

Międzygminny Plan Zrównoważonej Mobilności dla Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego – 2030

 **TRAKO**
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE



Kłodzka Wstęga Sudetów
Lokalna Grupa Działania



„Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich: Europa inwestująca w obszary wiejskie.”



Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE

Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50 - 305 Wrocław,
e - mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Zamawiający:

Kłodzka Wstęga Sudetów

Lokalna Grupa Działania



Stowarzyszenie Kłodzka Wstęga Sudetów

Lokalna Grupa Działania

Lutynia 24, 57 - 540 Łądek Zdrój

email: biuro@kws.org.pl

kws.org.pl

Zdjęcie na okładkach: <https://www.lewin-klodzki.pl>

Wrocław, luty 2024 r.

Spis treści

I	
CZĘŚĆ I. DIAGNOZA STANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W KŁODZKIM OBSZARZE FUNKcjONALNYM.....	6
1. Wstęp do Diagnozy <i>KOF</i>	7
2. Charakterystyka przestrzenno - społeczno - gospodarcza	9
3. Charakterystyka systemu transportowego	12
3.1. System samochodowy.....	12
3.2. Ruch pieszy	22
3.3. Ruch rowerowy.....	24
3.4. Transport zbiorowy	26
3.5. Parkingi P+R.....	34
4. Badania zachowań i preferencji mieszkańców <i>KOF</i>	35
4.1. Wyniki badań ankietowych mieszkańców <i>KOF</i>	35
4.2. Wyniki wywiadów z kluczowymi interesariuszami	38
5. Podsumowanie – analiza SWOT	40
CZĘŚĆ II. MIĘDZYGMINNY PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA KŁODZKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO	43
6. Wstęp do MPZM dla <i>KOF</i>	44
7. Kluczowe wyzwania dla zrównoważonej mobilności w <i>KOF</i>	47
8. Obszary interwencji.....	51
9. Cele i zadania w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu międzygminnego	53
9.1. Cele.....	53
9.2. Zestawienie zadań planowanych do realizacji	54
10. Źródła finansowania	82
11. Podmioty zaangażowane w realizację działań.....	89
12. Priorytety rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej na obszarze MPZM <i>KOF</i>	91
13. Monitoring	95
14. Spis rysunków	103
15. Spis tabel.....	103

Powtarzające się skróty używane w dokumencie:

B+R: (ang. *Bike and Ride*), podróż łączona rower – transport publiczny: podjedź *ROWEREM* i zaparkuj na parkingu i *JEDŹ DALEJ* transportem publicznym

brd: bezpieczeństwo ruchu drogowego

chodnik: część drogi dla pieszych wyłącznie do ruchu pieszych i UWR

Diagnoza KOF: *Diagnoza stanu zrównoważonej mobilności w Kłodzkim Obszarze Funkcjonalnym*, stanowiąca część diagnostyczną *MPZM dla KOF*

droga dla pieszych: droga lub część drogi przeznaczona do ruchu pieszych i UWR oraz do pełnienia innych funkcji, w szczególności zatrzymywania lub postoju pojazdów

droga dla rowerów: droga lub część drogi niebędącą jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych i UTO oraz w przypadkach przewidzianych w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* – ruchu pieszych i UWR

droga dla pieszych i rowerów (poprzednio stosowana nazwa: ciąg pieszo-rowerowy): droga lub część drogi, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu pieszych, rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych oraz UTO i UWR

DG: droga gminna

DK: droga krajowa

DP: droga powiatowa

DSDiK: Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu

DW: droga wojewódzka

GDDKiA: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu

Gmina KOF: gmina wchodząca w skład *KOF*

GUS, BDL: Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych

JST: jednostka samorządu terytorialnego

JST KOF: wszystkie samorządy (miasta i gminy) tworzące *KOF*

K+R: (ang. *Kiss and Ride*) – miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego

KD: Koleje Dolnośląskie S.A.

KOF: Kłodzki Obszar Funkcjonalny

KWS: Stowarzyszenie Kłodzka Wstęga Sudetów, Lokalna Grupa Działania

Miasta KOF: 9 miast w obszarze *KOF* (Bystrzyca-Kłodzka, Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Lądek-Zdrój, Międzylesie, Polanica-Zdrój, Radków, Stronie Śląskie, Szczytna)

MPZM dla KOF: Międzygminny Plan Zrównoważonej Mobilności dla Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego - 2030

mpzp: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Obszary Interwencji MPZM dla KOF: obszary funkcjonalne w *KOF* o określonych cechach opisanych w Rozdziale 8.

osoby ze szczególnymi potrzebami: osoby z niepełnosprawnościami, osoby z ograniczoną mobilnością i percepcją, osoby starsze, osoby z wózkami dziecięcymi oraz z małymi dziećmi, młodsze dzieci szkolne

Organizator ptz: organizator publicznego transportu zbiorowego z liniami komunikacyjnymi o charakterze użyteczności publicznej w KOF: ,JST, JST KOF, Samorząd Województwa Dolnośląskiego (KD, Polregio)

P+R: (ang. *Park and Ride*), podróż łączona auto – transport publiczny: podjeżdż samochodem i *ZAPARKUJ* na parkingu i *JEDŹ DALEJ* transportem publicznym

pojazd zeroemisyjny: pojazd o napędzie elektrycznym lub wodorowym, w rozumieniu ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*

pojazd niskoemisyjny: pojazd CNG, LNG oraz napędzany biometanem, w rozumieniu *ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*

projektowanie uniwersalne: projektowanie infrastruktury dostępnej dla każdego – użytecznej dla wszystkich ludzi: elastycznej, prostej i intuicyjnej w obsłudze, wygodnej i funkcjonalnej oraz niesegregującej (niestygmetyzującej w żaden sposób) użytkowników ze względu na ich ograniczenia (dot. szczególnie osób starszych, rodziców z małymi dziećmi i małych dzieci, osób z niepełnosprawnościami: ruchowymi, sensorycznymi i intelektualnymi)

ptz: publiczny transport zbiorowy w rozumieniu ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym*

SPP: strefa płatnego parkowania

SUMP: (ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*) – Plan zrównoważonej mobilności miejskiej

trasa rowerowa: droga dla rowerów oraz droga dla pieszych i rowerów, pas ruchu dla rowerów i kontrapas ruchu dla rowerów, niezwiązane zrowerowym ruchem turystycznym i rekreacyjnym

turystyczna trasa rowerowa: szlaki rowerowe niezaliczające się do tras rowerowych, obsługujące ruch turystyczno-rekreacyjny

UE: Unia Europejska

UTO: urządzenie transportu osobistego – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe

UWR: urządzenie wspomagające ruch – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni

ZDP: zarząd dróg powiatowych



CZĘŚĆ I **Diagnoza stanu mobilności** **w Kłodzkim Obszarze Funkcjonalnym**



Kłodzka Wstęga Sudetów
Lokalna Grupa Działania



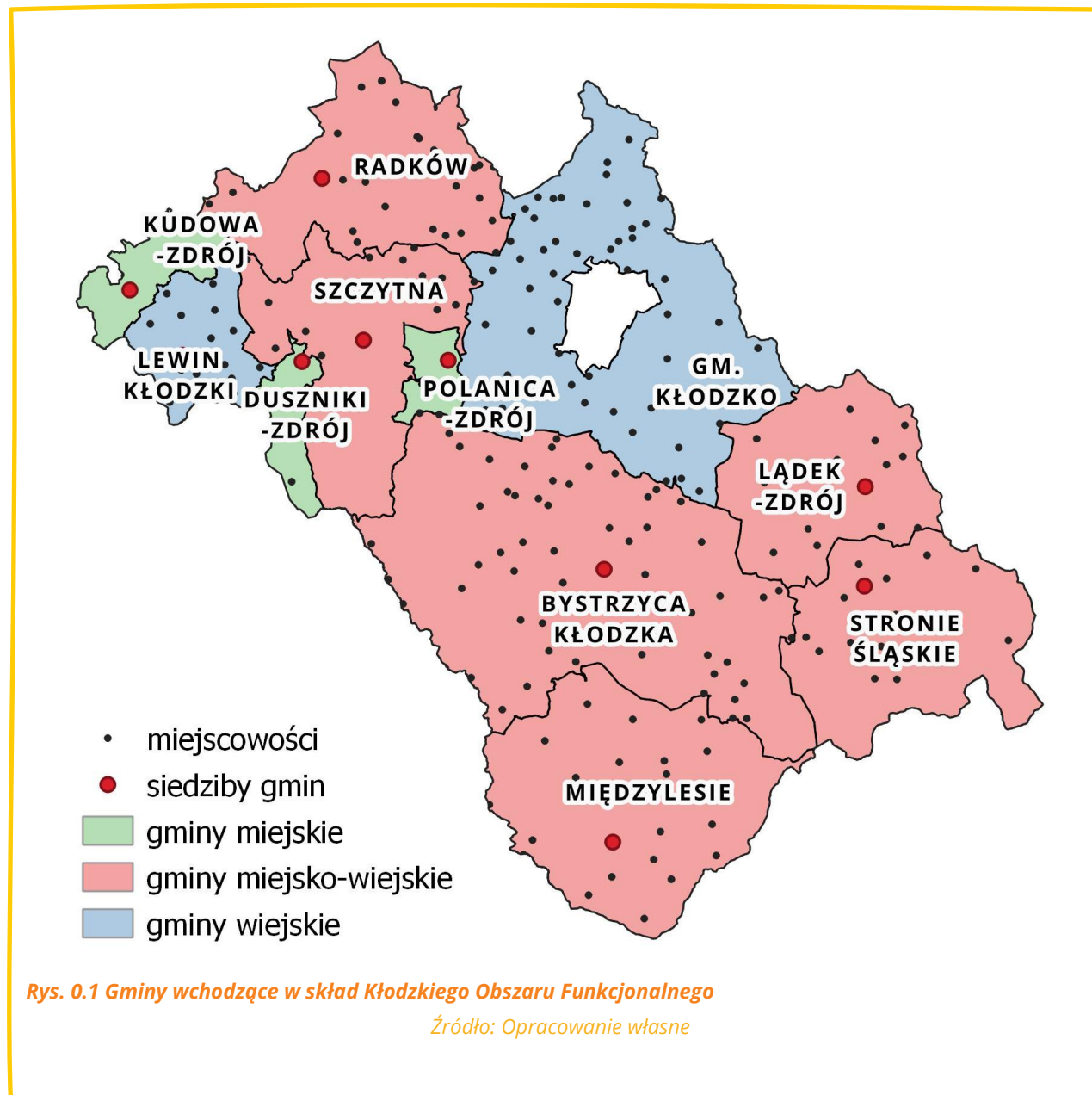
1. Wstęp do Diagnozy KOF


„Diagnoza stanu zrównoważonej mobilności w Kłodzkim Obszarze Funkcyjnym” (dalej: Diagnoza KOF) stanowi punkt wyjścia do opracowania „Międzygminnego Planu Zrównoważonej Mobilności dla Kłodzkiego Obszaru Funkcyjnego - 2030” (dalej: MPZM dla KOF).

Pod pojęciem *Kłodzkiego Obszaru Funkcyjnego* (dalej: KOF), jest rozumiany obszar podmiejski Kłodzka obejmujący 11 gmin powiatu kłodzkiego:

- Bystrzyca Kłodzka,
- Duszniki - Zdrój,
- Gmina Kłodzko,
- Kudowa - Zdrój,
- Łądek - Zdrój,
- Lewin Kłodzki,
- Międzylesie,
- Polanica - Zdrój,
- Radków,
- Stronie Śląskie,
- Szczytna.

Opracowanie i wdrożenie *MPZM dla KOF* ma na celu zwiększenie zaangażowania samorządów gminnych KOF w kwestie kryzysu klimatycznego, poprzez partycypacyjne





przygotowanie polityki klimatycznej na poziomie lokalnym. Budowana międzygminna polityka oparta będzie o trzy filary:

1. Adaptację do zmian klimatu,
2. Łagodzenie skutków zmian klimatu (ang. *climate change mitigation*),

3. Zapewnienie dostępu do bezpiecznych, odnawialnych i ekonomicznych źródeł energii.

Natomiast, z perspektywy polityki transportowej, celem zrównoważenia transportu na obszarze *KOF* są:

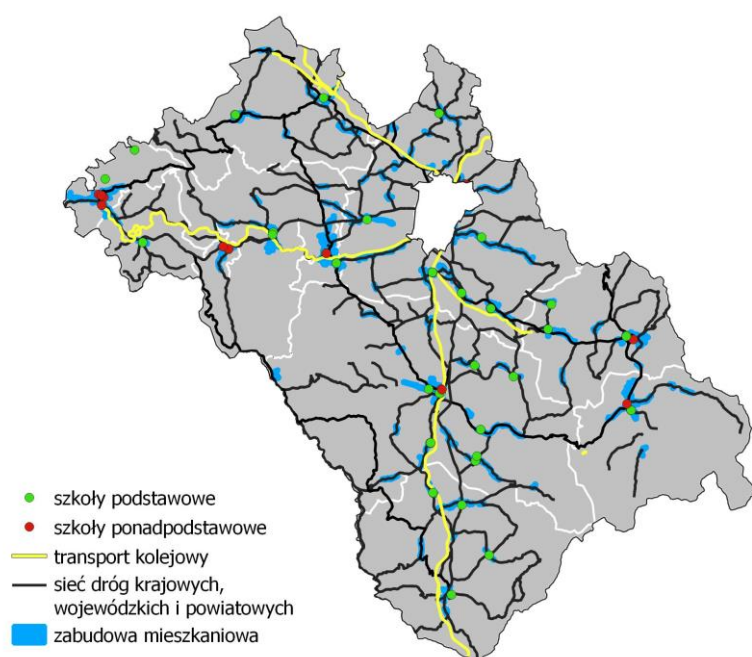
4. zwiększenie dostępności i efektywności transportu,
5. poprawa jakości przemieszczania się i życia mieszkańców.

2. Charakterystyka przestrzenno - społeczno - gospodarcza

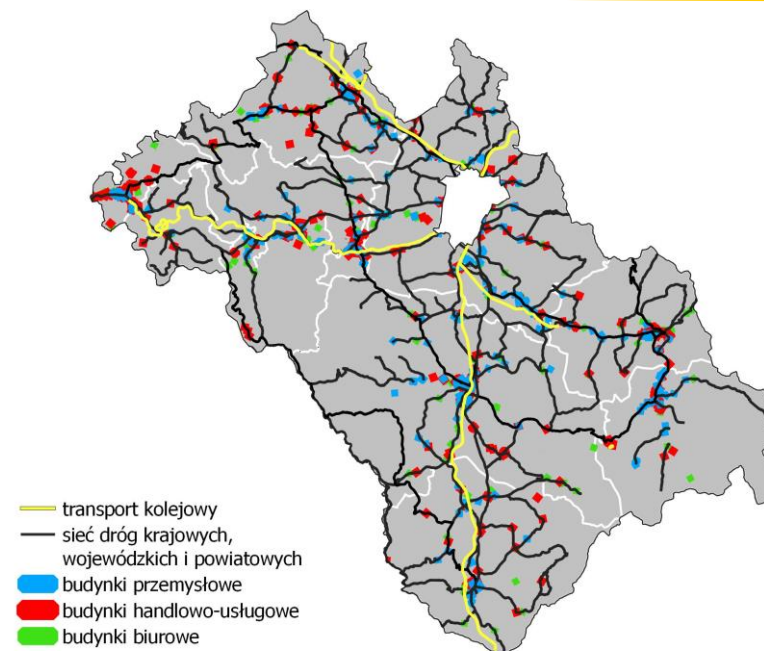
W kontekście podróży obowiązkowych (dom – szkoła) wykonywanych przez dzieci i młodzież do miejsc nauki, przeanalizowano rozmieszczenie w KOF szkół podstawowych, ponadpodstawowych.

Szkoły średnie funkcjonują w następujących miastach: Bystrzyca Kłodzka, Lądek – Zdrój, Duszniki – Zdrój, Kudowa – Zdrój, Polanica – Zdrój i Stronie Śląskie. Natomiast szkoły podstawowe są zlokalizowane w każdej gminie, z rejonizacją uczniów. Średnia odległość

z miejscowości do najbliższej szkoły podstawowej zlokalizowanej w tej samej gminie wynosi w KOF 3,4 km. Najbliżej mają dzieci w Polanicy - Zdrój (średnio 730 m), a najdalej do szkoły podstawowej mają dzieci w gminach Bystrzyca Kłodzka i Szczytna (powyżej 5 000 m).



Rys. 2.1 Rozkład przestrzenny szkół na obszarze KOF



Rys. 2.2 Rozkład przestrzenny zabudowy biurowej, handlowo - usługowej oraz przemysłowej na obszarze KOF

Źródło: Opracowanie własne na podstawie bazy obiektów topograficznych (BDOT10k)

Najkrótsze na tle całego *KOF* odległości z domów do szkół wykazane w Polanicy - Zdroju, wskazują na doskonałą możliwość propagowania wśród uczniów (oraz rodziców i opiekunów) dojścia pieszo oraz dojazdu rowerem.

Natomiast do analizy skupisk miejsc pracy w *KOF* wykorzystano dane geoprzestrzenne dotyczące lokalizacji zabudowy biurowej, handlowo - usługowej oraz przemysłowej.

Rozkład przestrzenny tej zabudowy wskazuje na rozwój obszarów zurbanizowanych wzdłuż linii kolejowych oraz głównych istotnych dróg, co wynika z układów urbanistycznych powstających wzdłuż ciągów komunikacyjnych.

Demografia

Zgodnie z danymi opublikowanymi przez GUS, w *KOF* mieszka ponad 92 tys. osób. Jednakże, do 2040 spodziewany jest spadek liczby ludności o 16% do poziomu 77 tys. mieszkańców¹.

Struktura ludnościowa wskazuje, że prawie co drugi mieszkaniec (43%) to osoba o specyficznych potrzebach transportowych: 16% mieszkańców stanowią dzieci i młodzież, które wymagają zapewnienia wysokich standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego np. podczas samodzielnego przemieszczania się pieszo lub rowerem, a na dłuższe dystanse - w przypadku młodzieży - zapewnienia odpowiedniej oferty transportu zbiorowego (przede wszystkim autobusowego), a 27% mieszkańców *KOF* stanowią seniorzy. Część seniorów przemieszcza się samodzielnie samochodem, jednak czym są starsi lub bardziej schorowali tym rzadziej wybierają ten środek transportu.

