poziomie jakościowym zintegrowanego systemu transportowego.

Miasto Wałbrzych jest węzłem kolejowym i drogowym. Posiada połączenia kolejowe z Republiką Czeską, a także z Wrocławiem, Jelenią Górą i Kłodzkiem.

Przez miasto przebiegają także drogi:

- krajowa nr 35 z Mieroszowa i granicy polsko-czeskiej przez Wałbrzych do Wrocławia; na obszarze Wałbrzycha biegnie ona ulicami Wałbrzyską, Niepodległości, Władysława Sikorskiego, Kolejową, Bolesława Chrobrego, Armii Krajowej i Wrocławską,

5 wojewódzkich:

- nr 367 Jelenia Góra – Wałbrzych, w mieście biegnąca ulicami Zachodnią i 1 Maja (do Władysława Sikorskiego),
- nr 375 Dobromierz (od DK 5) – Wałbrzych, biegnąca ulicami Władysława Andersa i II Armii Wojska Polskiego,
- nr 376 Boguszów Gorce – Wałbrzych, biegnąca ulicami de Gaulle’a i Henryka Wieniawskiego,
- nr 379 Świdnica – Wałbrzych, biegnąca ulicami Świdnicką i Strzegomską,
- nr 381 Kłodzko – Wałbrzych, biegnąca ulicami Parkową, 11 Listopada, Noworudzką i Kamieniecką,

19 powiatowych:

- 1 Maja (od ul. Gen. Władysława Sikorskiego od pl. Na Rozdrożu),
- pl. Na Rozdrożu, ul. Jana Matejki,
- al. Wyzwolenia,
- ul. Stanisława Moniuszki (od ul. Jana Matejki),
- ul. Mieroszowska,
- ul. Piotra Wysockiego,
- ul. Adama Mickiewicza,
- ul. Niepodległości (do ul. Świdnickiej),
- ul. Bolesława Chrobrego (odcinek jednokierunkowy),
- ul. Długa,
- ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego,
- ul. Stefana Żeromskiego,
- ul. Mariana Wańkowicza,
- ul. Bystrzycka,
- ul. Marcelego Kosteckiego,
- ul. Noworudzka,
- ul. Włodzimierza Piotrowskiego,
- ul. Władysława Orkana (od ul. Włodzimierza Piotrowskiego w kierunku Nowego Julianowa),
- ul. Józefa Piłsudskiego

i 330 gminnych o przebiegach ustalonych uchwałą nr LVIII/444/06 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 27 października 2006 r. w sprawie ustalenia przebiegu istniejących dróg gminnych na terenie miasta Wałbrzycha.

Obecnie w mieście powstają nowe odcinki dróg, w tym odcinek łączący wschodnią obwodnicę Wałbrzycha (ul. Uczniowska) z drogą wojewódzką nr 379 (oddany do użytku); planowana zachodnia obwodnica miasta w ciągu drogi krajowej nr 35 oraz budowana obwodnica Szczawna Zdroju w ciągu drogi wojewódzkiej nr 376, czy planowana obwodnica zachodnia Szczawna zdroju i Wałbrzycha w ciągu drogi wojewódzkiej nr 375.

Na system zarządzania infrastrukturą drogową składa się zarządzanie:

- drogami (w oparciu o ustawę z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych),
- ruchem (w oparciu o ustawę z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym).

Zarządcami dróg są:

- Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – dla dróg krajowych,
- odpowiedni zarząd województwa – dla dróg wojewódzkich,
- odpowiedni zarząd powiatu – dla dróg powiatowych,
- odpowiedni burmistrz, prezydent miast – dla dróg gminnych.

Organami zarządzającymi ruchem są:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – na drogach krajowych,
- marszałek województwa – na drogach wojewódzkich,
- starosta – na drogach powiatowych i gminnych.

W Wałbrzychu zarząd drogami:

- krajowymi - Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- wojewódzkimi – Zarząd Województwa Dolnośląskiego, który wykonuje swoje obowiązki przy pomocy zarządu drogi - Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu,
- powiatowymi – Zarząd Powiatu Wałbrzyskiego,
- gminnymi – Prezydent Miasta Wałbrzycha, który wykonuje swoje obowiązki przy pomocy zarządu drogi – Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu.

Podmioty te wykonują zadania z zakresu m.in.: utrzymania nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą; inżynierii ruchu; robót interwencyjnych, utrzymaniowych i zabezpieczających; przeciwdziałania niszczeniu dróg przez ich użytkowników; opracowywania projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich.

Rekomendacje:

Na poprawę poziomu jakościowego transportu publicznego, realizowaną podczas procesu jego zrównoważonego rozwoju uwzględniającego oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej do niego dostępności, wykorzystującego różne środki transportu, a także promującego środki transportu przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne, należy wpływać poprzez system organizacji i zarządzania.

Na system ten powinno się składać:

- zarządzanie infrastrukturą:
 - należy ustalić standard jakościowy utrzymania nawierzchni jezdni, chodników, dworców, stacji i przystanków, parkingów, ścieżek rowerowych i ciągów pieszych, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch, urządzeń związanych z komunikacją publiczną i innych urządzeń związanych z drogą,
 - należy zapewnić dostępność transportu publicznego wszystkim osobom, zarówno w aspekcie dostępności podmiotowej (windy i podjazdy na stacjach i przystankach; pojazdy niskopodłogowe) jak i przestrzennej i czasowej (średnia odległość dojścia do przystanku),
 - należy ustalić zasady korzystania z infrastruktury przez operatorów oraz inne podmioty wychodząc z założenia, że dostęp ten powinien być powszechny (stawki za korzystanie z infrastruktury, podstawa ich stosowania, przeciwdziałanie niszczeniu infrastruktury przez użytkowników),

- zarządzanie ruchem drogowym:
 - należy traktować pojazdy transportu publicznego jako środki komunikacji o szczególnym priorytecie ruchowym: poprzez tworzenie specjalnych korytarzy komunikacyjnych wolnych od innych pojazdów, poprzez sterowanie ruchem dające przywilej komunikacji zbiorowej,
 - należy wpływać na natężenie ruchu w celu zmniejszenia zatłoczenia ulic w centrum (wprowadzanie ograniczeń w dostępie samochodów osobowych, dopuszczanie wjazdu w ulicę jedynie mieszkańcom, zaopatrzeniu, komunikacji publicznej, taksówkom i pojazdom uprzywilejowanym, ograniczanie możliwości postojowych),

Cały ten system na terenie miast Wałbrzycha i Szczawnia-Zdroju zarządzany jest przez czerech zarządców dróg. Realizacja jednej spójnej polityki transportowej miasta w powyższych warunkach jest praktycznie nierealna. Dla spójnego zarządzania całością infrastruktury jako jednym organizmem konieczne jest przejęcie zarządzania wszystkimi drogami wraz z infrastrukturą transportu zbiorowego przez jednego zarządcę. Po odzyskaniu przez Wałbrzych praw powiatu grodzkiego, miasto będzie jedynym zarządcą dróg na swoim terenie. Dla zachowania spójności zarządzania całym systemem transportowym zalecane jest pozostawienie w przyszłości jednej instytucji zarządzającej drogami i transportem publicznym. Struktura taka będzie odpowiedzialna

nie tylko za system dróg i chodników ale również za całą infrastrukturę przystankową, organizację ruchu drogowego i organizację ruchu transportu publicznego.

Wychodząc naprzeciw społecznym oraz założeniom polityki transportowej oczekiwaniom w aspekcie jakości usług świadczonych przez transport publiczny, szczególnie w ramach budowy nowych ulic, a także w ramach remontów i modernizacji ulic istniejących, należy:

- wyznaczać priorytety w ruchu dla pojazdów transportu publicznego poprzez wydzielanie pasów ruchu przeznaczonych dla autobusów, pojazdów uprzywilejowanych i taksówek,
- wprowadzać systemy detekcji pojazdów komunikacji miejskiej i wyświetlania im w pierwszej kolejności sygnału zielonego na skrzyżowaniach,
- na dworcach, stacjach i przystankach komunikacji publicznej dostosowywać wysokość peronów do wysokości podłogi w pojazdach komunikacji publicznej, wyposażać w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych umożliwiające wjazd na peron przystankowy, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające istniejące standardy w aspekcie odległości do przystanku),
- przystanki lokować w niewielkiej od siebie odległości, w miejscach najbardziej dogodnych dla pasażerów,
- tworzyć węzły przesiadkowe z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnie i przejścia podziemne lub kładki,
- ciągi piesze separować od ruchu drogowego, a miejsca koniecznych kolizji z ruchem drogowym wyraźnie wyznaczać (również z użyciem sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przez pieszego) i dobrze oświetlać,
- budować wydzielone z ruchu pieszego i drogowego ścieżki rowerowe,
- przy wyznaczaniu ciągów pieszych analizować aspekt ruchu pieszego odbywanego na rolnkach,
- budować system parkingowy, którego funkcjonowanie będzie sprzyjać racjonalnemu gospodarowaniu powierzchnią pasa drogowego oraz promować transport publiczny, szczególnie w centrum,
- przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie końcowych, ale i kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i ważnych punktach komunikacyjnych) tworzyć miejsca parkingowe: dla samochodów w ramach systemu „Park-and-Ride” i dla rowerów w ramach systemu „Bike-and-Ride”,
- uzbrajać przystanki w elektroniczne tablice informujące o rzeczywistych godzinach odjazdów oraz w kompleksowe informacje o trasach komunikacji publicznej, rozkładach jazdy oraz o taryfie opłat.
- utworzyć bank danych, działający w czasie rzeczywistym, dostępny dla każdego pasażera poprzez Internet, czy telefon komórkowy (zapewniający wszechstronne i łatwo dostępne informacje o przewoźnikach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowym, uprawnieniach do ulgowych i

bezpłatnych przejazdów itp.); system informacyjny powinien być częścią systemu sterowania ruchem.