Mając na celu przeciwdziałanie wykluczeniu takich osób z życia społecznego oraz zapewnienie im prawidłowej kondycji i stanu zdrowia, należy zapewnić im - podobnie jak młodzieży - bezpieczną infrastrukturę drogową (chodniki, drogi dla rowerów) oraz transport publiczny obsługiwany autobusami dostosowanymi do ich potrzeb (niskowejściowymi, wyposażonych w tablice elektroniczne wyświetlające czytelne i dobrze widoczne informacje o linii i kierunku jazdy).

Najwięcej seniorów zamieszkuje Polanicę Zdrój oraz Duszniki - Zdrój (ok. 1/3 populacji tych gmin), a w gminie Kłodzko prognozuje się wzrost udziału tej grupy społecznej o 37%, w roku 2040.

¹ „Prognoza ludności dla gmin na lata 2023 - 2040”, GUS, 2023 r.

Tab. 2.1 Obecna i prognozowana struktura demograficzna KOF

JST KOF	Ogółem			Dzieci i młodzież (w wieku przedprodukcyjnym)			Osoby w wieku produkcyjnym			Seniorzy (w wieku poprodukcyjnym)		
	2022 r.	zmiana do 2040 r.	2040 r.	2022 r.	zmiana do 2040 r.	2022 r.	zmiana do 2040 r.	2022 r.	zmiana do 2040 r.			
Bystrzyca Kłodzka	17 487	- 8%	16 168	2 733 (16%)	- 25%	9 792 (56%)	- 11%	4 962 (28%)	9%			
Kłodzko	16 493	- 4%	15 912	2 972 (18%)	- 30%	9 784 (59%)	- 11%	3 737 (23%)	37%			
Kudowa - Zdrój	9 392	- 20%	7 533	1 452 (15%)	- 43%	5 335 (57%)	- 22%	2 605 (28%)	- 3%			
Radków	8 514	- 19%	6 862	1 490 (18%)	- 51%	4 975 (58%)	- 17%	2 049 (24%)	- 2%			
Lądek - Zdrój	7 601	- 27%	5 516	1 099 (14%)	- 57%	4 292 (56%)	- 36%	2 210 (29%)	4%			
Szczytna	6 954	- 22%	5 444	1 172 (17%)	- 61%	3 978 (57%)	- 23%	1 804 (26%)	6%			
Międzylesie	6 825	- 26%	5 073	1 212 (18%)	- 58%	3 912 (57%)	- 25%	1 701 (25%)	- 4%			
Stronie Śląskie	6 822	- 30%	4 780	1 004 (15%)	- 54%	3 908 (57%)	- 39%	1 910 (28%)	1%			
Polanica - Zdrój	6 038	- 5%	5 732	797 (13%)	- 18%	3 279 (54%)	- 4%	1 962 (32%)	- 2%			
Duszniki - Zdrój	4 090	- 32%	2 765	531 (13%)	- 47%	2 197 (54%)	- 38%	1 362 (33%)	- 19%			
Lewin Kłodzki	1 960	- 22%	1 531	360 (18%)	- 34%	1 151 (59%)	- 28%	449 (23%)	4%			
Suma końcowa	92 176	- 16%	77 316	14 822 (16%)	- 41%	52 603 (57%)	- 20%	24 751 (27%)	6%			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

3. Charakterystyka systemu transportowego

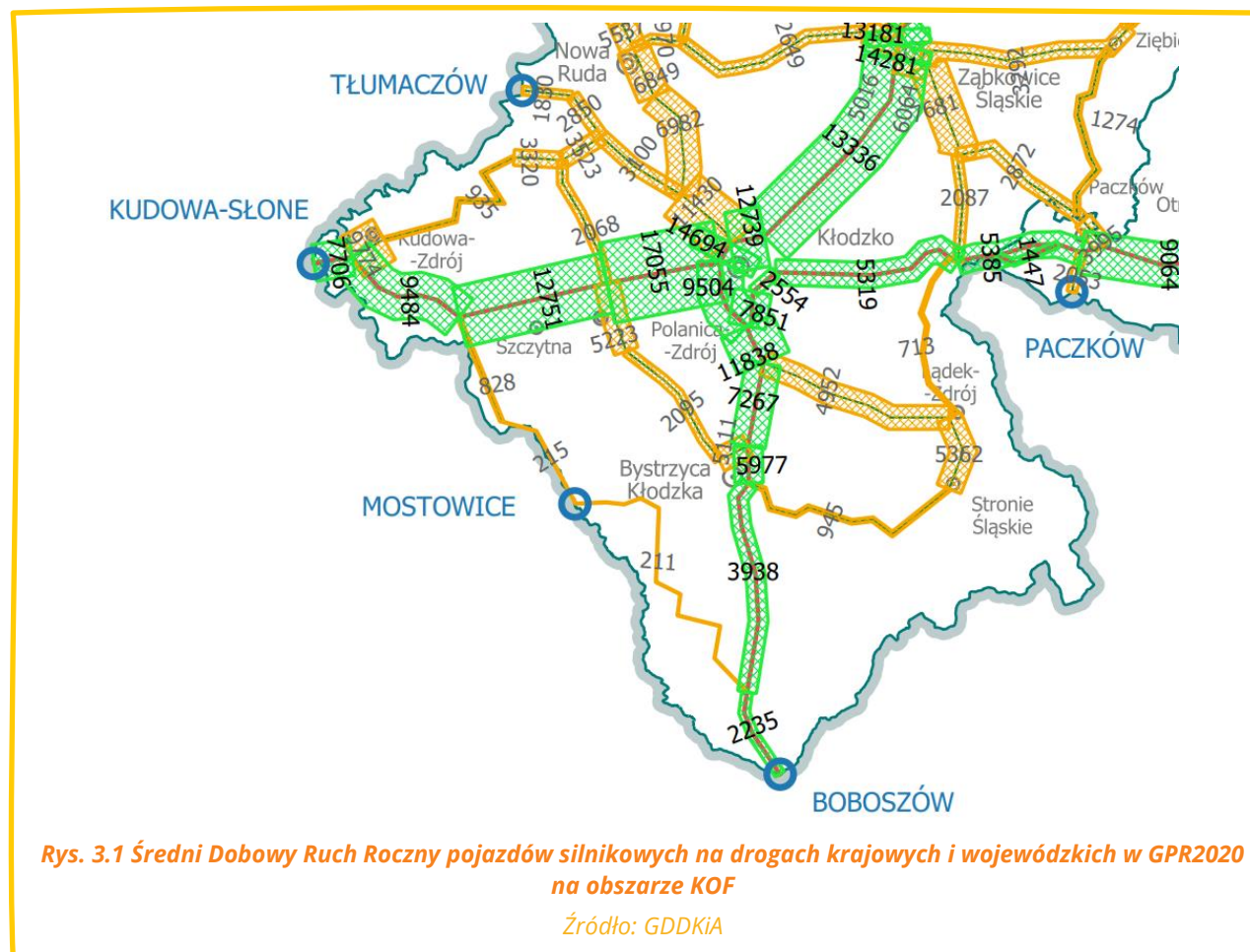
3.1. System samochodowy

Sieć drogowa

Obszar KOF jest dobrze skomunikowany w aspekcie dróg układu podstawowego – dróg krajowych (DK8, DK33, DK46) i dróg wojewódzkich² (DW371, DW381, DW386, DW387, DW388, DW389, DW390, DW392, uzupełnionych w ruchu lokalnym siecią dróg powiatowych (DP) i dróg gminnych (DG). Ciągi dróg układu podstawowego umożliwiają następujące połączenia:

- lokalne po KOF:
 - DK – łącząc gminy położone na ich przebiegu z siedzibą powiatu kłodzkiego w Kłodzku,
 - DW – łącząc gminy w KOF z siedzibą powiatu kłodzkiego – z Kłodzkiem,
 - DP i DG – łącząc miejscowości z siedzibami gmin, oraz uzupełniając połączenia (głównie poprzez DK i DW) z siedzibą powiatu w Kłodzku,

² Część DW lub ich odcinków, ze względu na przebiegi, nie stanowią w pełni funkcji dróg układu podstawowego.



- regionalne w województwie dolnośląskim:
 - DK8 w kierunku Ząbkowic Śląskich oraz Wrocławia,
 - DW381 w kierunku Nowej Rudy³ i Wałbrzycha i dalej m.in. do Jeleniej Góry,
 - DW390 w kierunku Złotego Stoku i Kamieńca Ząbkowickiego,
- ponadregionalne i krajowe:
 - DK8 do autostrady A4 i A8 oraz do drogi ekspresowej S5, do Łodzi, do Warszawy, do Białegostoku,
 - DK46 do Nysy, do autostrady A4 i dalej do Opola i Częstochowy (autostrada A1),
 - DW381 przez DK35 - DW376 - D375 - DK5 lub DK35 - DW367 do drogi ekspresowej S3,
- międzynarodowe:
 - DK8 do Hradca Králové i Pragi (przez Kudowę - Zdrój) oraz z Litwą,
 - DK33 do Brna (przez Boboszów),
 - DW386 do Broumova (przez Tłumaczów),
 - DW371 (poprzez DW389) z czeskimi miejscowościami przez Mostowice.

³ Miasto Nowa Ruda i gmina Nowa Ruda położone są poza obszarem KOF.

Natężenie ruchu

Generalny Pomiar Ruchu 2020⁴ (GPR2020) wykazał na obszarze KOF wyraźnie większe wartości Średniego Dobowego Ruchu Pojazdów (SDRR) od średniego SDRR dla DK i DW dla województwa dolnośląskiego.

Średni SDRR dla DK w województwie dolnośląskim wynosił:

- 10 913 poj./dobę w GPR2010 (w całym kraju – 9 888 p./d.⁵),
- 13 098 p./d. w GPR2015 (w całym kraju – 11 178 p./d.),
- 16 933 p./d. w GPR2020 (w całym kraju – 13 574 p./d.),

a średni SDRR dla DW:

- 3 337 p./d. w GPR2010 (w całym kraju – 3 398 p./d.),
- 3 410 p./d. w GPR2015 (w całym kraju – 3 520 p./d.),
- 4 176 p./d. w GPR2020 (w całym kraju – 4 231 p./d.).

Wskaźnik zmian ruchu na DK w województwie dolnośląskim wynosił w latach:

- 2005 - 2010 – 1,29 (w całym kraju – 1,22),

⁴ GPR2020 został przeprowadzony w latach 200 - 2021.
5 p./d. – poj./dobę.

- 2010 - 2015 – 1,11 (w całym kraju – 1,14),
 - 2015 - 2020 – 1,29 (w całym kraju – 1,21),
- a wskaźnik zmian ruchu na DW:
- 2005 - 2010 – 1,24 (w całym kraju – 1,23),
 - 2010 - 2015 – 1,02 (w całym kraju – 1,04),
 - 2015 - 2020 – 1,22 (w całym kraju – 1,20).

W poniższej tabeli (Tab. 3.1) zaznaczono zmianę SDRR względem poprzedniego⁶:

- kolorem **fioletowym** - bardzo wysoki wzrost,
- kolorem **czerwonym** – wysoki wzrost,
- kolorem **pomarańczowym** – mały wzrost,
- kolorem **jasnozielonym** – spadek.
- kolorem **ciemnozielonym** – bardzo duży spadek.

⁶ Różnica SDRR w GPR2015 względem GPR2010 oraz GPR2020 względem GPR2015

Tab. 3.1 Natężenie ruchu na drogach krajowych w GPR2010, GPR2015 i w GPR2020 na obszarze KOF

Droga	Odcinek na obszarze KOF	GPR2010	GPR2015	GPR2020
DK8	Kudowa - Słone (granica państwa) - Kudowa - Zdrój (DW387)	7 256	8 139	7 706
	Kudowa - Zdrój (DW387) - Zielone Ludowe (DW389)	8 511	8 614	9 484
	Zielone Ludowe (DW389) - Polanica - Zdrój (DW388)	8 924	8 864	12 751
	Polanica - Zdrój (DW388) - Kłodzko (DK33)	13 596	14 290 ^A	17 055
	Kłodzko (DK33) - Kłodzko (DW381)		9 650 ^B	14 694
	Kłodzko (DW381) - Kłodzko (DP P9D)	11 044 ^C	11 764 ^C	12 739
	Kłodzko (DP P9D) - Ząbkowice Śląskie	10 998 ^D	11 148 ^D	13 336
DK33	Kłodzko (DK8) - Kłodzko (DK46)	11 044 ^E	13 111 ^E	9 504
	Kłodzko (DK46) - Żelazno (DW392)	8 017 ^F	8 256 ^F	11 838
	Żelazno (DW392) - Bystrzyca Kłodzka (DW388)	5 020	5 113	7 267
	Bystrzyca Kłodzka (DW388) - Bystrzyca Kłodzka (DW392)	3 002	3 357	5 977
	Bystrzyca Kłodzka (DW392) - Międzyzlesie (DW389)			3 938
	Międzyzlesie (DW389) - Boboszów (granica państwa)	1 807	2 002	2 235
DK46	Kłodzko (DK33) - Kłodzko	4 021 ^G	4 623 ^G	7 851
	Kłodzko (obwodnica)			2 554
	Kłodzko - Złoty Stok			5 319

A – odcinek Polanica - Zdrój (DW388) - Kłodzko (DG, ul. Dusznicka)

B – odcinek Kłodzko (DG, ul. Dusznicka) - Kłodzko (DW381)

C – odcinek Kłodzko (DW381) - Kłodzko (DK33)

D – odcinek Kłodzko (DK33) - Ząbkowice Śląskie

E – odcinek Kłodzko (DK8) - Kłodzko (DK46), przez miasto

F – odcinek Kłodzko (DK46), przez miasto - Żelazno (DW392)

G - ówczesnie Kłodzko (DK33) - Stronie Śląskie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GPR2010, GPR2015 i GPR2020

Natężenie ruchu na drogach krajowych w GPR2010, GPR2015 i w GPR2020 na obszarze KOF – c.d.

Droga	Odcinek na obszarze KOF	GPR2010	GPR2015	GPR2020
DW371	Mostowice (DW389) – granica państwa	x	x	b.d.
DW381	Nowa Ruda - Gorzuchów (DW388)	5 228	5 121	6 982
	Gorzuchów (DW388) Kłodzko (DK8)	7 883	8 187	11 430
DW385	Ścinawka Górna Sarny - Nowa Ruda	2 104	2 131	DG
DW386	Tłumaczów (granica państwa) - Ścinawka Górna Sarny	1 215 ^H	1 185 ^H	1 830
	Ścinawka Górna Sarny - Ścinawka Średnia (DW387)	2 458 ^I	2 518 ^I	2 850
	Ścinawka Średnia (DW387) - Gorzuchów (DW381)	2 484	2 390	3 100
DW387	Ścinawka Średnia (DW386) - Ratno Dolne (DW388)	2 583	2 672	3 523
	Ratno Dolne (DW388) - Radków	2 155	2 558	3 320
	Radków - Kudowa - Zdrój	769	792	935
	Kudowa - Zdrój - Kudowa - Zdrój (DK8)	7 141	7 786	9 774
DW388	Ratno Dolne (DW387) - Polanica - Zdrój (DK8)	1 352	1 830	2 068
	Polanica - Zdrój	5 069	4 541	5 223
	Polanica - Zdrój - Bystrzyca Kłodzka	1 750	1 891	2 095
	Bystrzyca Kłodzka - Bystrzyca Kłodzka (DK33)	5 015	5 407	5 997
DW389	Zielone Ludowe (DK8) - Zieleniec	682	702	828
	Zieleniec - Mostowice (DW371)	177	182	215
	Mostowice (DW371) - Międzylesie (DK33)	175	179	211
DW390	Złoty Stok (DK46) - Łądek - Zdrój (DW392)	587	604	713
DW392	Żelazno (DK33) - Łądek - Zdrój (DW390)	4 002	3 982	4 952
	Łądek - Zdrój (DW390) - Stronie Śląskie	4 100	4 380	5 362
	Stronie Śląskie - Bystrzyca Kłodzka (DK33)	779	801	945

x – DW371 nie istniała w tym okresie

b.d. – brak danych w GPR

H – ówczynie DW385

I – ówczynie DW387

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GPR2010, GPR2015 i GPR2020

SDRR w GPR2020 na obszarze KOF w porównaniu do wartości SDRR krajowych i dla SDRR województwa dolnośląskiego jest:

- największy:
 - dla DK8 na odcinku od Polanicy - Zdroju do Kłodzka o prawie 1% od SDRR wojewódzkiego i aż o blisko 26% od SDRR krajowego dla DK,
 - dla DK8 na odcinku od DK33 do DW381 w Kłodzku o 8% od SDRR krajowego dla DK,
 - dla DW381 na odcinku od nowej Rudy do Gorzuchowa blisko aż o 67% od SDRR wojewódzkiego i o 65% od SDRR krajowego - dla DW,
 - dla DW381 na odcinku od Gorzuchowa do Kłodzka aż o blisko 174% od SDRR wojewódzkiego i aż prawie 170% od SDRR krajowego - dla DW,
 - w miastach – Kudowa - Zdrój⁷ (DW387), Polanica - Zdrój (DW388) i Bystrzyca Kłodzka (DW388) oraz dla odcinka DW392 Żelazno - Łądek - Zdrój – Stronie Śląskie,

- najniższy:
 - dla DK33 ponad 4 - krotnie na odcinku od Bystrzycy Kłodzkiej do Międzylesia,
 - dla DK33 ponad 7 - krotnie na odcinku od Międzylesia granicy państwa,
 - dla DW389 na całym przebiegu średnio około 90% niższy od SDRR wojewódzkiego i krajowego dla DW,
 - dla DW390 na całym odcinku oraz dla DW392 na odcinku od Stronia Śląskiego do Bystrzycy Kłodzkiej.

Widoczne wzrosty SDRR w GPR2020 względem SDRR w GPR 2015, wyraźnie wskazują na wzrost udziału pojazdów związanych z turystycznym charakterem kotliny kłodzkiej:

- na osi DK8 z kierunku Wrocławia do Kudowy - Zdroju do trzech kluczowych miejsc:
 - do Polanicy - Zdroju (spadek SDRR o 1/3),
 - do Zielonego Ludowego – do Zieleńca (spadek SDRR ponad 1/3),
 - do Kudowy - Zdroju (spadek SDRR o blisko 1/4),

- na osi DK33 - DW392 do Żelazna i dalej:
 - do Bystrzycy Kłodzkiej – 60% SDRR z obwodnicy Kłodzka i do Siennej (Czarna Góra) – 16% z obwodnicy Bystrzycy Kłodzkiej,
 - do Łądka Zdroju i Stronia Śląskiego – 40% SDRR z obwodnicy Kłodzka.

Wzrost SDRR w GPR2020 związany z innymi rodzajami przemieszczeń (m.in. ruch tranzytowy, ruch dom - praca, ruch turystyczny), widoczny jest na następujących ciągach:

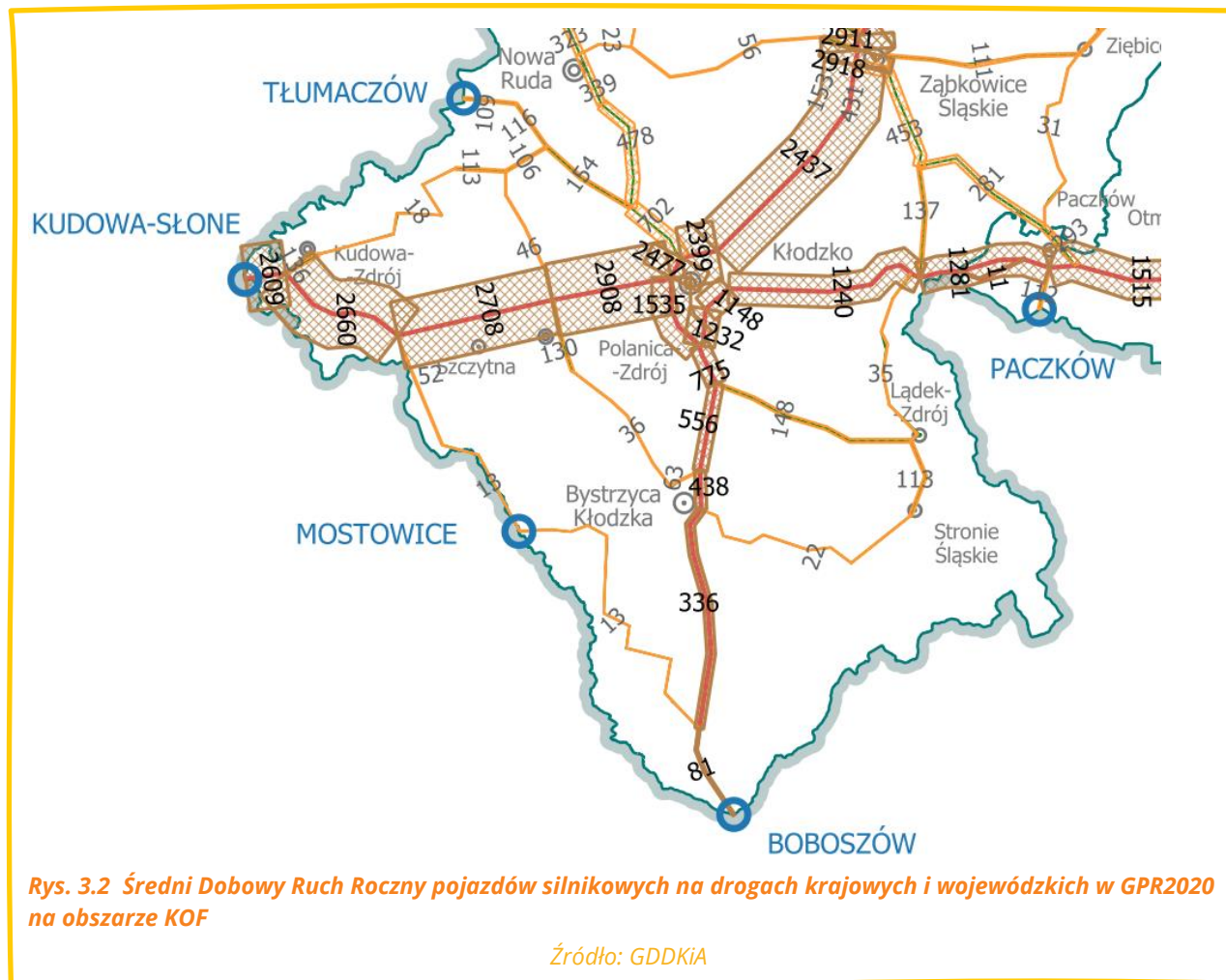
- DK8, poza krótkim odcinkiem Kudowa - Zdrój - granica państwa,
- DK33 na odcinku obwodnica Kłodzka (DK46) – Bystrzyca Kłodzka,
- DK46 na odcinku obwodnicy Kłodzka,
- DW381 w dojazdach do Kłodzka z kierunku Radkowa i Nowej Rudy,
- DW386 - DW387 na odcinku Radków – Ścinawka Średnia – DW381 (do Kłodzka).

⁷ Dla DW387 w Kudowie - Zdroju aż o 134% od SDRR wojewódzkiego i o 131% od krajowego dla DW.

Transport towarowy

Istotny dla poziomu brd, przepustowości oraz eksploatacji jezdni jest także SDRR ruchu ciężarowego (samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t DMC). W GPR2020 ruch ciężarowy w KOF stanowił na wszystkich DK średnio 15,7% i na wszystkich DW średnio 7% całego SDRR na obszarze KOF, w tym:

- na DK8 średnio 22% całego SDRR (2 609 – 2 908 p./d.), w tym:
 - najwięcej na odcinku przy granicy państwa – 33,9%,
 - najmniej na odcinku od DK33 do DW381 w Kłodzku – 16,9%,
- na DK33 średnio 8,3% całego SDRR (81 – 1 535 p./d.), w tym:
 - najwięcej na odcinku obwodnicy Kłodzka (DK8 - DK46) – 16,2%,
 - najmniej na odcinku od Międzylesia do granicy państwa – 3,6% (ze względu na ograniczenie tonażowe na granicy),
- na DK46 średnio 28% całego SDRR (1 148 – 1 240 p./d.), w tym:
 - najwięcej na odcinku obwodnicy Kłodzka – 44,9%,
 - najmniej na odcinku od DK33 do Kłodzka – 15,7%,



- na DW381 średnio 6,5% całego SDRR (478 - 702 p./d.),
- na DW386 średnio 5% całego SDRR (109 - 154 p./d.),
- na DW387 średnio 2,4% całego SDRR (18 - 136 p./d.), z największym udziałem na odcinku Ścinawka Średnia - Radków,
- na DW388 średnio 1,9% całego SDRR (36 - 130 p./d.),

- na DW389 średnio 6,2% całego SDRR (13 - 52 p./d.),
- na DW390 5% całego SDRR (35 p./d.),
- na DW392 średnio 2,5% całego SDRR (22 - 148 p./d.).

Średni udział pojazdów ciężarowych GPR2020 na DK i DW w KOF wyniósł 10,1% w całym ruchu pojazdów (średnio razem 782 p./d.). Główny potok pojazdów ciężarowych przebiega na osiach: z kierunku Wrocławia do Kłodzka i dalej do Kudowy - Zdroju i granicy państwa (ciąg DK8) oraz z Kudowy - Zdroju i granicy państwa przez Kłodzko i Nysę do autostrady A4 lub dalej do Opola (ciąg DK8 - DK33 - DK46).

Negatywny wpływ ruchu pojazdów ciężarowych (głównie w ruchu tranzytowym), na poziom brd wszystkich uczestników ruchu (szczególnie pieszych i rowerzystów), został trochę obniżony poprzez wyprowadzenie go poza obszar centrum miast i miejscowości w postaci m.in. zrealizowanych już:

- północnej obwodnicy Kłodzka w ciągu DK8, południowo - zachodniej obwodnicy Kłodzka w ciągu DK33 oraz południowo - wschodniej obwodnicy w ciągu DK46,

- wschodniej obwodnicy Bystrzycy Kłodzkiej w ciągu DK33,
- obwodnicy Lewina Kłodzkiego w ciągu DK8,
- obwodnicy południowo - wschodniej Łącka Zdroju w ciągu DW390 - DW392.

Planowane kolejne obwodnice (m.in. Szalejowa Górnego w ciągu DK8, obwodnica Złotego Stoku w ciągu DK46) oraz nowa trasa drogi ekspresowej S8 z Wrocławia do Kłodzka z planowanym przedłużeniem do Boboszowa (pozwalająca na przeniesienie całości ruchu z obecnego ciągu DK8 i DK33 na nową trasę), pozwolą na dalszą redukcję tranzytowego ruchu pojazdów w miastach i miejscowościach

oraz na zwiększenie poziomu brd, a także na usprawnienie ruchu turystycznego.

Transport indywidualny

W roku 2022⁸ w Powiecie Kłodzkim zarejestrowanych było 115 800 samochodów osobowych, a wskaźnik motoryzacji – liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców Powiatu Kłodzkiego, wynosiła 779 i była większa zarówno wobec wartości dla Województwa Dolnośląskiego (o 8,5%), jak i wartości dla Polski (o 11,1%). W roku 2019 wskaźnik ten dla Powiatu Kłodzkiego był wobec wskaźnika w roku 2022 niższy aż 27,2%, a wobec wskaźnika z 2019 roku – większy

Tab. 3.2 Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w Powiecie Kłodzkim na tle województwa i kraju

JST	Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców				Zmiana	
	2017	2019	2021	2022	2017 - 2022 (2017=100%)	2019 - 2022 (2019=100%)
Polska	586	635	682	701	19,7%	10,4%
Województwo Dolnośląskie	603	655	679	718	19,1%	9,7%
Powiat Kłodzki	613	674	754	779	27,2%	15,6%

Źródło: GUS/BDL

o 15,6%. W całym okresie 2017 - 2022 wartości wskaźnika motoryzacji dla Powiatu Kłodzkiego była niestety większa, niż dla województwa oraz kraju.

Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w podziale na wartości dla roku 2017, 2019, 2021 i 2022 dla Polski, Województwa Dolnośląskiego oraz Powiatu Kłodzkiego, podana jest w

	Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców				Zmiana	
	2017	2019	2021	2022	2017 - 2022 (2017=100%)	2019 - 2022 (2019=100%)
Polska	586	635	682	701	19,7%	10,4%
Województwo Dolnośląskie	603	655	679	718	19,1%	9,7%
Powiat Kłodzki	613	674	754	779	27,2%	15,6%

Wysokie wzrosty oraz duża liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców powyżej wartości dla województwa i kraju, wynikać

może także z braku dobrej oferty transportu zbiorowego.

Efektom wzrastającej liczby pojazdów w KOF, w tym samochodów osobowych, są bardzo wysokie wartości SDRR na drogach krajowych i wojewódzkich oraz sezonowa kongestia ruchu drogowego w miejscowościach turystycznych. Przyczynia się to także do obniżania poziomu brd, nadmiernego obciążenia wewnętrznego układu drogowego oraz presji społecznej do przekształcania kolejnych przestrzeni w miejsca do parkowania. Istotnym efektem jest także obniżająca się przepustowość poszczególnych odcinków dróg w stosunku do dobrego stanu rozwoju układu drogowego w KOF (np. DK8 w Kudowie-Zdroju i Dusznikach-Zdroju). Spadek przepustowości dróg wynika także z niekorzystnych procesów niekontrolowanej suburbanizacji, zmiany sposobów zagospodarowania przestrzeni poprzez zwiększanie powierzchni zurbanizowanych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Jednym z najważniejszych efektów liczby

Tab. 3.9 Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców

JST	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Polska	7,4	7,5	7,6	6,5	5,9	5,0
Województwo Dolnośląskie	7,6	7,0	7,4	5,7	6,2	4,8
Powiat Kłodzki	8,1	11,3	6,9	9,1	9,2	7,4

Źródło: GUS/BDL

pojazdów (w tym wskaźnika motoryzacji) oraz poziomu SDRR na drogach, jest poziom brd z uwzględnieniem szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego. Najbardziej istotnym parametrem określającym wzrost poziomu brd jest coroczny spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz liczby rannych w wypadkach drogowych. Spadek wartości, w tym szczególnie ofiar śmiertelnych, świadczy o coraz lepiej funkcjonującej i coraz bezpieczniejszej infrastrukturze drogowej oraz organizacji ruchu. Stan brd monitoruje się za pomocą wskaźników brd, tj. liczby: wypadków, zdarzeń drogowych, ofiar śmiertelnych i rannych.

Najistotniejszą wartością brd w KOF, szczególnie w aspekcie Wizji Zero⁹, jest wskaźnik (zmniejszającej się) liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Wskaźnik ten jest jednym z tzw. wskaźników SUMI, pokazującym poziom wartości, a nie tylko liczbę bezwzględną, jak to jest w przypadku całkowitej liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Obrazuje on liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych¹⁰ i jest stosowany w statystykach krajowych (np. GUS/BDL) oraz unijnych.

W całym okresie 2017 - 2022 wskaźnik ten wykazuje ogólny trend spadkowy dla Kraju, Województwa Dolnośląskiego i Powiatu Kłodzkiego. Dla Powiatu Kłodzkiego w roku 2022 jest on niższy niż w roku 2017 (o 9,5%), ale większy niż w roku 2019 (o 7,2%). Oprócz roku 2019, wskaźnik dla Powiatu Kłodzkiego był w okresie 2017 - 2018 i 2020 - 2022, niestety większy niż wartości wskaźnika dla województwa (średnio 1,5 razy) i Polski (średnio 1,4 razy).

⁹ Wizja Zero – dążenie do zmniejszenia liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym oraz osiągnięcia zerowej liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w nich.

Zgodnie z założeniami *Wizji Zero* (zero ofiar

Tab. 3.4 Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków

JST	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Polska	8,6	9,0	9,6	10,6	9,8	8,9
Województwo Dolnośląskie	10,0	9,5	11,1	10,5	10,3	7,4
Powiat Kłodzki	11,3	12,4	10,0	14,6	13,5	11,0

Źródło: GUS/BDL

Tab. 3.5 Liczba rannych na 100 wypadków

JST	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Polska	120,5	117,9	117,1	112,4	115,8	116,0
Województwo Dolnośląskie	125,9	124,5	117,9	113,7	116,6	117,8
Powiat Kłodzki	136,5	156,6	131,8	125,0	122,1	146,0

Źródło: GUS/BDL

śmiertelnych w wypadkach drogowych) oraz wytycznymi *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 - 2030* (ograniczenie do roku 2030 o 50% liczby ofiar

¹⁰ Wskaźnik nr 5 – śmiertelne wypadki drogowe, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) w celu przeprowadzania znormalizowanej oceny

śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, w porównaniu z rokiem 2019), należy mieć na uwadze konieczność zwiększania poziomu brd przekładającego się na obniżanie liczby zarówno liczby wypadków drogowych, jak i liczby ofiar śmiertelnych w nich. Oznacza to, że w Powiecie Kłodzkim wskaźnik ten w roku 2030 powinien wynieść co najwyżej 3,5.

Statystyki dotyczące liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych w Powiecie Kłodzkim w okresie 2017 - 2022 niestety nie pokazują jeszcze oczekiwanego zgodnie z założeniami *Wizji Zero*, wyraźnego trendu spadkowego:

- liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych:
 - wyniosła średnio 12,1 w okresie 2017 - 2022 – w tym w roku 2022 była ona niższa od średniej o 10%,
 - wykazała nieznaczny minimalny spadek w roku 2022 w porównaniu z rokiem 2017 – o 2,7%,
 - ogólnie była wyższa w okresie 2020 - 2022 w porównaniu z poprzednim – 2017 - 2019, co wynika także ze wzrostu

systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

- SDRR na DK i DW, przekładającego się także na większy ruch na DP i DG,
- liczba rannych na 100 wypadków drogowych:
 - wyniosła średnio 136,3 w okresie 2017 - 2022 – w tym w roku 2022 była ona wyższa od średniej o 7,1%,
 - wykazała widoczny wzrost w roku 2022 w porównaniu z rokiem 2017 – o 7%,
 - ogólnie była niższa w okresie 2020 - 2022 w porównaniu z poprzednim – 2017 - 2019, co wynika także ze wzrostu SDRR na DK i DW, przekładającego się także na większy ruch na DP i DG.

Porównując rok 2022 do roku poprzedniego – 2021, w Powiecie Kłodzkim, wskaźniki brd prezentują się następująco:

- liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców spadła aż 24,3%,
- liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków także spadła aż o 22,7%,
- liczba rannych na 100 wypadków niestety znacząco wzrosła prawie o 20%.

Rekomendacje

Wzrost zrównoważonej mobilności miejskiej mieszkańców *KOF* w aspekcie systemu

samochodowego w *KOF* to działania organizacyjne i infrastrukturalne, wpływające zarówno na infrastrukturę drogową, przepływ osób i towarów, poziom natężenia ruchu drogowego oraz finalnie na poziom brd na drogach obejmujący wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Mając na uwadze mieszkańców *KOF* oraz turystów i tranzytowy ruch towarowy, poprawa systemu samochodowego powinna obejmować przede wszystkim:

- realizację zaplanowanych dróg – m.in. drogi ekspresowej S8 i obwodnicy Szalejowa Górnego, pozwalających na wyprowadzenie ruchu tranzytowego (głównie regionalnego i krajowego) poza obszary zabudowy miast i miejscowości,
- remonty, przebudowy i rozbudowy istniejących ulic i dróg zamiejskich (szczególnie na sieci DP i DG), doprowadzające je do odpowiednich wymaganych parametrów technicznych, z uwzględnieniem infrastruktury publicznego transportu zbiorowego oraz pieszej i rowerowej,

- zmiany organizacji ruchu drogowego, m.in. poprzez ograniczenia prędkości oraz elementy i urządzenia brd – celem podniesienia poziomu brd, w tym wpływu na zmniejszanie się liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych,
- uspakajanie ruchu samochodowego w miastach i miejscowościach (szczególnie w ich obszarach centralnych oraz w miejscach atrakcji turystycznych) – przede wszystkim celem podniesienia poziomu brd dla pieszych i rowerzystów (mieszkańców i turystów) oraz obniżania liczby wypadków i zdarzeń drogowych,
- ograniczanie ruchu towarowego poprzez wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane (co najmniej poza obszary centralne miast i miejscowości) oraz wprowadzanie ograniczeń (czasowych i strefowych) dla lokalnego i docelowego ruchu towarowego.