Przyjmując założenie, że od 1 stycznia 2013 roku prezydent miasta Wałbrzycha na prawach powiatu grodzkiego będzie zarządzał drogami, należy przygotować uchwałę rady miejskiej o zasadach korzystania z przystanków w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju.

VII.8. Zarządzanie rozwojem transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem transportu publicznego jest jednym z najważniejszych zadań organizatora transportu. Sprawne funkcjonowanie komunikacji autobusowej w dużym stopniu uzależnione jest od stanu infrastruktury drogowej, organizacji ruchu drogowego, lokalizacji i wyposażenia przystanków oraz węzłów przesiadkowych. Za modernizację i utrzymanie tylko części z wyżej wymienionych elementów odpowiedzialny jest organizator, natomiast za modernizację i utrzymanie dróg z zatokami przystankowymi i chodnikami oraz za organizację ruchu drogowego odpowiedzialne będą właściwe zarządy dróg (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu oraz Wydział Zarządzania Drogami Powiatowymi i Transportem), organizator transportu publicznego odpowiada za stan wiat przystankowych oraz informacji pasażerskiej. W Wałbrzychu, z uwagi na połączenie funkcji zarządzania drogami oraz transportem publicznym w jednej jednostce, koordynacja zarządzania całą infrastrukturą, z której korzysta komunikacja miejska może być łatwiejsza, szczególnie po uzyskaniu przez miasto praw powiatu i wynikającym z tego przejęciu zarządzania całą siecią dróg przez Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta.

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą to proces wieloletni wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami. Skutki raz podjętych decyzji w procesie przygotowania i realizacji inwestycji będą oddziaływać korzystnie lub nie na funkcjonowanie komunikacji miejskiej przez wiele następnych lat. Dlatego też niezwykle ważnym elementem całego procesu jest zaangażowanie w jego realizację osób odpowiedzialnych za rozwój transportu publicznego, których zadaniem będzie weryfikacja wszystkich przedsięwzięć na etapie projektowania oraz realizacji aby inwestycje w układzie komunikacyjnym miasta były zgodnie z przyjętym planem rozwoju transportu publicznego. Kompetencje oraz stabilność zatrudnienia wśród personelu zajmującego się rozwojem transportu publicznego powinny być nadrzędnym kryterium naboru do komórki odpowiedzialnej za rozwój. Proponuje się powołanie Pełnomocnika Prezydenta Miasta do spraw rozwoju transportu publicznego z grona pracowników organizatora transportu.

Zadaniem Pełnomocnika Prezydenta Miasta do spraw rozwoju transportu publicznego będzie:

- przygotowywanie rocznych i wieloletnich planów rozwoju transportu publicznego,
- uczestnictwo w realizacji rocznego planu usług przewozowych,
- nadzór nad przygotowywaniem projektów zmian tras i rozkładów jazdy linii,
- wskazywanie najnowszych kierunków rozwoju w transporcie,
- uczestnictwo w pracach nad nowymi projektami taryf,

- dążenie do integracji wszystkich środków transportu publicznego w miastach Wałbrzych i Szczawno-Zdrój,
- uczestnictwo w pracach nad przygotowywaniem polityki transportowej miasta oraz parkingowej (w zakresie promowania działań zwiększających udział transportu publicznego w przemieszczaniu się),
- weryfikacja i opiniowanie wszelkiej dokumentacji technicznej i strategicznej wykonywanej na zlecenie miasta Wałbrzycha w dziedzinach powiązanych z transportem publicznym, mających wpływ na jego funkcjonowanie (plany zagospodarowania przestrzennego, projekty inwestycyjne, których realizacja będzie wpływać na zmianę przemieszczania się osób, projekty techniczne przebudowy dróg oraz innej infrastruktury powiązanej z transportem publicznym),
- wyznaczanie standardów wymagań jakościowych oraz dostępności osób niepełnosprawnych do transportu publicznego,
- wyznaczania wymogów oraz parametrów infrastruktury służącej transportowi publicznemu,
- wybór miejsc lokalizacji przystanków w mieście (w uzgodnieniu z zarządcami dróg),
- ocena projektów organizacji ruchu (w tym sygnalizacji świetlnej) pod kątem zastosowania priorytetów i udogodnień dla komunikacji zbiorowej.

Pełnomocnik Prezydenta Miasta do spraw transportu publicznego powinien posiadać kompetencje zatrzymywania procesów projektowych i realizacyjnych, jeżeli są one wykonywane niezgodnie z przyjętym wieloletnim lub rocznym planem rozwoju transportu publicznego jak również niezgodnych z uchwaloną polityką transportową miasta. Tylko Prezydent Miasta powinien mieć możliwość uchylania decyzji pełnomocnika.

VIII. Kierunki rozwoju transportu publicznego w Wałbrzychu – założenia

VIII.1. Systemowe uporządkowanie i optymalizacja rynku przewozów pasażerskich w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju

Wałbrzych posiada dostęp do sieci kolejowej, która pełni funkcję ważnego ogniwa transportu regionalnego łączącego Wałbrzych ze stolicą Dolnego Śląska oraz z innymi ważnymi miastami Sudeckimi w województwie będącymi ważnymi ośrodkami miejskimi na pograniczu z Czechami: Jelenią Górą i Kłodzkiem. Połączenia kolejowe regionalne są finansowane ze środków województw, jeśli przekraczają granice co najmniej jednego powiatu. W aktualnie obowiązującej sytuacji prawnej nie są brane pod uwagę możliwości finansowania z budżetu województwa połączeń kolejowych zawierających się na obszarach jednej gminy lub jednego powiatu. Miasta Wałbrzych i Szczawnie-Zdrój nie będąc podmiotami biorącymi udział w finansowaniu transportu kolejowego nie mają praktycznego wpływu na kształtowanie oferty przewozowej.

W Wałbrzychu występuje bogactwo różnych połączeń transportu drogowego, który sprawnie obsługuje strefę miejską oraz podmiejską i regionalną. Prezydent Wałbrzycha na mocy porozumienia ze Szczawnem-Zdrojem jest organizatorem komunikacji miejskiej na terenie obu gmin. Organem właściwym dla organizacji przewozów wybiegających z miasta jest Marszałek Województwa Dolnośląskiego (jeśli linie przekraczają granice powiatu wałbrzyskiego) lub Starosta Wałbrzyski (dla linii zawierających się w granicach powiatu).

W związku z powyższym linie autobusowe można podzielić na trzy podstawowe grupy:

Linie regionalne – międzypowiatowe,

Linie podmiejskie – powiatowe,

Linie komunikacji miejskiej (na terenie Wałbrzycha i Szczawnie-Zdroju).

W ramach aktualnych kompetencji Prezydenta Wałbrzycha, zawiera się kształtowanie systemu komunikacji miejskiej oraz powiązań komunikacji miejskiej z pozostałymi środkami lokomocji poprzez: tworzenie węzłów przesiadkowych oraz zintegrowanych systemów taryfowych.

Pierwszym efektem porządkowania linii komunikacji miejskiej w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju jest podział linii na dwie podgrupy (linie miejskie i międzygminne) oraz na kilka kategorii opisanych szczegółowo w rozdziale VI.2.2. W najbliższej perspektywie czasowej należy doprowadzić do stabilności systemu komunikacji miejskiej, tak aby po przeprowadzeniu optymalizacji trasy linii, ich rola w systemie komunikacyjnym oraz podstawowe parametry takie jak: częstotliwości kursowania, jakość i wielkość taboru nie były zmieniane w okresie kilku lat. Jest to niezbędne dla odzyskania i zdobycia zaufania klientów.

W przyszłości, gdy Wałbrzych zostanie miastem na prawach powiatu, linie międzygminne łączące miasto Wałbrzych z innymi gminami będą mogły być zarządzane przez Prezydenta Wałbrzycha występującego w roli starosty powiatu grodzkiego. Linie te będą mogły uzyskać status linii między powiatowych, którym przysługuje dofinansowanie z budżetu centralnego z tytułu stosowania ulg ustawowych.

Trasy linii oraz wytyczne do rozkładów jazdy w zależności od kategorii linii powinny być kształtowane i opisywane szczegółowo w rocznym planie usług przewozowych na podstawie gwarantowanych niniejszym dokumentem w rozdziale VI. standardów dostępności do usług transportu publicznego oraz w zależności od wielkości środków planowanych przez samorządy na dofinansowanie transportu publicznego.

VIII.2. Odnowa taboru komunikacji miejskiej w Wałbrzychu

Miasto Wałbrzych pozyskało dotację z funduszy Unii Europejskiej (w kwocie 14 mln zł) na zakup 20 nowych, niskopodłogowych autobusów (w tym 17 szt. maxi i 3 szt. mega), które zostaną dostarczone w II połowie 2012 roku. Pojazdy te powinny zostać przeznaczone do obsługi najważniejszych z punktu widzenia miasta linii podstawowych i uzupełniających, które stanowią trzon układu komunikacyjnego. Miasto udostępni te autobusy przewoźnikowi, który wygra przetarg na obsługę najważniejszych linii komunikacji miejskiej. Dopuszcza się udostępnienie wszystkich autobusów w ramach jednego lub w ramach dwóch pakietów przetargowych. Ze względów lepszego zabezpieczenia interesów miasta w przyszłości zaleca się przygotowanie co najmniej dwóch głównych pakietów przetargowych, gdzie przewiduje się umowy wieloletnie na 8 – 10 lat oraz eksploatację nowego taboru w wymiarze co najmniej 70% pojazdów w ruchu w ramach pakietu. Zakłada się, że do końca roku 2013 w sieci wałbrzyskiej komunikacji miejskiej kursować będzie około 40 pojazdów nie starszych niż 1 rok.

Zaleca się aby nowy tabor obsługiwał najważniejsze linie – trzon wałbrzyskiego układu komunikacyjnego, z których korzysta najwięcej mieszkańców Wałbrzycha, aby efekt odnowy taboru był najsilniej odczuwalny. Zgodnie z wytycznymi rozdziału VII.3 są to linie stanowiące 2 podstawowe pakiety zamówień:

Pakiet 1: Linie podstawowe i uzupełniające głównie zawierające się w granicach miasta Wałbrzycha, gdzie co najmniej 70 % taboru stanowić będą nowe autobusy, trasy i rozkłady jazdy charakteryzować się powinny stabilnością tak aby możliwe było zawarcie umowy na okres 8 – 10 lat.

Pakiet 2: Linie podstawowe i uzupełniające głównie o charakterze międzygminnym, wybiegające poza granice administracyjne Wałbrzycha (również te których przedłużenie poza granice miasta jest bardzo prawdopodobne w perspektywie 8 – 10 lat), gdzie co najmniej 70% taboru stanowić będą nowe autobusy, trasy i rozkłady jazdy charakteryzować się powinny stabilnością tak aby możliwe było zawarcie umowy na okres 8 – 10 lat.

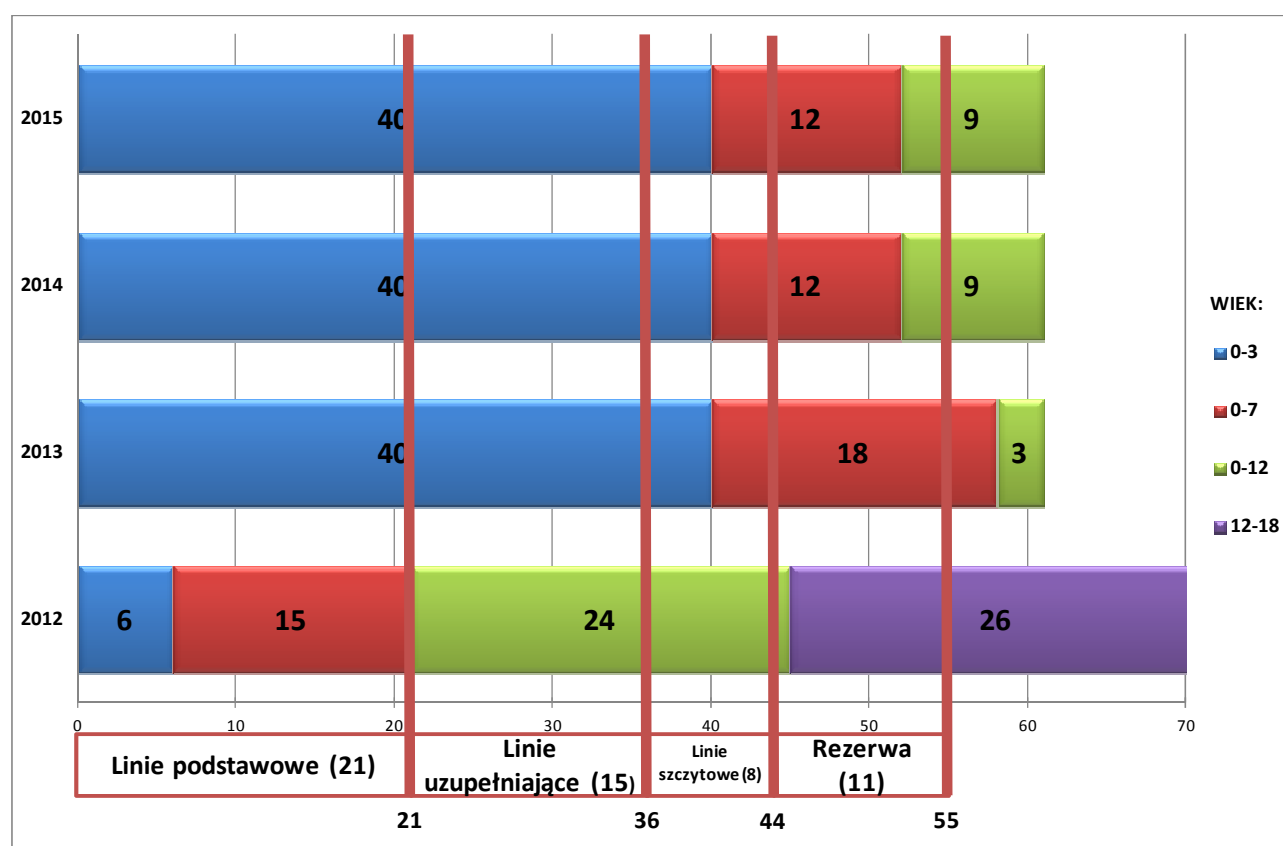
Wymagany standard nowych pojazdów to minimum dostępność niskiej podłogi bez stopni z 1 i 2 drzwi w pojazdach typu mega, maxi i midi oraz dostępność niskiej podłogi bez stopni z co najmniej jednych drzwi w pojazdach mini.

Autobusy obsługujące linie podstawowe, uzupełniające główne oraz szczytowe główne powinny być wyposażone w tablice elektroniczne.

Wszystkie autobusy realizujące zlecenia na rzecz organizatora powinny być wyposażone w odpowiednie urządzenia do kasowania biletów oraz system automatycznej kontroli punktualność z

wizualizacją położenia pojazdów dostępną w Internecie i na stanowisku kontrolnym u Zamawiającego. Program zainstalowany u organizatora powinien mieć możliwość generowania statystyk punktualności i sprawozdań z realizacji kursów. Pojazdy powinny być również wyposażone w regulamin przewozu osób, informacje o: opłatach za przejazdy i uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo wewnątrz pojazdów winny znajdować się tablice z przebiegiem trasy linii wraz z możliwościami przesiadek do innych linii i środków transportu zbiorowego na przystankach i węzłach przesiadkowych.

Na liniach, których trasy biegną drogami o złej nawierzchni, szczególnie na peryferiach, poza miastem lub w górskim terenie nie zaleca się wymagać od operatorów stosowania pojazdów niskopodłogowych.



Rys.VIII.1. Wymiana taboru w latach 2012-2015 –wariant szybki.

VIII.3. Wprowadzanie nowych rozwiązań taryfowych, ukierunkowanych na klienta transportu publicznego, pozwalających na zwiększenie udziału w rynku przewozowym linii komunikacji miejskiej organizowanych przez Prezydenta Wałbrzycha

VIII.3.1. Propozycje zmian w taryfie opłat za komunikację miejską Wałbrzycha.

Zlikwidowanie biletów okresowych na jedną i dwie linie, wprowadzenie w ich miejsce jednego rodzaju biletu okresowego – na całą sieć komunikacji miejskiej w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju.

Cena tego biletu powinna być nieznacznie wyższa od ceny biletu na jedną linię. Działanie powyższe doprowadzi do zwiększenia sprzedaży biletów na sieć komunikacji miejskiej i wzrost liczby pasażerów związanych biletami z ofertą wałbrzyskiego organizatora transportu publicznego i zmniejszeniem liczby klientów linii komercyjnych.

Bilet jednorazowy (normalny lub ulgowy) dodatkowo uprawniać może do podróży z przesiadkami przez 45 minut od momentu skasowania.



Rys VIII.2. Schemat opłaty za podróż z przesiadką TAM i POWRÓT– pokazuje różnicę kosztów podróży po wprowadzeniu biletów jednorazowych uprawniających do przejazdu z przesiadką przez 45 minut od momentu skasowania.

Wprowadzenie karnetów wieloprzejazdowych w niewielkiej (okrągłej cenie) np.: karnet 5-przejazdowy za kwotę 10,00 złotych. Działanie powyższe przywiązuje klienta do usługodawcy, ponieważ, skoro zapłacił on już za kilka przejazdów „z góry”, będzie on zainteresowany realizacją przejazdów w tej samej sieci połączeń.