3.2. Ruch pieszcy

Transport pieszcy pełni podstawową funkcję komunikacyjną oraz rekreacyjną w *KOF*, będąc jednocześnie uzupełnieniem pozostałych form transportu (głównie rowerowego i samochodowego). Ich funkcja komunikacyjna obejmuje obligatoryjne przemieszczenia mieszkańców *KOF* związane z zakupami, pracą, nauką, a także stanowią początek i koniec każdej podróży samochodem lub transportem zbiorowym.

Infrastruktura dla ruchu pieszego (chodniki oraz drogi dla pieszych i rowerów¹¹) występuje przede wszystkim w miastach oraz rzadziej i fragmentarycznie (najczęściej po jednej stronie drogi) w pozostałych miejscowościach w *KOF*, głównie w siedzibach gmin. Występujący brak lub nieciągłość chodników zmuszają pieszych do korzystania z wąskich i nieutwardzonych poboczy lub wręcz z jezdni, co z kolei wpływa znacząco na istotne obniżanie ich poziomu brd oraz komfortu przemieszczania się.

Infrastruktura pieszca, w tym chodniki, jest zazwyczaj realizowana przy okazji budowy,

przebudowy lub rozbudowy dróg, głównie na obszarach zabudowy. Rzadziej stanowi ona osobną inwestycję niezwiązaną z drogą.

Istotnym problemem w ruchu pieszym, zarówno w miastach, jak i w mniejszych miejscowościach, jest występująca mniejsza niż wynika to z przepisów szerokość chodników oraz zajmowanie przestrzeni chodników przez parkujące na nich samochody, często w sposób uniemożliwiający przejście pieszym. Wówczas piesi muszą korzystać z jezdni, co w przypadku dzieci lub seniorów może powodować sytuacje niebezpieczne.

W aspekcie osób z niepełnosprawnościami nadal występują bariery architektoniczne (np. wysokie krawężniki), które skutecznie ograniczają ich mobilność. Problemy te są odczuwalne w całym obszarze *KOF*.

Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego nie powinien skupiać się tylko na budowie chodników lub dróg dla pieszych i rowerów w ramach budowy nowych i modernizacji istniejących dróg. Ze względu na to, że infrastruktura ta przyczynia się do wyraźnej

poprawy brd pieszych, jej realizacja powinna odbywać się także jako osobne inwestycje, niezależne od zadań drogowych.

W gminie Bystrzyca Kłodzka chodniki funkcjonują:

- w mieście Bystrzyca Kłodzka:
 - w ciągu DK33, DW388, DW392 oraz w ciągu DP w miejscowościach: Długopole Dolne, Długopole - Zdrój, Gorzanów, Wilkanów,
 - w ciągu DG: w Bystrzycy Kłodzkiej – łącznie 19 710,1 m i w pozostałych miejscowościach – łącznie 980,4 m,
- w gminie Kłodzko:
 - w ciągu DW381 w miejscowościach: Bierkowice, Gołogowy i Święcko,
 - w ciągu DG w miejscowościach: Krosnowice Kłodzkie i Ołdrzychowice Kłodzkie,
- w gminie Kudowa - Zdrój:
 - w ciągu DK8 i DW387,
 - na 40. DG (66,7% DG),
- w gminie Lądek - Zdrój:
 - odcinkowo na DW390 i DW392,

¹¹ Poprzednio ciągi pieszo – rowerowe.

- odcinkowo na DP,
- na całej długości i odcinkowo na łącznie 84% długości DG,
- w gminie Lewin Kłodzki:
 - odcinkowo w ciągu DK8,
 - w Lewinie Kłodzkim i Jeleniowie,
- w gminie Międzyzlesie:
 - odcinkowo w ciągu DK33,
 - odcinkowo w ciągu DP i DG,
- w gminie Polanica - Zdrój:
 - w ciągu DK8 i DW388,
 - odcinkowo lub w całości DP i DG,
- w gminie Radków:
 - w Radkowie na 9. ulicach,
 - w Ścinawce Średniej na 3 ulicach,
 - w Wambierzycach na 7. ulicach,
- w gminie Stronie Śląskie:
 - odcinkowo w ciągu DW392,

- odcinkowo w ciągu DP i DG,
- w gminie Szczytna:
 - odcinkowo w ciągu DK8,
 - odcinkowo w ciągu DP i DG.

Jednocześnie, w *KOF* planowane są dalsze inwestycje w nowe odcinki dróg dla pieszych i rowerów oraz utwardzanie dróg polnych, mających poprawić komfort pieszych korzystających z nich w ramach podróży obowiązkowych.

Rekomendacje

Poprawa infrastruktury pieszej w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej mieszkańców *KOF*, w tym dostępności do ptz, powinna nastąpić przede wszystkim poprzez:

- wprowadzenie jednolitych dla całego obszaru *KOF* standardów dla infrastruktury pieszej, w podziale

- na rozwiązania dla miast, miejscowości, pozostałych obszarów zurbanizowanych i obszarów poza nimi, wykorzystujących zasady projektowania uniwersalnego,
- budowę nowych chodników, w tym uzupełnianie luk w ich istniejących przebiegach (co najmniej po jednej stronie drogi w małych miejscowościach), zwiększając poziom brd dla pieszych,
- doprowadzanie chodników do stacji i przystanków kolejowych oraz przystanków autobusowych, a także parkingów P+R oraz B+R, integrując ruch pieszy szczególnie z transportem publicznym,
- likwidację wszelkich barier w ruchu drogowym i barier architektonicznych dla osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej mobilności.

3.3. Ruch rowerowy

Transport rowerowy (a także hulajnogi, UTO i UWR - rozumiane łącznie jako mobilność aktywna) pełni funkcję zarówno komunikacyjną, jak i rekreacyjną. Ich funkcja komunikacyjna obejmuje obligatoryjne przemieszczenia mieszkańców KOF związane z dotarciem do miejsca pracy lub nauki, a także np. na zakupy. Dotyczy to także dojazdu (rowerem) do przystanku autobusowego lub stacji i przystanku kolejowego.

Natomiast funkcja rekreacyjna związana jest ze spędzaniem czasu wolnego oraz celami turystycznymi.

Na obszarze KOF funkcjonuje łącznie 17,4 km¹² dróg dla rowerów¹³. Największa długość dróg dla rowerów jest w gminie Radków (5,8 km, 33,3% w KOF). W 5. gminach KOF w ogóle nie poprowadzono dróg dla rowerów. Od roku 2017 przybyło 2,5 km nowych dróg dla rowerów w KOF (wzrost o 16,7%). Jednakże, ze względu na ich odcinkową, fragmentaryczną realizację nie tworzą one jeszcze jednolitych ciągów

rowerowych, zarówno na obszarach gmin, jak i na połączeniach pomiędzy nimi. Brak ciągłości dróg dla rowerów nie tworzy przyjaznej dla tego ruchu infrastruktury, ze względu przede wszystkim na konieczność poruszania się rowerzystów po jezdni na warunkach ogólnych.

Lepiej rozwinięta w KOF jest sieć turystycznych tras rowerowych, które funkcjonują nierzadko na całych zaplanowanych ciągach oraz stanowią element dedykowanych programów oraz dofinansowania do ich realizacji.

W roku 2021 w Powiecie Kłodzkim odnotowano 5 wypadków drogowych i 31 kolizji z udziałem rowerzystów. W wypadkach drogowych zginął 1 rowerzysta, a 4 zostało rannych. W roku 2022 odnotowano więcej wypadków drogowych (7, wzrost o 40%) i mniej kolizji drogowych (13, spadek o 42%) z udziałem rowerzystów. Nie odnotowano ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów, a rannych było więcej o 75% – 7. rowerzystów.

Tab. 3.6 Długość dróg dla rowerów w KOF i w Powiecie Kłodzkim

Drogi dla rowerów	2017	2019	2020	2021	2022
Bystrzyca Kłodzka	0	0	0	0	0
Duszniki - Zdrój	0	0	0	0	0
Kłodzko (gmina)	0	0	0	0	0
Kudowa - Zdrój	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2
Lądek - Zdrój	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Lewin Kłodzki	0	0	0,9	0,9	0,9
Międzylesie	0	0	0	0	0
Polanica - Zdrój	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Radków	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8
Stronie Śląskie	2,1	3,7	3,7	3,7	3,7
Szczytna	0	0	0	0	0
Razem w KOF	14,9	16,5	17,4	17,4	17,4
Powiat Kłodzki	21,5	30,7	31,6	31,6	31,6

Źródło: GUS/BDL

kontraruch rowerowy. Do dróg dla rowerów nie zaliczają się trasy turystyczne.

12 Dane GUS/BDL za rok 2022

13 Drogi dla rowerów – drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, pasy ruchu dla rowerów,

Rekomendacje

Poprawa infrastruktury rowerowej w *KOF*, dedykowanej zarówno mieszkańcom *KOF*, jak i turystom oraz mając na uwadze prawidłową dostępność do transportu zbiorowego, należałoby przede wszystkim:

- wprowadzić jednolite dla całego obszaru *KOF* standardy dla infrastruktury rowerowej, w podziale na rozwiązania dla miast, miejscowości, innych obszarów zurbanizowanych i obszarów poza nimi,
- realizować nowe drogi dla rowerów oraz uzupełniać luki w istniejących ich przebiegach,
- integrować ruch rowerowy z transportem publicznym poprzez doprowadzanie tras rowerowych do każdej stacji i przystanku kolejowego oraz do głównych przystanków autobusowych (tworząc lokalne węzły przesiadkowe wyposażone w parkingi B+R),
- likwidować wszelkie bariery w ruchu komunikacyjnym i bariery architektoniczne dla rowerzystów na ciągach dróg dla rowerów.

3.4. Transport zbiorowy

Na obszarze *KOF* funkcjonuje publiczny transport zbiorowy w postaci komunikacji autobusowej i komunikacji kolejowej.

Transport autobusowy

W ramach komunikacji autobusowej w *KOF* funkcjonuje 17 linii autobusowych (w tym 2 sezonowe) organizowanych przez JST (w tym 14 przez Powiat Kłodzki i 3 przez Gminę Radków). Dodatkowo, od stycznia 2024 roku planowane jest uruchomienie 9 linii autobusowych w gminie Bystrzyca Kłodzka oraz 3 linii w gminie Stronie Śląskie. Komunikacja komercyjna, o charakterze regionalnym łączy wybrane miejscowości z Wrocławiem – stolicą województwa (linie Kudowa - Zdrój – Wrocław, Stronie Śląskie – Kłodzko – Wrocław, Nowa Ruda – Kłodzko – Wrocław, Ludwikowice Kłodzkie – Kłodzko, Radków – Kłodzko).

Dodatkowo przez obszar *KOF* przebiega trasa linii regularnych dalekobieżnych, międzynarodowych (Flixbus, linia sezonowa 378 Broumov – Tłumaczów – Nowa Ruda), jak i sezonowych zapewniających połączenia do ośrodków wypoczynkowych w sezonie letnim bądź zimowym.

Linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej nie obsługują niestety wszystkich miejscowości w *KOF*.

Na łącznie 169 miejscowości w *KOF*, linie te obsługują 52 miejscowości (31% wszystkich miejscowości), w tym wszystkie miasta *KOF*. Najwięcej miejscowości (powyżej połowy miejscowości) obsługiwanych jest w 4 gminach, a mniej (poniżej 1/3 miejscowości) także w 4 gminach, w tym najmniej w *KOF* – w 2 gminach poniżej 1/5 miejscowości.

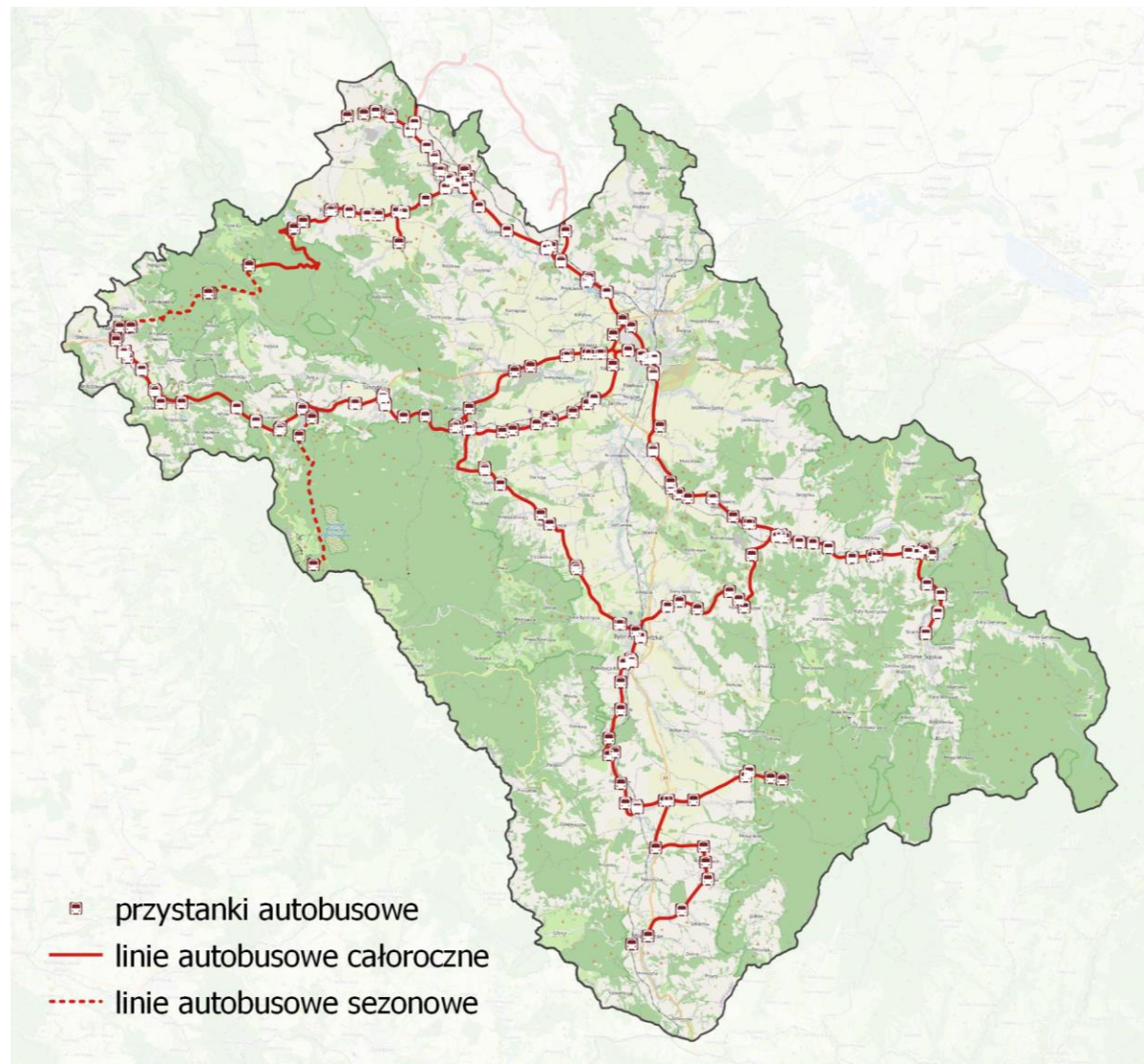
Tab. 3.7 Obsługa autobusowymi liniami ptz gmin w *KOF*

Gmina	Miejscowości:		Udział
	w gminie	obsługiwane liniami ptz	
Bystrzyca Kłodzka	42	9	21%
Duszniki - Zdrój	1	1	100%
Kłodzko (gmina)	35	12	34%
Kudowa - Zdrój	1	1	100%
Lądek - Zdrój	12	4	33%
Lewin Kłodzki	17	3	18%
Międzylesie	22	9	41%
Polanica - Zdrój	1	1	100%
Radków	13	9	69%
Stronie Śląskie	16	2	13%
Szczytna	9	1	11%
razem / średnio w %	169	52	31%

Źródło: opracowanie własne

Tab. 3.8 Wykaz linii autobusowych organizowanych przez JST, na terenie KOF

Lp.	Relacja	Liczba kursów			
		dni nauki szkolnej	dni robocze ferie i wakacje	soboty	niedziele
1	Radków - Ratno Dolne - Wambierzyce - Ścinawka Średnia - Ścinawka Dolna - Gorzuchów - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko	6	4	-	-
2	Bystrzyca Kłodzka - Długopole Dolne - Długopole - Zdrój - Długopole Górne - Domaszków - Rostoki - Gajnik - Michałowice - Goworów - Szklarnia - Międzyzlesie	6	6	-	-
3	Kudowa - Zdrój - Jeleniów - Lewin Kłodzki - Duszniki - Zdrój - Szczytna - Polanica - Zdrój - Szalejów Górny - Mikowice - Kłodzko	14	12	8	-
4	Nowa Ruda - Włodowice - Tłumaczów - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Ścinawka Dolna - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko	4	2	-	-
5	Stronie Śląskie - Stójków - Łądek - Zdrój - Radochów - Trzebieszowice - Odrzychowice - Żelazno - Kłodzko	6	6	-	-
6	Bystrzyca Kłodzka - Stary Waliszów - Nowy Waliszów - Romanów - Trzebieszowice - Radochów - Łądek - Zdrój - Stójków - Strachocin - Stronie Śląskie	2	-	-	-
7	Radków - Ratno Dolne - Ścinawka Średnia - Ścinawka Górna - Tłumaczów - Włodowice - Nowa Ruda	4	4	-	-
8	Bystrzyca Kłodzka - Szklarka - Stara Łomnica - Polanica - Zdrój - Stary Wielisław - Kłodzko	6	4	-	-
9	Nowa Ruda - Bożków - Święcko - Gorzuchów - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko	6	6	-	-
10	Karłów - Kudowa - Zdrój - Jeleniów - Lewin Kłodzki - Duszniki - Zdrój - Szczytna - Polanica - Zdrój - Szalejów Górny - Mikowice - Kłodzko	-	8 (lipiec, sierpień)	8 (od maja do sierpnia)	8 (od maja do sierpnia)
11	Zieleniec - Kudowa - Zdrój - Jeleniów - Lewin Kłodzki - Duszniki - Zdrój - Szczytna - Polanica - Zdrój - Szalejów Górny - Mikowice - Kłodzko	-	4 (tylko w ferie zimowe)	4 (tylko w ferie zimowe)	4 (tylko w ferie zimowe)
12	Bystrzyca Kłodzka - Długopole Dolne - Długopole - Zdrój - Długopole Górne - Domaszków - Międzygórze	4	4	-	-
13	Nowa Ruda - Koszyn - Bożków - Święcko - Gorzuchów - Gołogłowy - Kłodzko - Mikowice - Szalejów Dolny - Szalejów Górny - Polanica - Zdrój	4	4	-	-
14	Duszniki - Zdrój - Szczytna - Polanica - Zdrój - Szalejów Górny - Szalejów Dolny - Mikowice - Kłodzko	2	-	-	-
15	Radków - Gajów - Tłumaczów - Radków	2	2	2	-
16	Radków - Karłów - Radków	4	4	4	4