Programy lojalnościowe dla stałych klientów to zestaw nagród i bonusów dla osób korzystających systematycznie z usług w sieci połączeń organizowanych przez Prezydenta Wałbrzycha. Jednocześnie premią za systematyczne korzystanie z komunikacji miejskiej mogą być dodatkowe ulgi za inne usługi miejskie.

Kształtowanie wysokości ulg w przejazdach w wysokościach zgodnych z ustawą z dnia 12 października 2011r. (Dz. U. 2011 nr 243 poz. 1444 – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury) umożliwić może w przyszłości zwrot z budżetu Państwa strat z tytułu stosowania tych ulg (dotyczy szczególnie biletów miesięcznych dla dzieci i młodzieży).

Budowanie taryfy strefowej, która pozwoli na rozwój połączeń komunikacji autobusowej organizowanej przez Prezydenta Miasta Wałbrzycha do gmin sąsiednich.

Wprowadzanie biletów zintegrowanych kolej + na kolej i komunikację miejską w Wałbrzychu oraz kolej ++, na kolej oraz komunikację miejskie w Wałbrzychu i Wrocławiu.

Wprowadzanie biletów zintegrowanych autobus + na autobusy regionalne i komunikację miejską w Wałbrzychu.

Atrakcyjność swobodnego poruszania się po miastach i regionie w ramach jednego biletu prowadzić będzie do zmniejszenia zainteresowania ofertą konkurencyjnych przewoźników komercyjnych funkcjonujących poza systemem zintegrowanym.

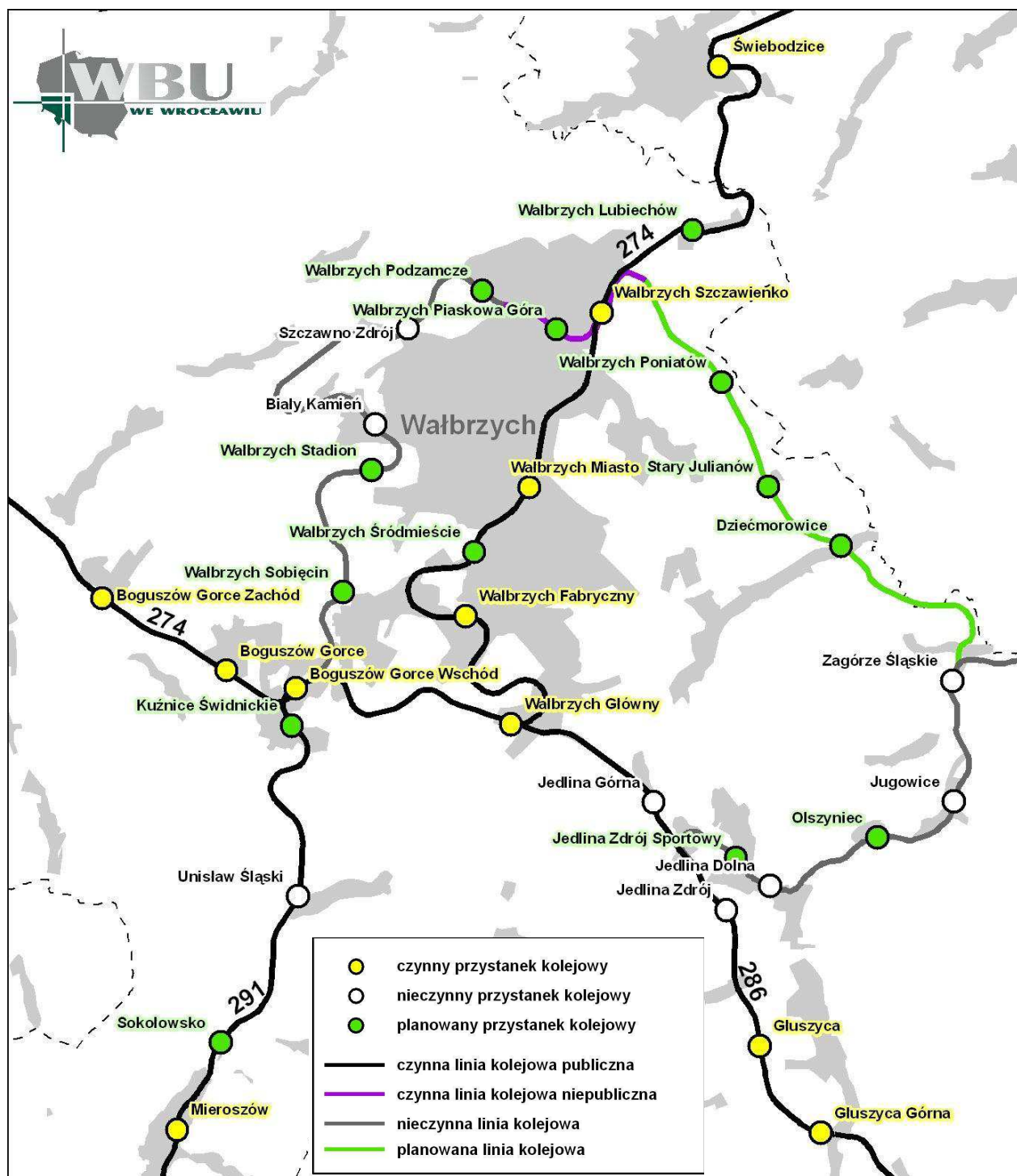
VIII.3.2. Zwiększenie funkcjonalności i atrakcyjności systemu biletu elektronicznego

Rozwój elektroniki i technik informatycznych pozwala na wprowadzenie nowoczesnych form wnoszenia opłat przejazdowych. Zintegrowanie funkcjonujących na danym obszarze systemów komunikacyjnych umożliwiających poruszanie się wszystkimi środkami lokomocji na podstawie jednego biletu (bez względu na różnorodność przewoźników i organizatorów transportu). Elektroniczny bilet można zastosować jako tzw. „kartę miejską”- można nim płacić także za parkowanie (w pasie drogowym na parkingach wydzielonych, na parkingach funkcjonujących w systemie Park & Ride), udział w imprezach miejskich, zakup w określonych placówkach handlowych, kultury i rekreacji itp. Możliwość elastycznego stosowania różnego rodzaju promocji, bonifikat i rabatów na e-kartach, jest elementem wpływającym na zwiększenie liczby podróży realizowanych miejską komunikacją zbiorową. Aby system miał wielu klientów niezbędna jest sieć powszechnie dostępnych punktów doładowania biletu elektronicznego. Taka sieć powinna składać się z punktów obsługi klienta, gdzie pasażer będzie miał możliwość bezpośredniego kontaktu ze sprzedawcą oraz z automatów sprzedających/doładowujących bilet elektroniczny zainstalowanych w autobusach oraz na najważniejszych przystankach i dworcach. Powinno również zapewnić się możliwość zakupu lub doładowania biletu poprzez Internet lub telefon komórkowy.

VIII.4. Zwiększenie stopnia wykorzystania kolei w realizacji podróży w regionie

W budowie zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowy i miejskim transportem zbiorowym można upatrywać szansy zwiększenia przewozów w obu gałęziach transportu publicznego. Poprawa dostępności przystanków kolejowych może zostać uzupełniona poprzez inne działania integracyjne. Dobrym ich przykładem jest stworzenie specjalnych autobusowych linii dowozowych do dworca PKP Wałbrzych Szczawienko. Posiada on duży potencjał węzła przesiadkowego pod warunkiem uruchomienia linii autobusowych łączących go z osiedlami Piaskowa Góra i Podzamcze. Termin kursowania tych linii miałyby charakter typowo okresowy (rozkład skorelowany z rozkładem pociągów regionalnych zatrzymujących się na stacji Wałbrzych Szczawienko).

Można również rozważyć inne koncepcje o większym rozmachu, które wiązałyby się z dużymi inwestycjami w infrastrukturę kolejową, dworcową oraz drogową. Jedną z takiego typu koncepcji jest „Koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej i poprawy transportu publicznego w subregionie wałbrzyskim”, której wstępne uwarunkowania opracowało Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu w roku 2011.



Rys. VIII.3. Siatka połączeń kolejowych powstałych w ramach Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej wg koncepcji Wojewódzkie Biura Urbanistycznego we Wrocławiu.

W koncepcji tej zaproponowano aby główną rolę w transporcie publicznym w subregionie wałbrzyskim przejął transport kolejowy. Miałyby to zostać osiągnięte etapowo, a działania w ramach tego przedsięwzięcia polegałyby na:

- budowie nowych przystanków kolejowych na istniejących liniach kolejowych leżących na terenie powiatu wałbrzyskiego;

- zakupie taboru kolejowego odpowiedniego do przewozów aglomeracyjnych;
- uruchomieniu pociągów w krótkich relacjach aglomeracyjnych;
- rewitalizacji i włączeniu do siatki połączeń pasażerskich nieczynnych obecnie dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych takich jak: Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Zespół Bocznic (Piaskowa Góra), Jedlina Zdrój – Zagórze Śląskie oraz Boguszów Gorce-Wschód – Mieroszów;
- budowie nowych linii kolejowych, które uzupełniłyby już istniejące linie kolejowe: Wałbrzych Szczawienko – WSSE – Stary Julianów – Dziećmorowice – Zagórze Śląskie oraz Wałbrzych Piaskowa Góra – Szczawno-Zdrój – Wałbrzych Biały Kamień – Wałbrzych Sobięcín – Boguszów Gorce Wschód (w przypadku tej drugiej dotyczy to budowy dokładnie po trasie istniejącej już w przeszłości linii kolejowej Wałbrzych Szczawienko – Boguszów Gorce Wschód).

Po zakończeniu wszystkich zaproponowanych etapów, siatka połączeń kolejowych przedstawiałaby się tak jak to obrazuje Rys. VIII.3.

Powyższa koncepcja jako całość, zakłada duży rozmach inwestycyjny w trudnym górskim terenie o stosunkowo nie największym potencjale przewozowym. Budowa nowych przystanków kolejowych, które znacznie zwiększyłyby dostępność kolei dla pasażerów oraz zakup nowego taboru kolejowego są działaniami potrzebnymi już aktualnie. Pozostałe propozycje, a szczególnie budowa nowych linii kolejowych, są inwestycjami mało racjonalnymi w perspektywie niniejszego Planu (2012 – 2017). Z racji na trudne warunki terenowe (obszar górski) koszt ich realizacji będzie zbyt wysoki w porównaniu do korzyści jakie mogą one przynieść społeczności subregionu wałbrzyskiego. Biorąc pod uwagę wysokie koszty eksploatacji połączeń kolejowych, przed podjęciem jakichkolwiek działań zagwarantować należy, kto będzie finansował ruch pociągów na trasach Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. Zdecydowana większość przypadków finansowania pasażerskich przewozów kolejowych w Europie opiera się na wysokich dotacjach z budżetów centralnych (nawet 70% całości kosztów). Samorządy gminne nie są w stanie finansować transportu kolejowego.

Przewozy kolejowe są najlepszym środkiem lokomocji przeznaczonym do przewozu bardzo dużych potoków pasażerskich. Aktualny potencjał subregionu jest zbyt słaby aby mógł wygenerować tak wielką liczbę podróży wewnątrz subregionu. Niemniej jednak, należy w planach zagospodarowania przestrzennego zaplanować rezerwy terenowe pod budowę ewentualnych połączeń kolejowych, tak aby nie zamykać możliwości ich realizacji, jeśli okoliczności zewnętrzne podlegają będą dynamicznym zmianom, wbrew aktualnym trendom i tendencjom.

VIII.5. Kształtowanie dogodnych węzłów przesiadkowych komunikacja miejska – kolej

Poprzez budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowy oraz miejskim transportem zbiorowym można upatrywać szansy zwiększenia przewozów w obu gałęziach transportu publicznego. Zaplanowana budowa wspólnego zespołu przystanków komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji podmiejskiej i regionalnej tuż przy nowym przystanku kolejowym Wałbrzych-Śródmieście wykreuje największy zintegrowany węzeł przesiadkowy w centrum miasta.

Aby system transportu zbiorowego w regionie oferował warunki połączeń i podróży konkurencyjne wobec samochodu powinien spełniać przede wszystkim następujące warunki⁴²:

- duża gęstość przystanków (bliskość źródeł i celów podróży);
- wysoka częstotliwość połączeń (krótki czas oczekiwania);
- możliwość podróży różnymi środkami transportu i różnymi liniami na jeden bilet umożliwiający przesiadki lub na bilet długookresowy;
- szybkość podróży i wygoda.

Oprócz powyższych z uwagi na wdrażane regulacje prawne i wymogi rynku przy organizacji zintegrowanego systemu przewozów należy zapewnić:

- możliwość operowania różnych przewoźników w systemie i to nie tylko w zakresie linii autobusowych ale i także kolejowych;
- nadzór nad przewoźnikami z koordynacją przewozów;
- aktywną promocję komunikacji zbiorowej.

Najważniejszym – głównym węzłem przesiadkowym będzie nowy dworzec kolejowo – autobusowy położony w okolicach centrum miasta, przy planowanym do realizacji centrum handlowym Magnolia. Ten najważniejszy węzeł przesiadkowy w jednym miejscu łączyć będzie transport kolejowy oraz autobusowy dalekobieżny, regionalny i podmiejski z liniami komunikacji miejskiej rozchodzącymi się do wszystkich dzielnic miasta.

Konieczna jest również relokalizacja przystanków autobusowych położonych w pobliżu istniejących wałbrzyskich dworców PKP dająca efekt zmniejszenia długości dojścia pieszego do nich.

Pozostałe węzły przesiadkowe kolej – komunikacja miejska to:

- Wałbrzych Główny z którego pasażerowie korzystający z linii Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra, powinni posiadać dogodne połączenia komunikacją miejską z rejonem Podgórze, a pasażerowie linii kolejowych regionalnych z kierunku Kłodzka i Mieroszowa

⁴² Kruszyna M. „Rola kolei regionalnej w zintegrowanym systemie transportu zbiorowego” w „Transport w rozwoju regionów” Zakopane 18 – 20.05.2000.

powinni posiadać sprawne połączenia autobusowe z centrum miasta, głównym węzłem przesiadkowym, oraz z Uzdrowiskiem w Szczawnie-Zdroju.

- Wałbrzych Miasto, gdzie po usprawnieniu dróg pieszych do przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych przy ul. Armii Krajowej pasażerowie przesiadający się z pociągów powinni mieć możliwość dogodnych dojazdów komunikacją miejską do Śródmieścia, Piaskowej Góry, Podzamcza i uzdrowiska w Szczawnie-Zdroju oraz do celów zlokalizowanych w najbliższym sąsiedztwie.
- Wałbrzych Szczawienko, skąd należy zapewnić sprawny dojazd komunikacją miejską do osiedli Piaskowa Góra i Podzamcze oraz do celów zlokalizowanych w najbliższym sąsiedztwie, w tym do strefy przemysłowej.
- Wałbrzych Wrocławska – wiadukt to autorska propozycja nowego węzła który może stanowić lepszą od stacji Wałbrzych Szczawienko alternatywę przesiadek na komunikację miejską z uwagi na bardzo duże nasycenie linii w ciągu pod wiaduktem i wynikającą z tego wysoką atrakcyjność połączeń do wielu celów w północnej części miasta.

Powyższe działania integrujące transport kolejowy z wałbrzyską komunikacją publiczną zobrazowano na rysunku VIII.6.

Integracja różnych środków transportu publicznego oraz łączenie w jeden system funkcjonalny podsystemów transportowych: miejskiego, podmiejskiego regionalnego i dalekobieżnego to jeden z najważniejszych elementów podwyższających atrakcyjność komunikacji zbiorowej w stosunku do indywidualnej. Proces integracji transportu zbiorowego w Niemczech, Austrii, Szwajcarii, krajach Beneluksu oraz w Skandynawii osiągnął stosunkowo wysoki poziom. Wprowadzono jednolite systemy taryfowe, wzajemną koordynację połączeń w czasie w celu usprawnienia przesiadek oraz zbliżenie przystanków wszystkich środków transportu publicznego w funkcjonalnych węzłach przesiadkowych.

Śladem powyższych krajów dążą Francja, Włochy, Hiszpania oraz Czechy, Słowacja i Węgry. W Polsce ostatnio coraz więcej mówi się o potrzebie integracji poszczególnych elementów transportu publicznego, jednak osiągnięcia w tym zakresie są stosunkowo niewielkie i nie mają charakteru działań kompleksowych w ramach programowo wdrażanych programów. Nie istnieją w pełni zintegrowane systemy taryfowe na obszarach aglomeracji, wprowadza się jedynie różnego rodzaju „protezy” w postaci jednego biletu dla wybranych grup przewoźników w sieciach komunikacyjnych na niewielkich obszarach sąsiadujących z największymi miastami polskimi (wyjątek stanowi konurbacja górnośląska, w której komunikacja miejska w większości miast skupionych w części centralnej i zachodniej obszaru jest zarządzana przez jednego organizatora oraz funkcjonuje jednorodny system taryfowy). Największe postępy w zakresie rozwoju integracji transportu zbiorowego czyni Warszawa poszerzając zasięg obowiązywania wspólnego biletu oraz włączając wszystkich przewoźników kolejowych w jeden organizm taryfowy.

W Wałbrzychu, przed procesem integracji biletowej należy przeprowadzić reformę taryf zgodną z zaleceniami podanymi w punkcie VII.2.4, a następnie angażować najlepszych spośród drobnych przewoźników prywatnych do obsługi linii dodatkowych i szczytowych funkcjonujących w ramach jednolitego systemu taryfowego. Po regulacji i ustabilizowaniu przewozów na rynku

komunikacji miejskiej, w następnych etapach należy poszukać możliwości stosowania biletów zintegrowanych z innymi systemami transportu zbiorowego:

- z koleją,
- z liniami autobusowymi lokalnymi i podmiejskimi obsługiwanymi przez przewoźników prywatnych,
- z innymi systemami transportu miejskiego na Dolnym Śląsku (szczególnie w Świdnicy oraz Wrocławiu).