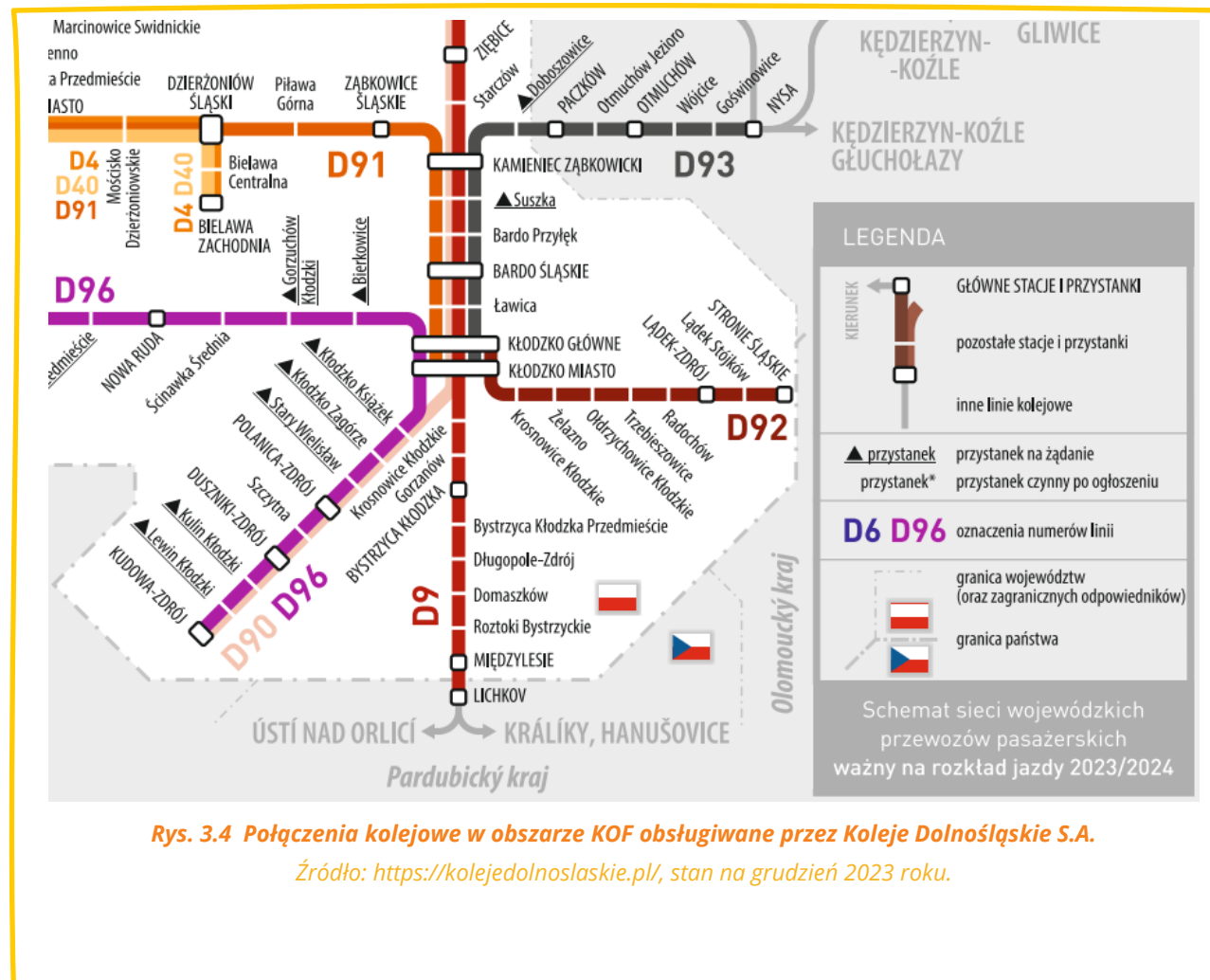
Rys. 3.3 Autobusowe linie komunikacyjne organizowane przez JST na terenie KOF

Źródło: Opracowanie własne

Transport kolejowy

W KOF na 4 z 5 liniach kolejowych odbywa się ruch pasażerski (z zastrzeżeniem, że na LK322 do Łądka Zdroju kursuje tzw. Kolejowa Komunikacja Autobusowa) z dostępem na 7. stacjach kolejowych i 20 przystankach kolejowych:

- LK276 Wrocław - Międzylesie, linia dwutorowa, zelektryfikowana: 2 stacje kolejowe i 7 przystanków kolejowych¹⁴,
- LK286 Kłodzko Główne - Wałbrzych Główny, linia dwutorowa, niezelektryfikowana: 3 przystanki kolejowe,
- LK309 Kłodzko Nowe - Kudowa - Zdrój, linia jednotorowa, niezelektryfikowana: 3 stacje kolejowe i 4 przystanki kolejowe,
- LK322 Kłodzko Nowe - Stronie Śląskie, linia jednotorowa, niezelektryfikowana: 2 stacje kolejowe i 6 przystanków kolejowych¹⁴,
- LK327 Nowa Ruda Słupiec - Ścinawka Średnia, linia jednotorowa, niezelektryfikowana, tylko z ruchem towarowym.



Rys. 3.4 Połączenia kolejowe w obszarze KOF obsługiwane przez Koleje Dolnośląskie S.A.

Źródło: <https://kolejedolnoslaskie.pl/>, stan na grudzień 2023 roku.

¹⁴ Przystanek kolejowy Krosnowice Kłodzie posiada dwa odrębne perony – jeden na LK276 i drugi na LK322

Transport kolejowy w KOF obejmuje swoim zasięgiem wszystkie gminy KOF. Organizatorem przewozów kolejowych w KOF o znaczeniu regionalnym jest Marszałek Województwa Dolnośląskiego, a operatorami zleconych połączeń kolejowych są:

- Koleje Dolnośląskie S.A., które obsługują obszar KOF 6 liniami komunikacyjnymi:
 - 5 liniami obsługiwanymi pociągami: D9 (Wrocław – Kłodzko – Międzylesie – Lichkov), D90 (Wrocław – Kłodzko – Kudowa - Zdrój), D91 (Legnica – Świdnica – Kłodzko), D93 (Kłodzko – Paczków – Nysa), D96 (Wałbrzych – Kłodzko – Kudowa - Zdrój)
 - 1 linią obsługiwaną Kolejową Komunikacją Autobusową KD – D92 (Kłodzko – Łądek - Zdrój – Stronie Śląskie),
- Polregio S.A., obsługujące połączenie na trasie z Kłodzka do Nysy przez Kamieniec Ząbkowicki i Paczków, tylko w soboty, niedziele i święta.

Linia D9 jest także linią międzynarodową, łączącą m.in. gminy KOF z czeskim Lichkovem.

Uzupełnieniem komunikacji kolejowej w KOF są połączenia obsługiwane przez PKP Intercity S.A. na trasach:

- do Jeleniej - Góry i Wałbrzycha (przez Kłodzko Miasto i Kłodzko Główne), w ramach przystanków na żądanie w KOF – Bierkowice, Gorzuchów Kłodzki i Ścinawka Średnia,
- do Gdyni, Gdańska, Bydgoszczy, Poznania i Wrocławia (przez Kłodzko Miasto i Kłodzko Główne), bez obsługi stacji i przystanków kolejowych w KOF,
- do Katowic, Gliwic, Kędzierzyna - Koźla i Nysy (przez Kłodzko Miasto i Kłodzko Główne), bez obsługi stacji i przystanków kolejowych w KOF.

Ze względu na zasięg poza obszar KOF oraz na zatrzymywanie się pociągów PKP Intercity tylko na wybranych stacjach kolejowych w Kłodzku i na wybranych 3 przystankach kolejowych (na żądanie) połączenia PKP Intercity mają marginalne znaczenie w aspekcie podróży realizowanych wewnątrz obszaru KOF.

Do zakończenia rewitalizacji LK322 pomiędzy Krosnowicami i Stroniem Śląskim, Województwo Dolnośląskie uruchomiło połączenie z Kłodzka do Stronia Śląskiego w ramach Kolejowej Komunikacji Autobusowej KD, która (jako linia D92, skomunikowana z 7. kursami linii D9 z Wrocławia oraz z 6 kursami linii D9 do Wrocławia) obsługuje wszystkie stacje i przystanki kolejowe na tej linii, rozpoczynając swój bieg na stacji kolejowej Kłodzko Miasto¹⁵ i kończąc na przystanku autobusowym Stronie Śląskie – Morawka w Stroniu Śląskim.

W KOF jest łącznie 6 przystanków kolejowych funkcjonujących jako przystanki na żądanie ze względu na małą, nieregularną wymianę pasażerską (5 przystanków na trasach linii KD i 1 – na trasie linii obsługiwanej przez PKP Intercity)¹⁶.

¹⁵ Wybrane kursy ze stacji kolejowej Kłodzko Główne.

¹⁶ Źródło: Urząd Transportu Kolejowego.

Na obszarze KOF w roku 2022 średnia dobową wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych (liczba podróżnych wsiadających i wysiadających każdej doby na danej stacji i przystanku kolejowym) wynosiła 103 pasażerów na dobę. Wyższe wartości od średniej odnotowano na 9 stacjach i przystankach kolejowych (34,6% stacji i przystanków

kolejowych w KOF). Tylko na 4. stacjach kolejowych (Bystrzyca Kłodzka, Kudowa - Zdrój, Międzyzlesie i Polanica - Zdrój - 15,4% stacji i przystanków kolejowych w KOF) średnia dobową wymiana pasażerska była największa w KOF i wynosiła 400 pasażerów. Na 8 przystankach kolejowych (30,8% stacji i przystanków kolejowych) wymiana pasażerska była

najmniejsza - wynosiła średnio 5 pasażerów na dobę. W okresie 2017 - 2022 (w którym nie uwzględniono 5. stacji i przystanków kolejowych na LK322, dla których dane są wyłącznie za rok 2022), trend wzrostowy wykazało 11 z 22 stacji i przystanków kolejowych (50%), a trend stabilny 11 z 22 stacji i przystanków kolejowych (50%).

Tab. 3.9 Dobowa wymiana pasażerska w KOF w okresie 2017 - 2022

Stacja / przystanek kolejowy	Linia kolejowa	Autobusow a Komunikacj a Kolejowa KD	Przystanek na żądanie	Dobowa wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych [przedział os.]				Trend
				2017	2019	2021	2022	
przystanek kolejowy Ławica	LK276			10 - 19	20 - 49	20 - 49	20 - 49	stabilny
przystanek kolejowy Krosnowice Kłodzkie ¹	LK276, LK322			100 - 149	100 - 149	100 - 149	150 - 199	wzrostowy
przystanek kolejowy Gorzanów	LK276			50 - 99	50 - 99	20 - 49	50 - 99	wzrostowy
stacja kolejowa Bystrzyca Kłodzka	LK276			500 - 699	300 - 499	300 - 499	300 - 499	stabilny
przystanek kolejowy Bystrzyca Kłodzka Przedmieście	LK276			20 - 49	20 - 49	20 - 49	20 - 49	stabilny
przystanek kolejowy Długopole - Zdrój	LK276			50 - 99	50 - 99	20 - 49	50 - 99	stabilny
przystanek kolejowy Domaszków	LK276			100 - 149	100 - 149	50 - 99	100 - 149	stabilny
przystanek kolejowy Roztoki Bystrzyckie	LK276			20 - 49	20 - 49	20 - 49	20 - 49	stabilny
stacja kolejowa Międzyzlesie	LK276			300 - 499	500 - 699	300 - 499	300 - 499	stabilny
przystanek kolejowy Ścinawka Średnia	LK286		X (IC)	20 - 49	20 - 49	20 - 49	50 - 99	wzrostowy
przystanek kolejowy Gorzuchów Kłodzki	LK286		X	0 - 9	0 - 9	0 - 9	10 - 19	wzrostowy
przystanek kolejowy Bierkowice	LK286		X	0 - 9	0 - 9	0 - 9	0 - 9	stabilny
przystanek kolejowy Stary Wielisław	LK309		X	10 - 19	10 - 19	0 - 9	0 - 9	stabilny

¹ - przystanek kolejowy Krosnowice Kłodzkie posiada dwa odrębne perony - jeden na LK276 i drugi na LK322

A - przystanki kolejowe obsługiwane tylko przez Autobusową Komunikację Kolejową KD w ramach linii D92

Dobowa wymiana pasażerska w KOF w okresie 2017 - 2022 - c.d.

Stacja / przystanek kolejowy	Linia kolejowa	Autobusowa a Komunikacja Kolejowa KD	Przystanek na żądanie	Dobowa wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych [przedział os.]				Trend
				2017	2019	2021	2022	
stacja kolejowa Polanica - Zdrój	LK309			150 - 199	150 - 199	200 - 299	300 - 499	wzrostowy
przystanek kolejowy Szczytna	LK309			50 - 99	20 - 49	50 - 99	100 - 149	wzrostowy
stacja kolejowa Duszniki - Zdrój	LK309			100 - 149	50 - 99	100 - 149	150 - 199	wzrostowy
przystanek kolejowy Kulin Kłodzki	LK309		X	0 - 9	0 - 9	0 - 9	0 - 9	stabilny
przystanek kolejowy Lewin Kłodzki	LK309		X	10 - 19	10 - 19	10 - 19	20 - 49	wzrostowy
stacja kolejowa Kudowa - Zdrój	LK309			200 - 299	200 - 299	150 - 199	300 - 499	wzrostowy
przystanek kolejowy Krosnowice Kłodzkie	LK322	A ^X		100 - 149	100 - 149	100 - 149	150 - 199	wzrostowy
przystanek kolejowy Żelazno	LK322	A		nieczynny	nieczynny	b.d.	0 - 9	b.d.
przystanek kolejowy Ołdrzychowice Kłodzkie	LK322	A		nieczynny	nieczynny	0 - 9	0 - 9	stabilny
przystanek kolejowy Trzebieszowice	LK322	A		nieczynny	nieczynny	b.d.	0 - 9	b.d.
przystanek kolejowy Radochów	LK322	A		nieczynny	nieczynny	b.d.	0 - 9	b.d.
stacja kolejowa Łądek - Zdrój	LK322	A		nieczynna	nieczynna	0 - 9	20 - 49	wzrostowy
przystanek kolejowy Łądek Stójków	LK322	A		nieczynny	nieczynny	b.d.	0 - 9	b.d.
stacja kolejowa Stronie Śląskie	LK322	A		nieczynna	nieczynna	b.d.	20 - 49	b.d.

A – przystanki kolejowe obsługiwane tylko przez Autobusową Komunikację Kolejową KD w ramach linii D92

X – przystanek na żądanie dla pociągów obsługiwanych przez KD S.A.

Najwyższy wzrost w roku 2022 w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano na stacjach kolejowych: Kudowa - Zdrój (ze średniej 175 na 400 pasażerów na dobę) oraz Łądek - Zdrój (ze średniej 5 na 35 pasażerów na dobę).

W całym okresie 2017 - 2022 na 10 stacjach i przystankach kolejowych dobowa wymiana pasażerska wzrosła, a na pozostałych wymiana jest na poziomie stabilnym.

Dla LK322 obsługiwanej Autobusową Komunikacją Kolejową KD, średnio w roku 2022 na całym odcinku linii wymiana dobowa pasażerska wynosiła 33 osoby.

Integracja biletowa

Na obszarze *KOF* nie funkcjonuje integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami. Wybrane przewozy są realizowane bezpłatnie (gmina Radków).

Węzły przesiadkowe

W *KOF* nie funkcjonują jeszcze zintegrowane systemy przesiadkowe w postaci węzłów przesiadkowych z parkingami P+R oraz B+R. Funkcje przesiadkowe umożliwiają obecnie istniejące stacje i przystanki kolejowe oraz przystanki autobusowe lub zespoły przystankowe, zlokalizowane przy nich, np.:

- stacje kolejowe: Kudowa - Zdrój, Polanica - Zdrój,
- przystanki kolejowe: Kulin Kłodzki, Gorzuchów Kłodzki, Ścinawka Średnia.

Przy 6 stacjach i 2 przystankach kolejowych zlokalizowane są place z wyznaczonymi miejscami parkingowymi lub umożliwiające zaparkowanie samochodu.

Rekomendacje

Mając na uwadze liczbę połączeń kolejowych, bliskość przystanków autobusowych lub dworców autobusowych oraz przyjmując jako minimalną wielkość dobowej wymiany pasażerskiej co najmniej 100 - 149 (w tym dla LK322 po uruchomieniu kolejowych przewozów pasażerskich lokalizację stacji i przystanków kolejowych), na obszarze *KOF* należy rozważyć lokalizację węzłów przesiadkowych przy:

- stacjach kolejowych: Bystrzyca Kłodzka, Duszniki - Zdrój, Łądek - Zdrój, Międzylesie, Kudowa - Zdrój, Polanica - Zdrój, Stronie Śląskie, Szczytna,
- przystankach kolejowych: Domaszków, Krosnowice Kłodzkie, Ołdrzychowice Kłodzkie.