Oprócz rozwiązań organizacyjnych oraz wspólnych taryf, integracja wymaga stworzenia wygodnych warunków przesiadania się pomiędzy poszczególnymi systemami i środkami lokomocji jak również pomiędzy liniami komunikacji miejskiej na terenie Wałbrzycha i Szczawna- Zdroju. W tym celu konieczne jest zbudowanie węzłów przesiadkowych w miejscach, gdzie podróżnym będzie najwygodniej przesiadać z jednych środków lokomocji do drugich. Poza przystankami linii autobusowych regionalnych i podmiejskich wzdłuż ulic 1 Maja, Al. Wyzwolenia, Noworudzka, 11 Listopada, Kosteckiego, Solicka, Łączyńskiego, Uczniowska wspólnych z komunikacją miejską, nie ma w Wałbrzychu dogodnych dla pasażerów węzłów przesiadkowych.

Teren i sąsiedztwo dworca autobusowego, gdzie zlokalizowane są przystanki końcowe linii autobusowych podmiejskich, regionalnych i dalekobieżnych, mimo iż znajduje się w pobliżu centrum oraz w pobliżu przystanków komunikacji miejskiej przy pl. Grunwaldzkim jest chaotycznie zagospodarowany i mało atrakcyjny dla podróżnych. Komunikacja kolejowa nie jest dogodnie połączona z systemem podmiejskich linii autobusowych rozprowadzających pasażerów po okolicach Wałbrzycha. Dworzec Główny posiada połączenie z kilkoma liniami komunikacji miejskiej, jest on jednak niekorzystnie zlokalizowany na południowym krańcu miasta, dlatego nie jest wykorzystywany przez mieszkańców centrum oraz najliczniej zasiedlonych osiedli północnych. Dla umożliwienia integracji wszystkich systemów transportu publicznego w Wałbrzychu, konieczne jest wykształcenie czytelnych oraz dogodnych dla pasażerów węzłów przesiadkowych o różnej randze:

- głównego węzła przesiadkowego z komunikacji kolejowej na linie autobusowe podmiejskie, regionalne oraz komunikację miejską,
- pomocniczych węzłów przesiadkowych kolej – komunikacja miejska rozprowadzających ruch pasażerski pomiędzy koleją a dzielnicami zlokalizowanymi zbyt daleko od głównego węzła przesiadkowego,
- pomocniczych węzłów i przystanków przesiadkowych z komunikacji autobusowej podmiejskiej oraz regionalnej na komunikację miejską.

Planowane jest stworzenie węzła komunikacyjnego kolej–autobus, którego koncepcja urbanistyczna została przedstawiona na rysunku nr VIII.4. oraz przebudowanie otoczenia już istniejących dworców kolejowych (Wałbrzych Szczawienko, Wałbrzych Śródmieście, Wałbrzych Główny), tak aby pełniły one również rolę zintegrowanego węzła przesiadkowego.



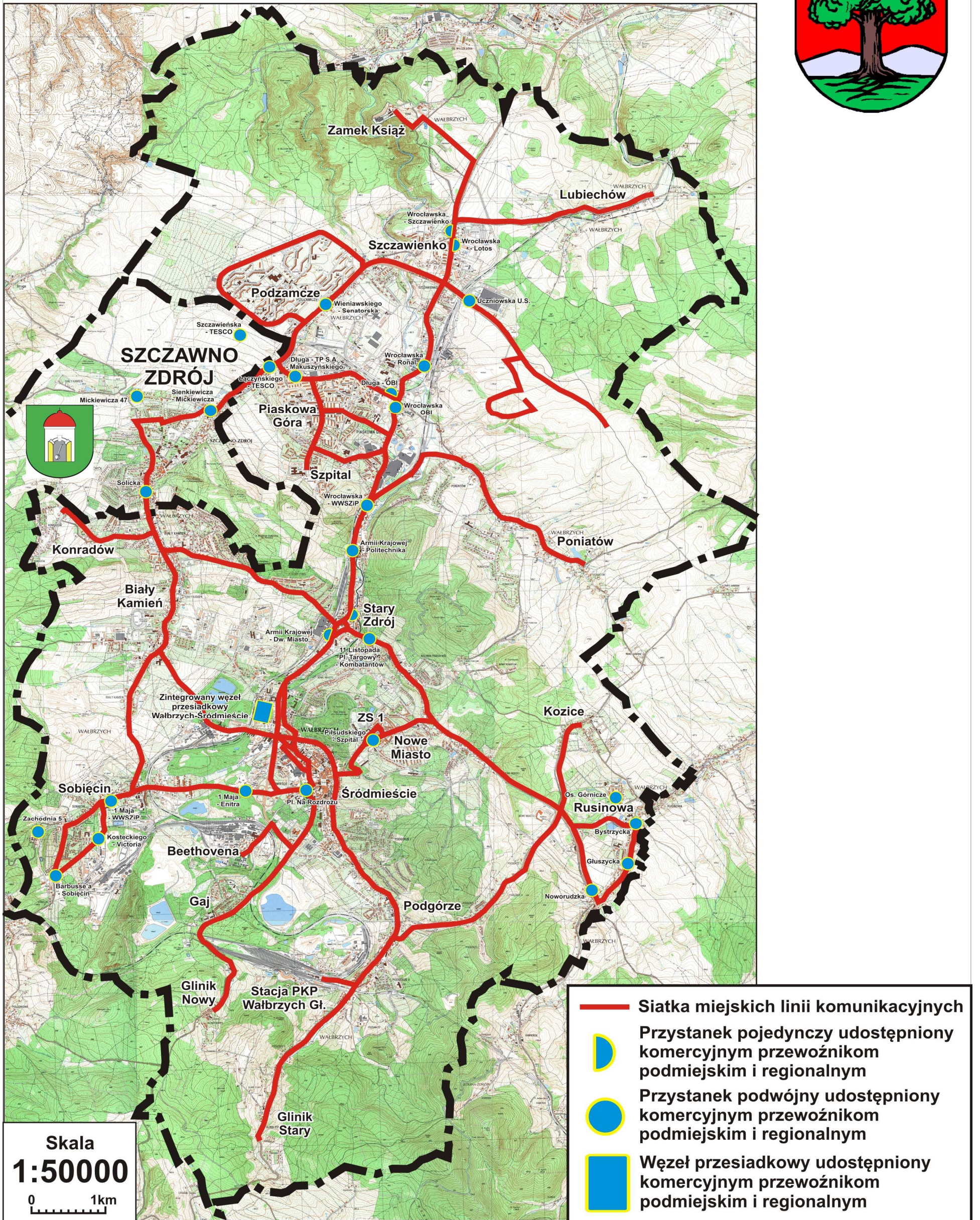
Rys.VIII.4. Plan nowego dworca kolejowo – autobusowego położonego na Śródmieściu pomiędzy ul. Wysockiego i Lubelską (Źródło: materiały Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu).

Węzły i przystanki przesiadkowe pomiędzy liniami komunikacji podmiejskiej oraz regionalnej, a komunikacją miejską powinny być lokalizowane w miarę możliwości często, szczególnie w pobliżu skrzyżowań skąd linie komunikacji miejskiej zapewniają atrakcyjne połączenia odchodzące prostopadle do głównych ciągów komunikacyjnych w kierunku osiedli mieszkaniowych oraz stref przemysłowych, jak również w pobliżu istotnych dla pasażerów celów podróży.

Na rysunku VIII.5. przedstawiono propozycje lokalizacji przystanków i węzłów, które powinny być udostępnione dla przewoźników obsługujących linie podmiejskie oraz regionalne.

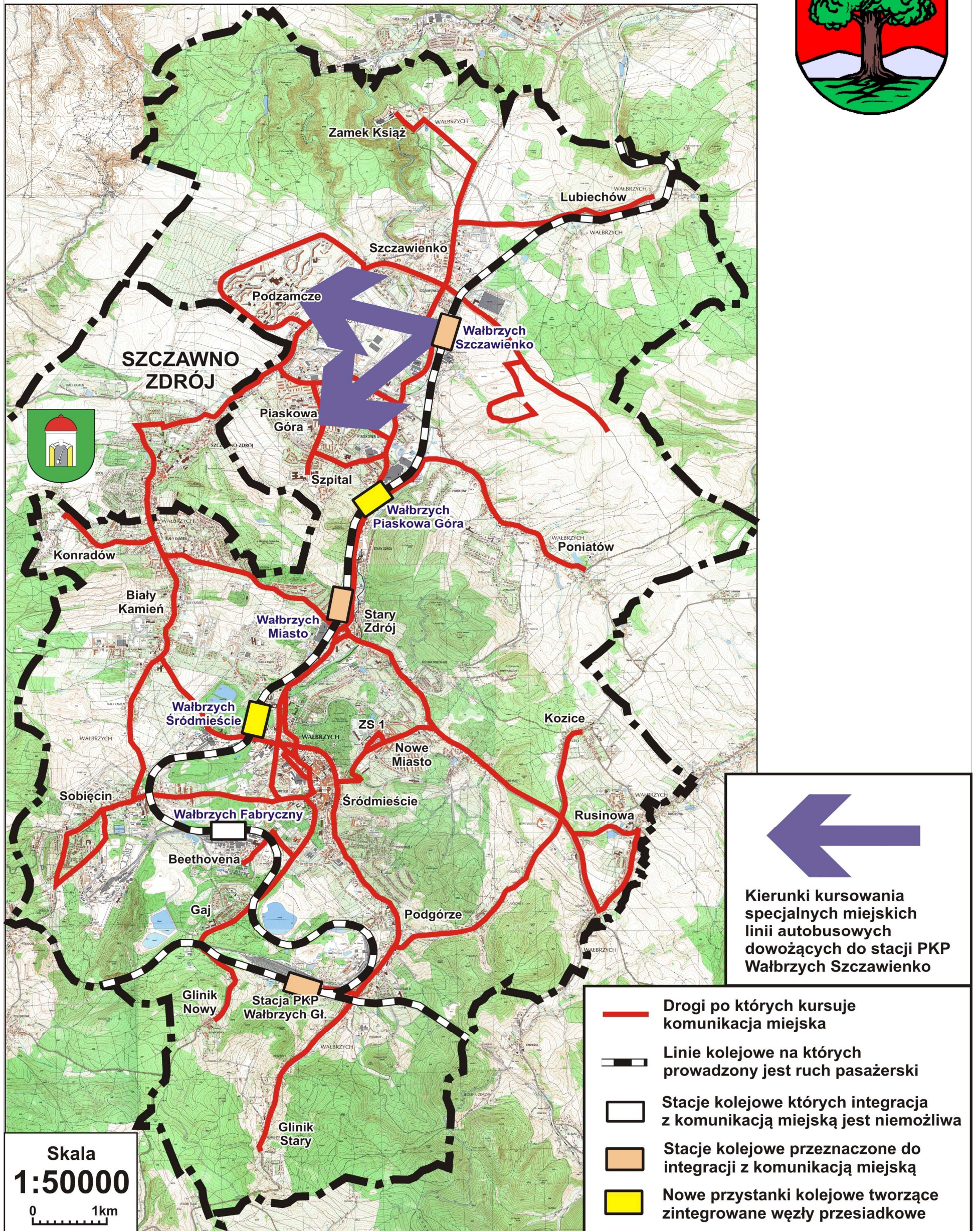
Miasta Wałbrzych i Szczawno-Zdrój dążyć powinny do uatrakcyjniania otoczenia podanych wyżej węzłów i przystanków przesiadkowych, tak aby uprzyjemnić pasażerom oczekiwanie na połączenia, zmniejszać uciążliwości powodowane złymi warunkami klimatycznymi, uciążliwości intensywnego ruchu pojazdów jak również należy zadbać o estetykę krajobrazu otaczającego te miejsca. Równocześnie wszystkie modernizowane węzły i przystanki przesiadkowe należy tworzyć usuwając bariery utrudniające niepełnosprawnym korzystanie z transportu publicznego.

Lokalizacja przystanków i węzłów przesiadkowych udostępnionych przewoźnikom podmiejskim i regionalnym



Rys. VIII.5. Propozycje lokalizacji przystanków i zintegrowanych węzłów przesiadkowych, które powinny być udostępnione dla przewoźników komercyjnych obsługujących linie podmiejskie oraz regionalne.

Powiązanie autobusowej komunikacji miejskiej z regionalnym transportem kolejowym



Rys. VIII.6. Integracja regionalnej komunikacji kolejowej z miejskim transportem publicznym na terenie Wałbrzycha.

Na rysunkach VIII.7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 pokazano przykłady dobrych praktyk w tworzeniu węzłów przesiadkowych.

Przykładami dobrze zorganizowanych węzłów przesiadkowych „autobus – kolej”, na których można się wzorować projektując taki obiekt w Wałbrzychu, są np. stacje kolejowe: Landeck – Zams (Tyrol – Austria), Salzburg Aiglhof (Austria), Plauen Oberer Bf. (Saksonia – Niemcy), Winterthur Hbf. (Szwajcaria), Esslingen Bf. (Szwajcaria).

Bezpośrednio przy budynku dworca umieszczono przystanki autobusowe, które zadano wspólną wiatą, osłaniającą podróżnych przez działaniem złych warunków atmosferycznych (Rys.VIII.7.). Zadaszenie jest kompletne, szczelne i czyste. Każdy przystanek wyposażono w ławkę, pojemnik na odpady oraz tablicę informacyjną z rozkładem, schematem linii i informacjami taryfowymi.



Rys.VIII.7. Stacja Landeck – Zams. (źródło: zbiory własne)

Widok z innej strony na przystanki autobusowe pokazuje rys.VIII.7. Stanowiska postojowe zostały ułożone w układzie skośnym. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowcy nie muszą wykonywać manewru cofania chcąc opuścić stanowisko postojowe. Zadaszenie jest na tyle szerokie, że zakrywa częściowo autobusy, dzięki czemu podczas wsiadania pasażerowie nie są narażeni na opady deszczu.

Dodatkowo warto dążyć do zastosowania podwyższonych krawężników, w celu dopasowania podłogi do peronów, tak żeby szczelina w wymiarze pionowym nie przekraczała 5 cm. Dostosowanie wysokości poziomu podłogi autobusów (jak i taboru kolejowego) do wysokości krawędzi przystanków i peronów ułatwia niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji zbiorowej, oraz przyspiesza wymianę pasażerów.



Rys.VIII.8. Stacja Landeck – Zams. (źródło: zbiory własne)

Przy samym budynku dworca kolejowego umieszczono postój taksówek (Rys.VIII.9.). Pas ruchu przeznaczony dla nich przecina dojście pieszych do przystanków autobusowych. Zabezpieczono je metalowymi słupkami tworzącymi barierę optyczną, nieutrudniającą poruszania się pieszym. Uwagę zwraca równa i gładka powierzchnia, bez barier architektonicznych – krawężników. Pomiędzy przystankami autobusowymi i dworcem kolejowym, umieszczono kilka miejsc postojowych w ramach systemu Kiss & Ride (Rys.VIII.10.). W tym miejscu postój jest dozwolony tylko pod warunkiem zachowania dopuszczalnego czasu parkowania (maksymalnie do kilku minut).



Rys.VIII.9. Stacja Landeck – Zams. (źródło: zbiory własne)



Rys.VIII.10. Stacja Landeck – Zams. (źródło: zbiory własne)

Alternatywne rozwiązanie prostego węzła przesiadkowego „kolej – komunikacja miejska”, wykorzystujące różnicę poziomów pomiędzy miejskim układem drogowym i torowiskiem kolejowym to stacja S-Bahn Salzburg Aiglhof (Rys.VIII.11.). Perony kolejowe zostały umieszczone na wiadukcie drogowym, a przystanki autobusowe (i trolejbusowe) pod nim, w wydzielonych zatokach, nie tamując ruchu samochodowego. Przejście pomiędzy stacją i przystankami odbywa się przy pomocy schodów i wind. Na rysunku VIII.12. pokazano widok szczegółowy na jeden z przystanków komunikacji miejskiej pod powyższą stacją kolejową. Uwagę zwracają ekrany wizualnej informacji dynamicznej wyświetlającej rzeczywiste godziny odjazdów i przyjazdów zarówno najbliższych pociągów jak i trolejbusów oraz autobusów, wraz z kierunkiem i numerem peronu lub linii.



Rys. VIII.11. Węzły przesiadkowe- integracja komunikacji miejskiej z koleją regionalną. (Źródło: zbiory własne)



Rys.VIII.12. Węzły przesiadkowe- integracja komunikacji miejskiej z koleją regionalną- poziomowego węzła przesiadkowego, stacja S-Bahn Salzburg Aighhof. (Źródło: zbiory własne)

Stanowiska dla autobusów na Dworcu przesiadkowym w Plauen (Niemcy) zostały ułożone tu skośnie, co nie wymaga od kierowców cofania podczas odjazdu (Rys.VIII.13.). Peron został wyposażony w wiatę oraz dodatkowe zadaszenia zakrywające sporą część autobusów podczas postoju. Każde stanowisko wyposażono w tablicę z rozkładem i schematem komunikacyjnym miasta. Część ławek została otoczona przezroczystymi ścianami chroniącymi dodatkowo przed silnym wiatrem i opadami deszczu. Na peronie zamontowano automaty biletowe. Każde stanowisko otrzymało tablice zmiennej treści, na którym można wyświetlać niezbędne informacje o każdym odjeżdżającym kursie.

Węzeł jest umieszczony na placu przed dworcem (Rys.VIII.14.). Cały plac wraz z szeroką ulicą oddzielającą od niego dworzec zostały wyłączone z ruchu samochodowego (oprócz pojazdów komunikacji miejskiej i taksówek) i podporządkowane ruchowi pieszemu i rowerowemu. Wszystkie przystanki na peronach są zadaszone. Krawężniki odpowiednio obniżono, a perony wyprofilowano.