Węzły te powinny oferować odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla samochodów na parkingach P+R oraz dla rowerów B+R. Przy pozostałych stacjach i przystankach kolejowych należałoby lokalizować co najmniej parkingi rowerowe B+R, a w uzasadnionych ruchowo przypadkach można przy nich lokalizować parkingi samochodowe P+R.

3.5. Parkingi P+R

W obszarze *KOF* nie funkcjonują parkingi dla samochodów P+R. W istotnych miejscach w miastach i miejscowościach w *KOF* funkcjonują zorganizowane parkingi wielostanowiskowe dla samochodów, funkcjonujące w formule parkingów P+R (np. parking miejski w Dusznikach - Zdroju przy dusznickim Rynku).

W *KOF* funkcjonują opłaty za postój w formule strefy płatnego parkowania:

- SPP w Kudowie - Zdroju¹⁷ – obejmująca 2 ulice z 225. miejscami parkingowymi,
- w Polanicy - Zdroju obejmująca 12 lokalizacji,
- SPP w Łądku Zdroju¹⁸ obejmująca 6 ulic,
- SPP w Wambierzycach¹⁹ w gminie Radków,
- w Radkowie²⁰ przy ul. Krótkiej.

17 Uchwała nr XLIII/302/2022 Rady Miejskiej Kudowy - Zdroju z dnia 31.03.2022 r.

18 Uchwała nr LXVII/787/20023 Rady Miejskiej Łądku Zdroju z dnia 31.08.2023 r.

Rekomendacje

Celem uporządkowania parkowania pojazdów w *KOF*, szczególnie w aspekcie przemieszczania się mieszkańców *KOF* w ramach podróży obowiązkowych oraz usprawnienia ruchu turystycznego na obszarze *KOF*, należałoby:

- opracować jednolitą dla całego obszaru *KOF* politykę parkingową w zakresie wspólnych założeń i standardów oraz rozwiązań dedykowanych osobno dla obszarów miejskich i wiejskich,
- lokalizować parkingi dla samochodów typu P+R przy stacjach i przystankach kolejowych, powiązanych także z transportem autobusowym i parkingami dla rowerów typu B+R,
- usprawniać w ramach istniejących i nowych SPP ich funkcjonowanie poprzez różnicowanie stawek opłat za postój w podziale na podstrefy – im bliżej centrum lub w wybranych lokalizacjach przy istotnych generatorach ruchu, tym wyższa opłata,
- rozszerzać na podstawie stosownych analiz istniejące SPP o kolejne ulice,

19 Uchwała nr LIV/342/18 Rady Miejskiej w Radkowie z dnia 28.03.2018 r.

20 Uchwała nr XXXVI/263/21 Rady Miejskiej w Radkowie z dnia 26.02.2021 r.

- przeanalizować możliwość i zasadność tworzenia nowych SPP,
- usprawniać funkcjonowanie SPP, wykorzystując najnowsze rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne
- porządkować parkowanie pojazdów w *KOF* poprzez likwidowanie możliwości parkowania oraz miejsc postojowych w miejscach niedozwolonych, nielegalnych i nieprzekształconych, szczególnie na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej poniżej norm wskazanych w przepisach odrębnych,
- wykorzystywać pod lokalizowanie nowych SPP, parkingów oraz miejsc postojowych, głównie miejsc już przekształconych oraz legalizowanie wyłącznie w uzasadnionych przypadkach nielegalnych parkingów wyłącznie na obszarach przekształconych,
- tworzyć czasowe miejsca postojowe dla autobusów turystycznym w centrach miast i miejscowości oraz stałe miejsca postojowe i parkingi dla nich poza centrum.

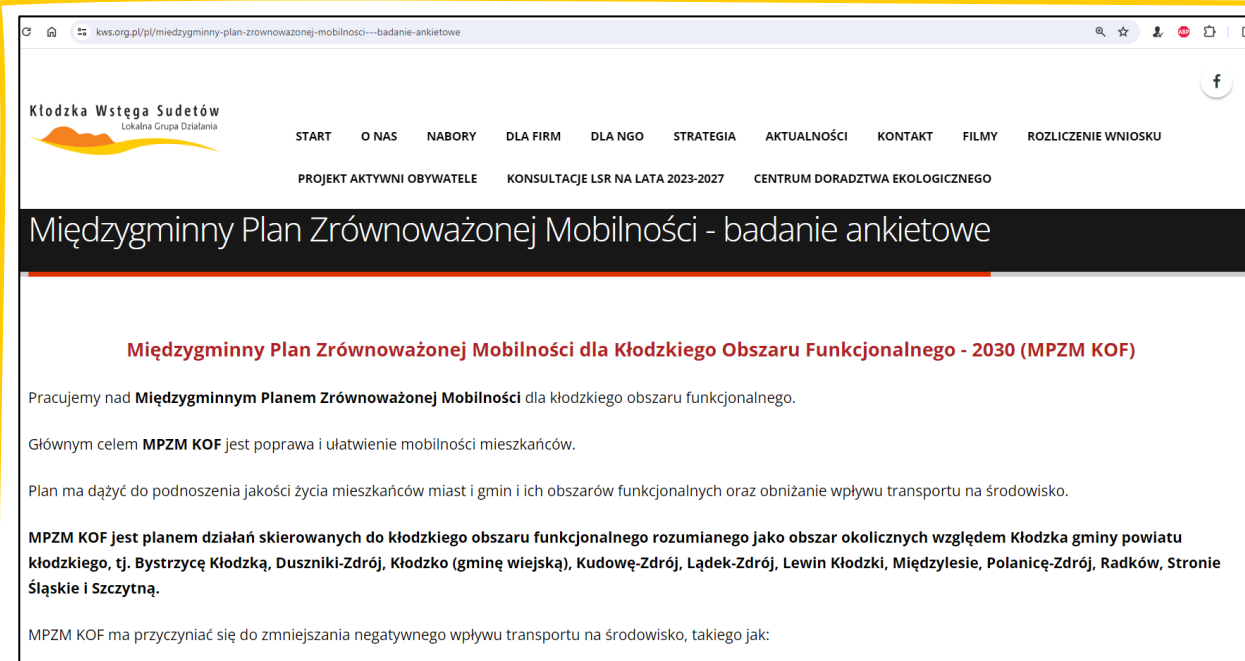
4. Badania zachowań i preferencji mieszkańców KOF

4.1. Wyniki badań ankietowych mieszkańców KOF

Badania zachowań i oczekiwań mieszkańców KOF dotyczących sposobu ich przemieszczania się po KOF, zostały przeprowadzone w listopadzie 2023 roku, w formie ankiety on - line.

Promocja badania została przeprowadzona na stronach internetowych i portalach społecznościowych JST KOF. Poniżej przedstawiono najważniejsze wyniki przeprowadzonych badań.

Wśród ankietowanych mieszkańców KOF odpowiedzi udzieliło 77% pracujących (w tym 55% pracujących i 23% prowadzących własną działalność gospodarczą) oraz 5% uczących się (w tym 2% studiujących i jednocześnie pracujących). Zatem co najmniej 97% ankietowanych to osoby w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, z założenia realizujący codzienne podróże obligatoryjne po KOF.



The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.kws.org.pl/pl/miedzygminny-plan-zrownowazonej-mobilnosci---badanie-ankietowe>. The page header includes the logo of 'Kłodzka Wstęga Sudetów' and a navigation menu with items: START, O NAS, NABORY, DLA FIRM, DLA NGO, STRATEGIA, AKTUALNOŚCI, KONTAKT, FILMY, ROZLICZENIE WNIOSKU. Below the header, the main title is 'Międzygminny Plan Zrównoważonej Mobilności - badanie ankietowe'. The main content area features the subtitle 'Międzygminny Plan Zrównoważonej Mobilności dla Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego - 2030 (MPZM KOF)'. The text on the page states: 'Pracujemy nad Międzygminnym Planem Zrównoważonej Mobilności dla kłodzkiego obszaru funkcjonalnego. Głównym celem MPZM KOF jest poprawa i ułatwienie mobilności mieszkańców. Plan ma dążyć do podnoszenia jakości życia mieszkańców miast i gmin i ich obszarów funkcjonalnych oraz obniżanie wpływu transportu na środowisko. MPZM KOF jest planem działań skierowanych do kłodzkiego obszaru funkcjonalnego rozumianego jako obszar okolicznych względem Kłodzka gminy powiatu kłodzkiego, tj. Bystrzycę Kłodzką, Duszniki-Zdrój, Kłodzko (gminę wiejską), Kudowę-Zdrój, Lądek-Zdrój, Lewin Kłodzki, Międzyziesie, Polanice-Zdrój, Radków, Stronie Śląskie i Szczytną. MPZM KOF ma przyczynić się do zmniejszania negatywnego wpływu transportu na środowisko, takiego jak:

Rys.4.1 Przykładowa informacja o badaniu opublikowana na stronie internetowej Stowarzyszenia Kłodzka Wstęga Sudetów.

Źródło: <https://www.kws.org.pl/pl/miedzygminny-plan-zrownowazonej-mobilnosci---badanie-ankietowe>

Wykluczenie komunikacyjne wynikające z niskiego poziomu oferty transportu zbiorowego na terenach wiejskich oraz dość dobrze rozbudowany podstawowy układ drogowy w KOF, wyraźnie wpływa na obecnie realizowaną mobilność mieszkańców KOF, jaką jest przemieszczanie się samochodem

osobowym (łącznie 45% podróży obligatoryjnych po KOF). Według badań, samochodu osobowego nie posiada 11% gospodarstw domowych KOF, a z drugiej strony, dwa i więcej samochodów posiada aż 23% gospodarstw domowych.

Aż 85% gospodarstw domowych posiada rower (w tym w ponad 1/3 z nich są aż 3 rowery).

Do podróży obligatoryjnych, tj. do pracy, szkoły i na uczelnię, respondenci najczęściej wykorzystują:

- samochód – 45%,
- transport publiczny – 13%,
- rower – 5%.

68 % respondentów porusza się do pracy, do szkoły i na uczelnię w obecny sposób, ponieważ uważają że:

- nie mają innego wyboru (26%),
- tak jest najszybciej (15%),

oraz

- tak jest najbardziej komfortowo (12%).

Według respondentów, głównym ograniczeniem uniemożliwiającym im przemieszczanie się po KOF, w oczekiwany przez nich sposób jest:

- niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej (22%),
- brak infrastruktury (rowerowej, pieszej) lub jej zły stan (16%),
- ryzyko wystąpienia zdarzeń skutkujących opóźnieniem lub brakiem realizacji podróży (9%).

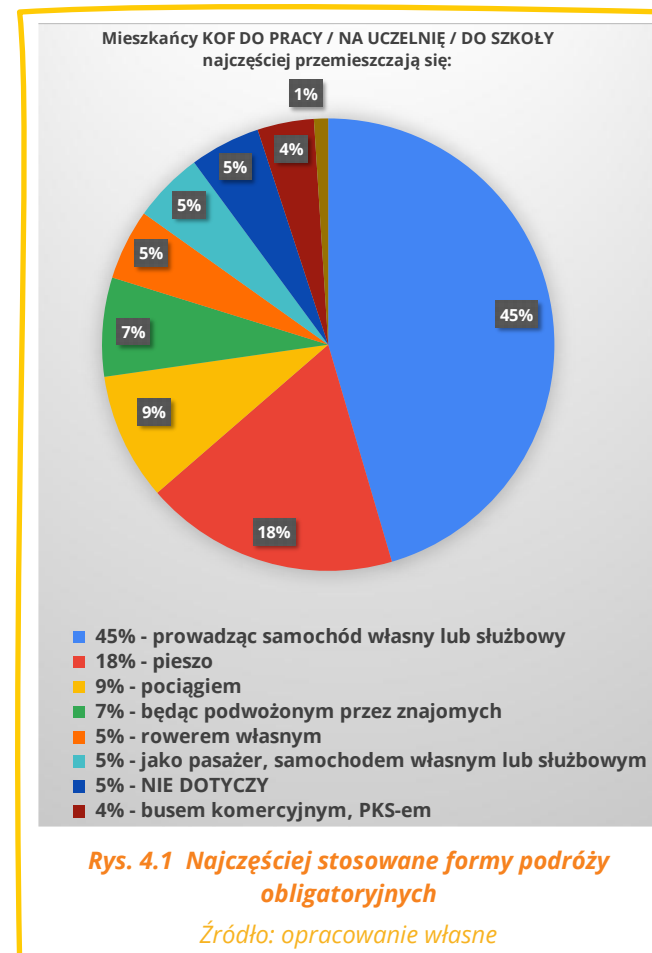
Połowa respondentów korzystających na co dzień z samochodu chciałaby zmienić swój środek transportu, w szczególności na:

- komunikację miejską (14%),
- pociąg (11%),
- rower (17%).

Wyniki badań dają wyraźne wskazanie na potencjał transportu publicznego, szczególnie organizowanego przez JST i Województwo Dolnośląskie – kolej, które stanowią najwyższe oczekiwane udziały podróży do pracy i szkoły.

Oczekiwane przez ankietowanych zmiany w obecnym sposobie przemieszczaniu się miałyby polegać ponad 5-krotnym zwiększeniu podróży transportem publicznym do 17% (w tym 15% komunikacją gminną i powiatową oraz także 2% pociągiem), znacznie częściej rowerem (8%), nieznacznie częściej pieszo (14%), a samochodem ponad dwukrotnie rzadziej (łącznie 15%).

Według respondentów, najistotniejsze działania z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej w ich bezpośrednim otoczeniu oraz w całym KOF, dotyczą przede wszystkim:

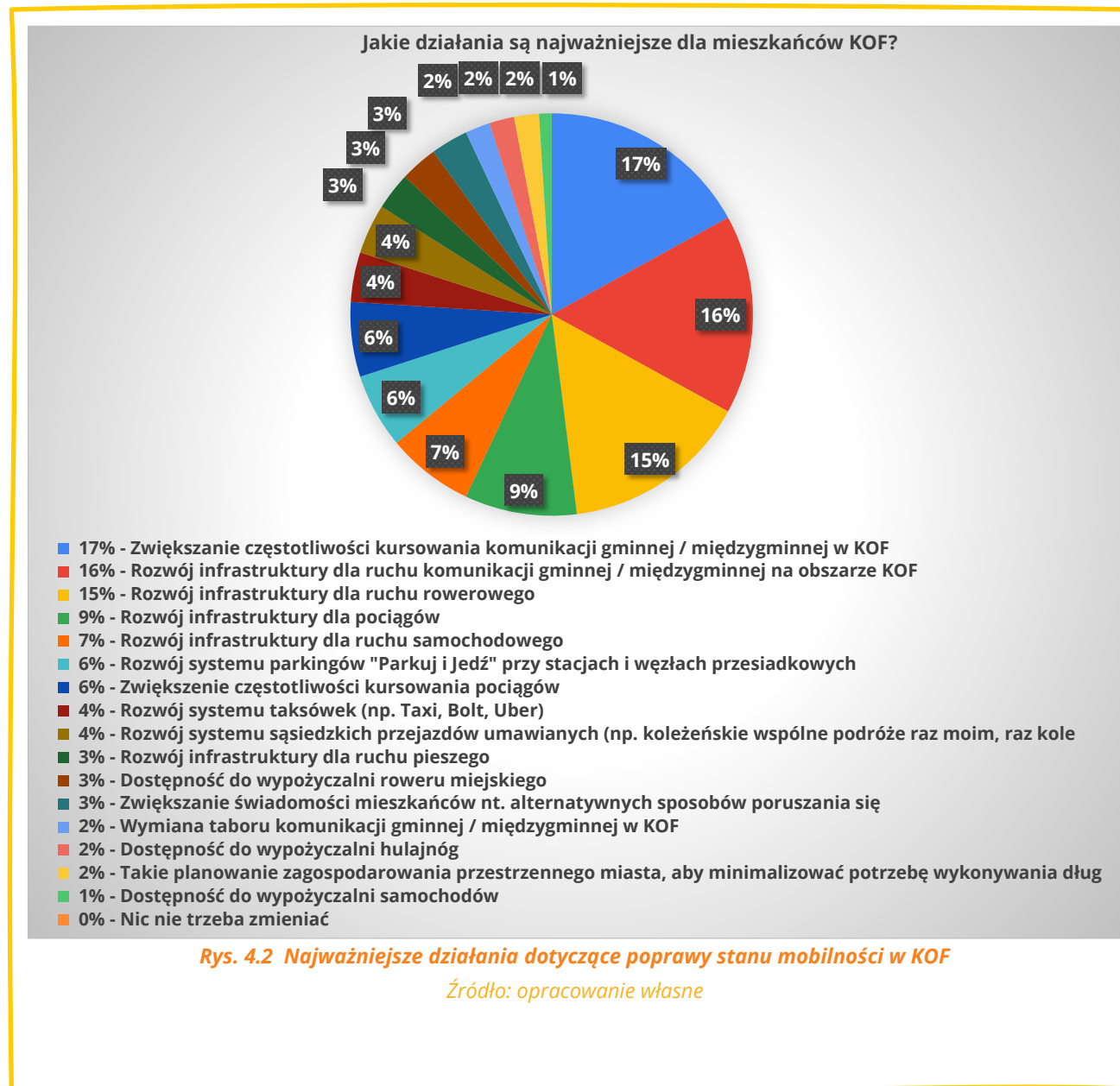


- zwiększenia częstotliwości kursowania linii ptz (łącznie 23%, w tym 6% dla połączeń kolejowych),
- rozwoju infrastruktury ptz (łącznie 25%, w tym 9% komunikacji kolejowej),

- rozwoju infrastruktury rowerowej (15%),
- rozwoju infrastruktury dla ruchu samochodowego (7%),
- rozwoju systemu parkingów „Parkuj i jedź” przy stacjach kolejowych i węzłach przesiadkowych (6%).

Ankietowali ocenili również stan infrastruktury i bezpieczeństwa w poszczególnych kategoriach:

- Stan techniczny chodników i przejść dla pieszych na poziomie dobrym (21%), krytycznym (20%), średnim (33%) oraz złym (24%),
- Negatywnie oceniono ciągłość chodników dla pieszych (46%, w tym krytycznie (14%),
- Raczej pozytywnie lokalizację przejść dla pieszych (24% dobry, średni 41%),
- Pozytywnie poziom bezpieczeństwa pieszych na chodnikach (74%),
- Raczej pozytywnie poziom bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych (66%),
- Negatywnie oceniono stan techniczny tras rowerowych (46%), ciągłość tras rowerowych (67%) oraz dostępność miejsc parkingowych na rowery (stojaki rowerowe) (59%),
- Negatywnie oceniono częstotliwość kursowania pociągów (47%) oraz autobusów (74%, w tym aż 53% krytycznie).



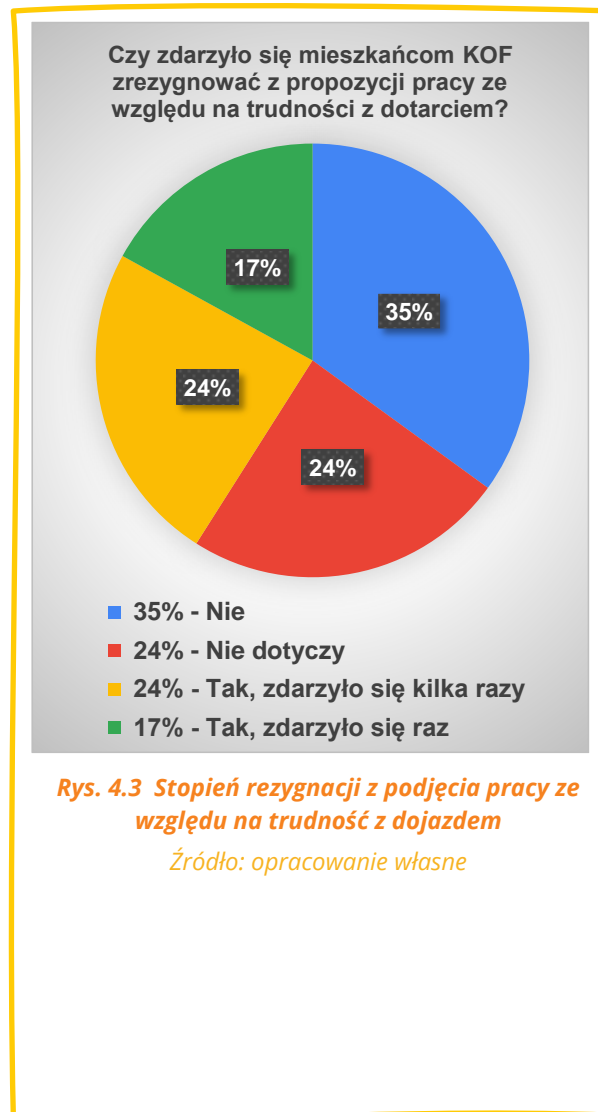
Ze względu na trudności z dojazdem z miejsca zamieszkania do pracy, aż 41% respondentów co najmniej raz musiała zrezygnować z jej podjęcia. Natomiast przy wyborze szkoły ponadpodstawowej ponad połowa ankietowanych uczniów możliwość dotarcia do niej pieszo lub ptz było istotnym czynnikiem.

Obecny sposób konsultacji społecznych dotyczących projektów transportowych w KOF pozytywnie ocenia tylko 6 % respondentów, aż 39% raczej źle i 33% bardzo źle. W konsekwencji, aż 58% ankietowanych jest zainteresowana uczestnictwem w tego typu wydarzeniach. 33% uczestników badań wskazuje konieczność uczestniczenia w spotkaniu konsultacyjnym z przedstawicielami urzędu miasta/gminy. A 29% z nich domaga się rozbudowanych konsultacji społecznych.

4.2. Wyniki wywiadów z kluczowymi interesariuszami

Wśród kluczowych interesariuszy SUMP KOF (tj. decydentami oraz z pracownikami urzędów

21 IDI – (ang. Individual in - Depth Interview).



Gmin KOF, a także z dyrektorami szkół w KOF) zostało przeprowadzone badanie jakościowe - wywiad pogłębiony (IDI²¹), dotyczący kluczowych kwestii wpływających na rozwój mobilności w KOF.

Jako najistotniejsze problemy, dotyczące przemieszczania się w zarządzanych przez siebie miastach i gminach w KOF, decydenci oraz urzędnicy zarządzający transportem wskazali przede wszystkim:

- zbyt niską częstotliwość kursowania komunikacji autobusowej w Gminach KOF, także połączeń (Duszniki Zdrój – Zieloniec),
- zbyt małą liczbę tras rowerowych w Gminach KOF oraz pomiędzy nimi (w tym brak ich ciągłości) lub ich całkowity brak,
- małą ilość taksówek,
- złą infrastrukturę drogową, w tym jakość dróg i braki chodników z oświetleniem,
- brak powiązania ze sobą różnych systemów transportowych oraz brak węzłów przesiadkowych,
- brak skomunikowania wszystkich miejscowości wchodzących w skład KOF.

Jako najważniejsze działania w wymiarze międzygminnym dla całego *KOF* w zakresie transportu i mobilności, które powinny zostać podjęte w perspektywie najbliższych 5 lat, decydenci wskazali na:

- rozwój istniejącej sieci linii autobusowych poprzez zwiększanie częstotliwości, liczby linii oraz obejmowanie PTZ kolejnych miejscowości w *KOF*,
- realizację kolejnych tras rowerowych, tworzących jednolite ciągi zarówno w miejscowościach, jak i pomiędzy Gminach *KOF*,
- zwiększenie bezpieczeństwa pieszych zwłaszcza poza ścisłą zabudową miejscowości,
- zwiększenie ilości połączeń szkolnych dla dzieci dojeżdżających do szkół,
- zwiększenie ilości przystanków autobusowych na terenie *KOF*,

- budowa drogi ekspresowej S8, zastępującą niebezpieczną i przeciążoną DK8,
- wypracowanie międzygminnego porozumienia systemu lokalnej autobusowej komunikacji zbiorowej uwzględniając również sezonowość zapotrzebowania na przejazdy.

Wszyscy decydenci jednomyślnie wskazali na brak lub zbyt małe środki finansowe każdej Gminy *KOF* jako najpoważniejszą barierę w realizacji własnych i wspólnych zadań związanych ze zrównoważoną mobilnością w obszarze *KOF*.

Obszary zrównoważonej mobilności miejskiej, wskazane przez decydentów oraz pracowników urzędów Gmin *KOF* jako kluczowe dla rozwoju *KOF*, to zgodnie ze wskazywaną przez nich wagą kolejno (od najważniejszych):

- rozwój publicznego transportu zbiorowego w *KOF*,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego wszystkich użytkowników,
- partnerstwo w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w *KOF*.

- rozwój mobilności aktywnej,
- edukacja i promocja publicznego transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej,
- obniżenie emisyjności transportu samochodowego w *KOF*,
- planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport,
- konieczność dostosowania najważniejszych dokumentów strategicznych (strategii rozwoju gminy oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego) Gmin *KOF* do wytycznych i zasad zrównoważonej mobilności.

5. Podsumowanie – analiza SWOT

Analiza SWOT dla obszaru *KOF* pokazuje najistotniejsze elementy traktujące o właściwościach składowych obszaru zrównoważonej mobilności miejskiej w *KOF*. Ma ona na celu zidentyfikowanie czynników wewnętrznych – mocnych (*strenghts*) i słabych (*weaknesses*) stron oraz czynników zewnętrznych – szans (*opportunities*) i zagrożeń (*threats*) dla zrównoważonej mobilności w *KOF* pod względem ich funkcjonowania bądź nie oraz znaczenia dla mieszkańców *KOF*.

Mocne strony zrównoważonej mobilności w *KOF* to:

- dobrze rozwinięta sieć podstawowego układu drogowego, łączącego wszystkie gminy w *KOF* między sobą oraz z siedzibą powiatu – Kłodzkiem,
- drogi krajowe i większość dróg wojewódzkich zapewniających obszarowi *KOF* zarówno połączenia regionalne w województwie dolnośląskim, połączenia ponadregionalne (międzywojewódzkie) i krajowe oraz międzynarodowe,

- pasażerski wojewódzki transport kolejowy obejmujący 8 z 9 Miast *KOF* oraz obszar wszystkich Gmin *KOF*,
- Autobusowa Komunikacja Kolejowa KD Kłodzko – Łądek - Zdrój – Stronie Śląskie funkcjonująca jako przedłużenie linii kolejowej do momentu zakończenia rewitalizacji linii kolejowej,
- wzrastająca dobowa wymiana pasażerska i utrzymujący się stabilny poziom na pozostałych stacjach i przystankach kolejowych w *KOF*.

Słabe strony zrównoważonej mobilności w *KOF* to:

- duży, 43% udział mieszkańców *KOF* o specyficznych potrzebach transportowych – dzieci i młodzież szkolna (16% mieszkańców *KOF*) oraz seniorzy (27% mieszkańców *KOF*),
- wzrastająca liczba osób w wieku poprodukcyjnym w *KOF*, zwiększająca grupę osób o ograniczonej mobilności,
- zwiększająca się bardziej niż w województwie i kraju wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie kłodzkim,

przekładająca się zarówno na wzrost natężenia ruchu, jak i na obniżanie poziomu brd w *KOF*, a także świadcząca o niedostatecznej ofercie transportu zbiorowego, szczególnie transportu autobusowego,

- wzrastające corocznie natężenie ruchu na drogach krajowych i na większości dróg wojewódzkich – wysokie wzrosty SDRR w GPR2020 względem poprzedniego GPR2015, świadczące zarówno o dużym udziale podróży mieszkańców *KOF* oraz turystów samochodami prywatnymi,
- duży udział ruchu pojazdów ciężarowych w SDRR na drogach krajowych i wojewódzkich (średnio 10,1%), w tym na drogach krajowych średnio 15,7%), świadczący także o tranzytowym ruchu towarowym przez *KOF*,
- zbyt mała liczba i długość oraz luki w przebiegach dróg dla rowerów w *KOF*, w tym ich brak w 5 z 11 gmin w *KOF*, co wymusza na rowerzystach jazdę po jezdni razem z pojazdami na zasadach ruchu ogólnego, wpływając istotnie

- na obniżenie poziomu brd oraz komfortu jazdy dla nich,
- zwiększający się trend wzrostowy w Powiecie Kłodzkim liczby rannych na 100 wypadkach, pomimo spadku liczby ofiar śmiertelnych w nich,
 - brak parkingów dla samochodów P+R oraz parkingów rowerowych B+R w *KOF*, szczególnie w aspekcie podróży łączonych z transportem publicznych oraz podróży związanych z turystyką,
 - wzrost w Powiecie Kłodzkim zarówno wypadków drogowych z udziałem rowerzystów (o 40%), jak i bardzo wysoki wzrost liczby rannych rowerzystów w wypadkach drogowych (o 75%) w okresie 2021 - 2022, będący odzwierciedleniem m.in. braku odpowiedniej infrastruktury rowerowej,
 - brak obsługi wszystkich miejscowości przez linie autobusowe organizowane przez samorządy – aż 117 (69%) nieobsługiwanych miejscowości w gminach w *KOF*,
 - brak oferty przewozowej linii autobusowy organizowanych przez samorządy w dni wolne (za wyjątkiem linii sezonowych i linii w gminie Radków),

- brak integracji biletowej w transporcie publicznym.

Szanse rozwojowe zrównoważonej mobilności w *KOF* to:

- planowane kolejne obwodnice w ciągu DK8 i DK46, pozwalające na przeniesienie ruchu tranzytowego, w tym pojazdów ciężarowych poza obszary zabudowy, a przez to na zwiększenie poziomu brd na dotychczasowych przebiegach dróg,
- możliwość pozyskania dofinansowania zewnętrznego (krajowego i unijnego) na budowę nowych dróg, przebudowę lub rozbudowę istniejących i likwidowania miejsc oraz odcinków niebezpiecznych,
- planowane realizacje kolejnych chodników i dróg dla rowerów, pozwalające na bezpieczne separowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów,
- możliwość rozszerzania istniejących obszarów objętych opłatami za postój pojazdów, w tym SPP oraz tworzenie ich w nowych lokalizacjach,
- możliwość koordynacji inwestycji oraz planowania i zarządzania mobilnością w *KOF*,

- współpraca gmin w *KOF* z innymi JST spoza *KOF* oraz z zarządcami infrastruktury drogowej i kolejowej, a także organizatorami ptz,
- wykorzystywanie dobrych praktyk, gotowych rozwiązań oraz efektów realizacji działań mobilnościowych z innych obszarów funkcjonalnych w kraju i za granicą,
- powstające gminne oraz międzygminne i powiatowo - gminne systemy transportu autobusowego, z liniami funkcjonującymi na obszarze *KOF*,
- współpraca gmin w *KOF* oraz sektora publicznego i prywatnego przy wykorzystaniu zintegrowanego transportu publicznego w *KOF* do promowania dojazdu do atrakcji turystycznych, miejsc rekreacji, obiektów kultury, gastronomii w miastach i w gminach *KOF*,

Zagrożenia dla zrównoważonej mobilności w KOF to:

- odcinkowe występowanie, w tym w nielicznych miejscowościach, chodników, wyraźnie obniżających komfort podróży pieszych – konieczność korzystania z jezdni lub z pobocza drogi, a także istotne obniżenie poziomu brd dla nich, szczególnie na drogach układu podstawowego – DK i DW,
- opóźnienie realizacji obwodnic miast i miejscowości w KOF oraz realizacji drogi ekspresowej S8, powodującej postępujący wzrost natężenia ruchu (a przez to spadek przepustowości) i znaczne obniżenie poziomu brd na dotychczasowych trasach przejazdów DK i DW przez obszary zabudowane,
- powstawanie nowych osiedli w gminach KOF bez zapewnienia transportu publicznego i usług podstawowych, skutkujące dalszym wysokim wzrostem podróży samochodami po KOF,

- brak planowania nowej i uzupełniania istniejącej zabudowy zgodnie z ideą obszarów 15 - minutowych oraz zgodnie z ideą TOD przy stacjach i przystankach kolejowych, oraz przy węzłach przesiadkowych, skutkujące dalszą suburbanizacją, a przez to odczuwalnym wzrostem transportu indywidualnego (samochodów),
- zaniechanie działań oraz brak środków własnych gmin w KOF na stworzenie w KOF spójnego systemu ptz (komunikacji autobusowej, uzupełnianej wojewódzką komunikacją kolejową), na rozbudowę infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz (w tym parkingów P+R i B+R), szczególnie na obszarach wykluczenia transportowego w KOF, skutkujące dalszym jego wzrostem przyczyniającym się do postępującego obniżania się szans społecznych ich mieszkańców,
- niekorzystne trendy demograficzne związane głównie ze spadkiem przyrostu naturalnego oraz starzeniem się

społeczeństwa, a przez to wzrostem udziału osób ze szczególnymi potrzebami²²,

- niezapewnienie bezpieczeństwa energetycznego (w kontekście dużych cen paliw i energii oraz dalszego utrzymywania systemu energetycznego na nieodnawialnych źródłach energii) dla realizacji przewozów ptz na terenie KOF,
- spowolnienie planowania i realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury pieszej oraz problemy z pozyskiwaniem środków, skutkujące spadkiem komfortu oraz poziomu brd przemieszczania się pieszo po KOF,
- nierealizowanie oraz obniżenie tempa realizacji dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów (szczególnie w aspekcie likwidowanie luk w ich przebiegach), tworzące dalszą niespójność tych tras, przyczyniającą się zarówno do mniejszego przyrostu ruchu od oczekiwanego, jak i do obniżania się poziomu brd dla rowerzystów.

22 Osoby ze szczególnymi potrzebami: osoby z niepełnosprawnościami, osoby z ograniczoną mobilnością i percepcją, a także osoby starsze, osoby

z wózkami dziecięcymi oraz małymi dziećmi, młodsze dzieci szkolne.



CZĘŚĆ II

Międzygminny Plan Zrównoważonej Mobilności dla Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego – 2030

 **TRAKO**
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE



Kłodzka Wstęga Sudetów
Lokalna Grupa Działania



„Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich: Europa inwestująca w obszary wiejskie.”