Rys.VIII.13. Dworzec w Plauen Oberer Bf (Niemcy) – węzeł przesiadkowy kolej-autobusy. (źródło: zbiory własne)



Rys.VIII.14. Stacja Winterthur Hbf. (źródło: zbiory własne)



Rys.VIII.15. Skoordynowana przestrzennie przesiadka pociąg-autobus. S-Bahn Esslingen (koło Zurichu) (źródło: zbiory własne)

Kolejne rozwiązanie prostego i skutecznego węzła przesiadkowego skoordynowanego czasowo i przestrzennie. Przystanek autobusowy mieści się na peronie kolejowym. Jest to stacja końcowa S-Bahn Esslingen (koło Zurichu) – Rys.VIII.15. Przesiadka z pociągu na autobus odbywa się praktycznie z drzwi do drzwi. Mimo to nie mogło zabraknąć zegara wskazówkowego i czytelnej tablicy przystankowej. Szczególną uwagę zwracają pojemniki na odpadki, które wymagają od użytkowników segregacji śmieci.

VIII.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Oprócz wymiany taboru, w celu umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług transportu publicznego dążyć należy do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych,
- skracanie przejścia przez szerokie ulice poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- równanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie.

Zasady powyższe traktować należy jako standardy konieczne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacji miejskiej poza ogólnymi harmonogramami modernizacji układu drogowego miasta. W najbliższej przyszłości proponuje się przystanki do przebudowy:

- zintegrowany węzeł przesiadkowy Wałbrzych – Śródmieście,
- Szczawno- Zdrój – Solicka,
- Sokołowskiego – Szpital,
- Andersa – Wańkowicza,
- Armii Krajowej – Stary Zdrój,
- Armii Krajowej – Dworzec Miasto,
- Pl. Grunwaldzki – Wysockiego,
- Pl. Grunwaldzki – Al. Wyzwolenia,
- Pl. Grunwaldzki – Chrobrego,
- Piłsudskiego – Pl. Tuwima,
- 1 Maja –WWSZiP,
- Al. Podwale –Kasztelańska.

Poniższe rysunki przedstawiają przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowania do potrzeb niepełnosprawnych w Dreźnie oraz w Hradcu Kralove. Te same standardy podwyższonych peronów przystankowych (z pominięciem szyny tramwajowej) proponuje się przyjąć w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju jako rozwiązania obowiązujące przy każdej nowej inwestycji. Jeden z takich przystanków już funkcjonuje w Wałbrzychu przy ul. Głównej, Broniewskiego, Kusocińskiego.



Rys. VIII.16. Podwyższony peron przystankowy- przejścia pomiędzy peronami dla niepełnosprawnych (Źródło materiały własne).

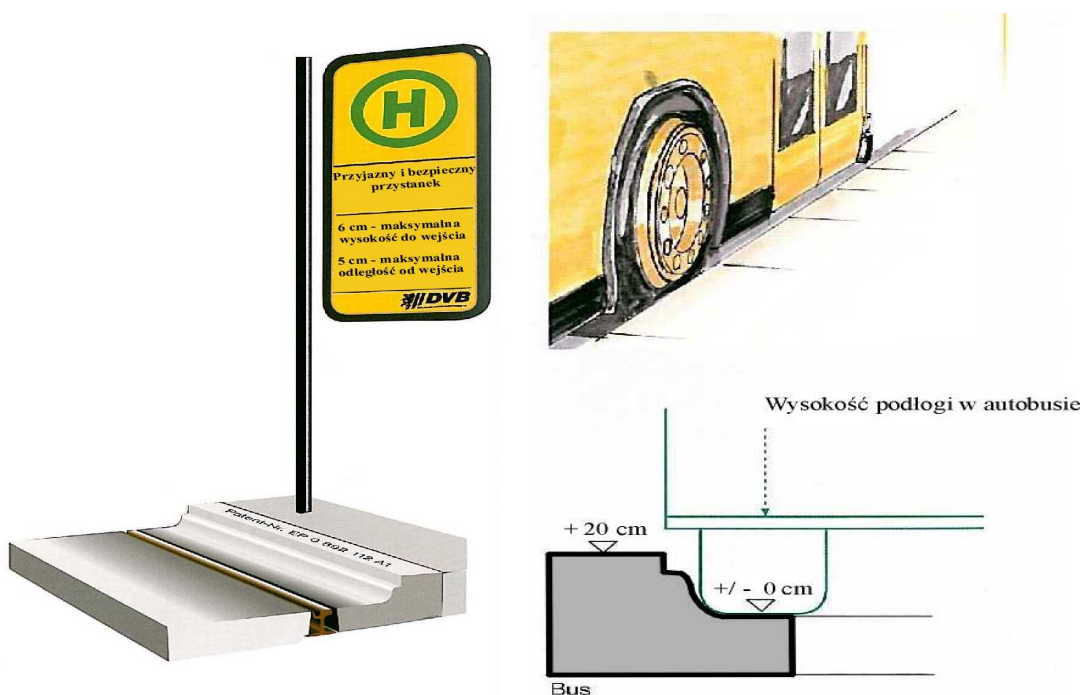


Rys. VIII.17. Peron przystankowy i autobus na jednym poziomie (źródło materiały własne)



Rys. VIII.18. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni jako ułatwienie dla osób niedowidzących i niewidomych naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu (Źródło: materiały własne).

Specjalne ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala kierowcy na podjechanie autobusu na całej jego długości możliwie najbliżej krawędzi peronu przystankowego (rysunek nr VIII.18.). Rozwiązanie takie zostało również zastosowane w Wałbrzychu w ramach przebudowy skrzyżowania ul. Głównej, Broniewskiego i Kusocińskiego (rysunek nr VIII.19.).



Rys. VIII.19. Ukształtowanie krawędzi peronowej – schemat (źródło materiały własne)



Rys. VIII.20. Podwyższony peron przystankowy – przykład realizacji z Wałbrzycha (Źródło: materiały własne).

Kompleksowe podejście do problemu osób niepełnosprawnych polegające na likwidacji barier taborowych oraz infrastrukturalnych umożliwi im samodzielne funkcjonowanie w nowoczesnym społeczeństwie.

VIII.7. Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej

- udrożnienie głównej osi komunikacyjnej Wałbrzycha (DK35) – zwiększenie przepustowości i przyspieszenie autobusów, wprowadzenie elementów priorytetów w ruchu (wydzielone pasy ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej – Bus-pasy liniowe i na skrzyżowaniach przy relacjach skrzyżowanych, sygnalizacja wzbudzana przez pojazd komunikacji zbiorowej),
- linia Ekspresowa z Podzamcza przez obwodnicę „środkową” – nowa DK35 – do placu Grunwaldzkiego.

IX. Podsumowanie

Zagadnienia przedstawione w Planie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Wałbrzychu i Szczawnie- Zdroju przedstawiają aktualną sytuację miasta i regionu, charakterystykę istniejącego systemu transportowego wraz z infrastrukturą, zapotrzebowanie klientów na usługi przewozowe wraz z preferencjami oraz nakłady ponoszone na finansowanie transportu publicznego.

W oparciu o powyższe dane oraz o prognozę środków finansowych na najbliższe 5 lat przygotowano zestawienie standardów przewozowych gwarantowanych przez organizatora przewozów. Standardy te definiują minimalne progi jakości usług przewozowych dofinansowywanych ze środków publicznych oraz zasady organizacji przewozów. Wskazano również podstawowe kierunki działań rozwojowych na przyszłość, które zmierzać mają do poprawy jakości usług realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego. Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego po uchwaleniu przez samorządy lokalne staje się dokumentem, który jest przewodnikiem zobowiązującym organizatora transportu publicznego do kształtowania systemu transportowego według przyjętych w nim reguł. Dokument ten pozwala również na stabilizację rynku transportowego, na obszarze obowiązywania, z którego wynika, jakiej wysokości środki powinny być przeznaczane na transport zbiorowy w najbliższej 5 letniej perspektywie czasowej.

Skorowidz zapisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2011 nr 117 poz. 684) w "Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie - Zdroju"	
§ 4.1. Część tekstowa planu transportowego powinna określać:	nr stron
1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze;	73
2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności:	42-52
a) lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,	50-52
b) gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,	
c) zapewnienia dostępu osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;	76-77,79
3) przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym:	53-59
a) źródła finansowania	53-54
b) formy finansowania;	56-59
4) preferencje dotyczące wybory rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym;	60-65
5) zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej "operatorem";	79-96
6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:	65-70, 72-74, 76-77, 79
a) ochrony środowiska naturalnego,	65-67
b) dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,	76-77
c) dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej;	79
7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:	94-95, 99
a) godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,	94
b) obowiązujących opłat za przejazd,	94-95, 99
c) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,	99
d) węzłów przesiadkowych,	99
e) koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,	94-95
f) regulaminów przewozów osób;	99
8) kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	97-108, 111-122
§ 5.1. Część graficzna planu transportowego powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej:	
2. Rysunek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać w szczególności:	
1) określenie skali rysunku w formie liczbowej i liniowej;	75,78,109
2) granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej planem transportowym;	
3) objaśnienia użytych na rysunku oznaczeń i symboli;	
4) oznaczenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na obszarze objętym planem transportowym.	