6. Wstęp do MPZM dla KOF

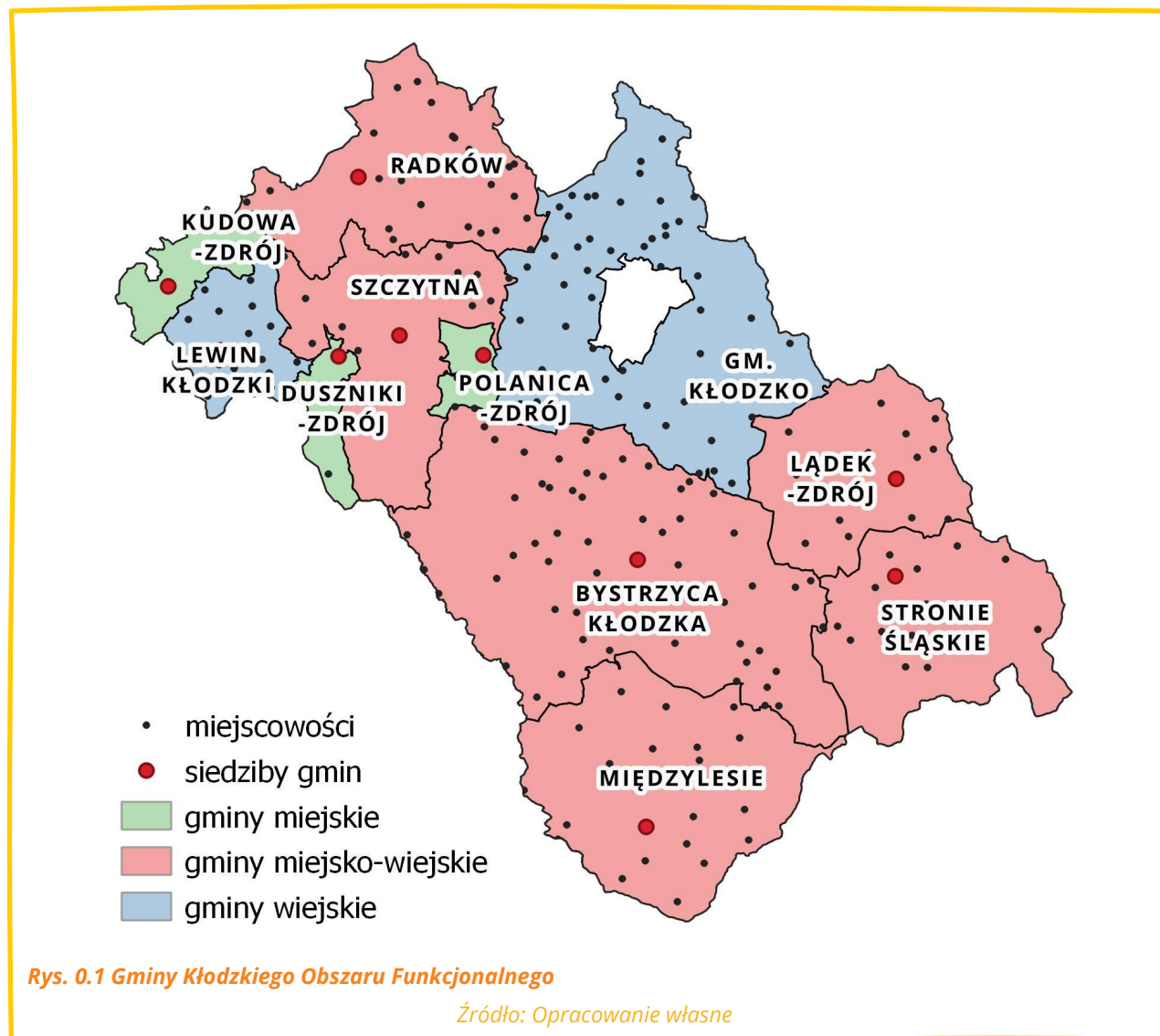
Pod pojęciem KOF rozumiany jest obszar podmiejski miasta Kłodzka obejmujący 11 gmin powiatu kłodzkiego:

- miasto i gminę Bystrzyca Kłodzka,
- miasto Duszniki – Zdrój,
- gminę Kłodzko,
- miasto Kudowa - Zdrój,
- miasto i gminę Lądek - Zdrój,
- gminę Lewin Kłodzki,
- miasto i gminę Międzylesie,
- miasto Polanica - Zdrój,
- miasto i gminę Radków,
- miasto i gminę Stronie Śląskie,
- miasto i gminę Szczytna.

Diagnoza KOF) oraz wyniki badań ankietowych²³ wśród mieszkańców KOF i wyniki badań jakościowych (wywiad pogłębiony IDI²⁴ z kluczowymi interesariuszami), stanowią punkt wyjścia do opracowania MPZM dla KOF.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. SUMP) to dokument strategiczny zaprojektowany tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w miastach

²³ Przeprowadzone w listopadzie 2023 roku, w formie ankiety on-line. Badania zachowań i



oczekiwań mieszkańców KOF dotyczących sposobu ich przemieszczania się po KOF.

²⁴ IDI – (ang. Individual in - Depth Interview).

oraz w ich otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia.

SUMP opiera się na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny. Jego celem (szczególnie względem mieszkańców *KOF*) jest poprawa jakości przemieszczania się i dostępności transportowej (szczególnie w zakresie transportu publicznego) oraz osiągnięcie zmian w zakresie klimatu i zużycia energii.

Jest to także plan działań mających na celu zrównoważenie sposobów przemieszczania się po obszarze *KOF*, który nadal jeszcze zdominowany przez podróżowanie mieszkańców *KOF* oraz turystów samochodami osobowymi. Proces tworzenia *MPZM dla KOF* obejmuje cztery etapy:

- I – przygotowanie i analiza,
- II – opracowanie strategii,
- III – zaplanowanie działań,
- IV – wdrażanie i monitorowanie.

Zrównoważona mobilność międzygminna na obszarze *KOF* dotyczy zarówno każdego mieszkańca *KOF*, jak i mieszkańców pozostałych gmin oraz turystów, traktując o wszystkich sposobach przemieszczania się. Dlatego niezwykle ważnym elementem w jej planowaniu jest partycypacja społeczna. Opracowanie dokumentu poprzedziły badania ankietowe z mieszkańcami *KOF* i interesariuszami w *KOF* (to m.in. samorządowcy *JST KOF*).

Zrównoważona mobilność międzygminna wpływa na jakość życia przede wszystkim mieszkańców *KOF*, a także mieszkańców innych gmin oraz turystów, ze względu na to, że zapewnia możliwość uczestnictwa w ruchu zarówno osobom korzystającym z różnych środków transportu (samochód, transport publiczny, rower), jak też osobom ze szczególnymi potrzebami, w tym z ograniczeniami w przemieszczaniu się.

Dzięki zastosowaniu i wdrożeniu odpowiednich rozwiązań o charakterze infrastrukturalnym, organizacyjnym i informacyjnym, ułatwia się poruszanie osobom z niepełnosprawnościami, osobom z ograniczoną mobilnością (m.in. osoby starsze, osoby na wózkach, czy prowadzące wózki z małymi dziećmi) i percepcją (m.in. osoby niewidome, niedowidzące, głuchonieme).

Mniejsza liczba użytkowanych samochodów (dzięki dobremu oraz sprawnemu transportowi publicznemu i odpowiedniej infrastrukturze rowerowej) to lepszy stan środowiska naturalnego, mniejsze zanieczyszczenia powietrza i niższy poziom hałasu komunikacyjnego.

Zrównoważona mobilność międzygminna wiąże się także z całościowym myśleniem o planowaniu przestrzennym oraz inwestycyjnym, przejawia się np. poprzez budowanie tzw. osiedli kompletnych, gdzie jest zapewniony dostęp do najważniejszych w codziennym życiu mieszkańców spraw czy usług (służba zdrowia, placówki edukacyjne, zakupy, rozrywka itp.), co powoduje, że nie muszą oni przemieszczać się na duże odległości, by załatwić swoje codzienne potrzeby.

W celu zapewnienia mieszkańcom *KOF* wysokiej jakości życia w bezpośrednim otoczeniu miejsca zamieszkania, należy zminimalizować uciążliwości odtransportowe takie jak liczba i długość koniecznych do zrealizowania podróży. Można to osiągnąć m.in. poprzez lokalizowanie celów podróży (generatorów

ruchu) w niedalekiej odległości od miejsc zamieszkania, zagęszczanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej poprzez właściwe planowanie przestrzenne oraz umożliwienie dotarcia do nich rowerem lub pieszo, a do dalej zlokalizowanych miejsc – atrakcyjnym kolejowym oraz autobusowym transportem zbiorowym.

Żeby *MPZM dla KOF* prawidłowo wskazywał niezbędne i właściwe działania, konieczne jest wyciągnięcie wniosków z *Diagnozy stanu mobilności w KOF* i kierowanie się wytycznymi sformułowanymi w dokumentach strategicznych dotyczących transportu i mobilności szczebla unijnego, krajowego, wojewódzkiego i lokalnego.

Opracowanie i wdrożenie *MPZM dla KOF* ma na celu zwiększenie zaangażowania

samorządów gminnych *KOF* (dalej: *JST KOF*) w kwestie kryzysu klimatycznego, poprzez partycypacyjne przygotowanie polityki klimatycznej na poziomie lokalnym.

Budowana międzygminna polityka oparta będzie o trzy filary:

1. Adaptacja do zmian klimatu,
2. Łagodzenie skutków zmian klimatu²⁵,
3. Zapewnienie dostępu do bezpiecznych, odnawialnych i ekonomicznych źródeł energii.

Natomiast, z perspektywy polityki transportowej, celem zrównoważenia transportu na obszarze *KOF* powinno być:

- zwiększenie dostępności i efektywności transportu,
- poprawa jakości przemieszczania się i życia mieszkańców *KOF*.

²⁵ Ang. climate change mitigation.

7. Kluczowe wyzwania dla zrównoważonej mobilności w KOF

Wyraźnie istotny wpływ na obecnie realizowaną mobilność mieszkańców KOF za pomocą samochodu osobowego (prawie połowa podróży obowiązkowych po KOF) ma niski poziom oferty transportu zbiorowego na terenach wiejskich oraz dość dobrze rozbudowany podstawowy układ drogowy w KOF. Jako trzy główne ograniczenia uniemożliwiające mieszkańcom KOF przemieszczanie się po obszarze KOF w oczekiwany przez nich sposób, wymienione zostały:

- niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej,
- brak infrastruktury (rowerowej, pieszej) lub jej zły stan,
- ryzyko wystąpienia zdarzeń skutkujących opóźnieniem lub brakiem realizacji podróży.

Dlatego tylko 1/10 gospodarstw domowych w KOF nie posiada samochodu, a aż blisko 1/5 z nich posiada ich dwa lub więcej.

Jako najistotniejsze działania z zakresu zrównoważonej mobilności międzygminnej

w bezpośrednim otoczeniu oraz w całym KOF, mieszkańcy KOF wskazali:

- zwiększenie częstotliwości kursowania linii publicznego transportu zbiorowego,
- rozwój infrastruktury publicznego transportu zbiorowego,
- rozwój infrastruktury rowerowej,
- rozwój infrastruktury dla ruchu samochodowego,
- rozwój systemu parkingów „Parkuj i jedź” przy stacjach kolejowych i węzłach przesiadkowych.

Natomiast decydenci oraz urzędnicy zarządzający transportem, jako najistotniejsze problemy dotyczące przemieszczania się w zarządzanych przez siebie miastach i gminach w KOF, wskazali przede wszystkim na:

- zbyt niską częstotliwość kursowania komunikacji autobusowej w gminach w KOF,
- zbyt małą liczbę i długość tras rowerowych, brak ciągłości oraz ich całkowity brak (w tym pomiędzy gminami),

- złą jakość infrastruktury drogowej, w tym dróg i braki chodników z oświetleniem,
- brak powiązania ze sobą różnych systemów transportowych oraz brak węzłów przesiadkowych,
- brak skomunikowania wszystkich miejscowości wchodzących w skład KOF.

Jako najważniejsze działania w wymiarze międzygminnym dla całego KOF w zakresie transportu i mobilności, które powinny zostać podjęte w perspektywie najbliższych 5 lat, decydenci wskazali na:

- rozwój istniejącej sieci linii autobusowych poprzez zwiększanie częstotliwości, liczby linii oraz obejmowanie publicznym transportem zbiorowym kolejnych miejscowości w KOF,
- realizację kolejnych tras rowerowych, tworzących jednolite ciągi zarówno w miejscowościach, jak i pomiędzy gminami w KOF,
- zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, szczególnie poza obszarem zabudowy w miejscowościach,

- zwiększenie ilości przystanków autobusowych na terenie *KOF*,
- budowę drogi ekspresowej S8, zastępującą niebezpieczną i przeciążoną DK8,
- wypracowanie międzygminnego porozumienia systemu lokalnej autobusowej komunikacji zbiorowej, uwzględniając również sezonowość zapotrzebowania na przejazdy.

Wszyscy decydenci jednomyślnie wskazali na brak lub zbyt małe środki finansowe każdej gminy w *KOF* jako najpoważniejszą barierę w realizacji własnych i wspólnych zadań związanych ze zrównoważoną mobilnością w obszarze *KOF*.

Obszary zrównoważonej mobilności międzygminnej, wskazane przez decydentów oraz pracowników urzędów gmin w *KOF* jako kluczowe dla rozwoju *KOF*, to wskazywane przez nich (według wagi kolejno od najważniejszych):

- rozwój publicznego transportu zbiorowego w *KOF*,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego wszystkich użytkowników,
- partnerstwo w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w *KOF*.
- rozwój mobilności aktywnej,
- edukacja i promocja publicznego transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej,
- obniżenie emisyjności transportu samochodowego w *KOF*,
- planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport,
- zaktualizowanie i dostosowanie najważniejszych gminnych dokumentów strategicznych (strategii rozwoju oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego) do wytycznych i zasad zrównoważonej mobilności.

W *Diagnozie KOF*, na podstawie danych i informacji pozyskanych od *JST KOF* oraz danych GUS/BDL, w celu wskazania najistotniejszych cech obszarów zrównoważonej mobilności międzygminnej w *KOF* pod względem jakości ich funkcjonowania lub znaczenia dla mieszkańców *KOF*, przeprowadzona została pełna analiza SWOT.

W *MPZM dla KOF* wskazane zostały elementy analizy SWOT z *Diagnozy KOF* kluczowe dla oceny stanu zrównoważonej mobilności na całym obszarze *KOF*, które wskazano w podziale na mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia. Czynniki te w sposób istotny określają stan obecny, potrzeby oraz możliwości dalszego rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej w *KOF*.

Wszystkie czynniki analizy SWOT wskazane są w analizie SWOT w *Diagnozie KOF*.

Tab. 7.1 Kluczowe czynniki analizy SWOT – mocne i słabe strony mobilności w KOF

Kluczowe mocne strony mobilności w KOF	Kluczowe słabe strony mobilności w KOF
pasażerski wojewódzki transport kolejowy obsługujący 8 z 9 Miast KOF oraz obszar wszystkich Gmin KOF (7 stacji kolejowych i 20 przystanków kolejowych)	wzrastająca liczba osób w wieku poprodukcyjnym w KOF, zwiększająca grupę osób o ograniczonej mobilności
wzrastająca dobową wymiana pasażerska (na 11 stacjach i przystankach kolejowych) i utrzymujący się stabilny poziom na pozostałych stacjach i przystankach kolejowych w KOF	brak parkingów dla samochodów P+R oraz parkingów rowerowych B+R w KOF, szczególnie w aspekcie podróży łączonych z transportem publicznych oraz podróży związanych z turystyką
Autobusowa Komunikacja Kolejowa KD Kłodzko – Łądek - Zdrój – Stronie Śląskie funkcjonująca jako przedłużenie linii kolejowej do momentu zakończenia rewitalizacji linii kolejowej do Stronia Śląskiego	zbyt mała liczba i długość oraz luki w przebiegach dróg dla rowerów w KOF, w tym ich brak w 5 z 11 gmin w KOF, co wymusza na rowerzystach jazdę po jezdni razem z pojazdami na zasadach ruchu ogólnego, wpływając istotnie na obniżenie poziomu brd oraz komfortu jazdy dla nich
dobrze rozwinięta sieć podstawowego układu drogowego, łączącego wszystkie gminy w KOF między sobą oraz z siedzibą Powiatu Kłodzkiego – Kłodzkiem	brak obsługi wszystkich miejscowości przez linie autobusowe organizowane przez samorządy – aż 117 (69%) nieobsługiwanych miejscowości w gminach w KOF autobusowymi liniami ptz
drogi krajowe i większość dróg wojewódzkich zapewniających obszarowi KOF zarówno połączenia regionalne w województwie dolnośląskim, jak i połączenia ponadregionalne (międzywojewódzkie) i krajowe oraz międzynarodowe	zwiększająca się bardziej niż w województwie i kraju wartość wskaźnika motoryzacji w Powiecie Kłodzkim, przekładająca się zarówno na wzrost natężenia ruchu, jak i na obniżanie poziomu brd w KOF, a także świadcząca o niedostatecznej ofercie transportu zbiorowego, szczególnie transportu autobusowego

Źródło: opracowanie własne

Tab. 7.2 Kluczowe czynniki analizy SWOT – szanse i zagrożenia mobilności w KOF

Kluczowe szanse mobilności w KOF	Kluczowe zagrożenia mobilności w KOF
powstające gminne oraz międzygminne i powiatowo - gminne systemy transportu autobusowego, z liniami funkcjonującymi na obszarze KOF	odcinkowe występowanie, w tym w nielicznych miejscowościach, chodników, wyraźnie obniżających komfort podróży pieszych – konieczność korzystania z jezdni lub z pobocza drogi, a także istotne obniżanie poziomu brd dla nich, szczególnie na drogach układu podstawowego – DK i DW
współpraca gmin w KOF z innymi JST spoza KOF oraz z zarządcami infrastruktury drogowej i kolejowej, a także organizatorami ptz	powstawanie nowych osiedli w gminach KOF bez zapewnienia transportu publicznego i usług podstawowych, skutkujące dalszym wysokim wzrostem podróży samochodami po KOF
planowane kolejne obwodnice w ciągu DK8 i DK46, pozwalające na przeniesienie ruchu tranzytowego, w tym pojazdów ciężarowych poza obszary zabudowy, a przez to na zwiększenie poziomu brd na dotychczasowych przebiegach dróg	zaniechanie działań oraz brak środków własnych gmin w KOF na stworzenie w KOF spójnego systemu ptz (komunikacji autobusowej, uzupełnianej wojewódzką komunikacją kolejową), na rozbudowę infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz (w tym parkingów P+R i B+R), szczególnie na obszarach wykluczenia transportowego w KOF, skutkujące dalszym jego wzrostem przyczyniającym się do postępującego obniżania się szans społecznych ich mieszkańców
planowane realizacje kolejnych chodników i dróg dla rowerów, pozwalające na bezpieczne separowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów	brak planowania nowej i uzupełniania istniejącej zabudowy zgodnie z ideą obszarów 15 - minutowych oraz przy stacjach i przystankach kolejowych, oraz przy węzłach przesiadkowych, skutkujące dalszą suburbanizacją, a przez to odczuwalnym wzrostem transportu indywidualnego (samochodów)
możliwość koordynacji inwestycji oraz planowania i zarządzania mobilnością w KOF	nierealizowanie oraz obniżenie tempa realizacji dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów (szczególnie w aspekcie likwidowanie luk w ich przebiegach), tworzące dalszą niespójność tych tras, przyczyniającą się zarówno do mniejszego przyrostu ruchu od oczekiwanego, jak i do obniżania się poziomu brd dla rowerzystów

Źródło: opracowanie własne

8. Obszary interwencji

Elementy infrastruktury kształtujące sieć powiązań wewnętrznych i zewnętrznych obszaru *KOF* to:

- drogi krajowe i wojewódzkie – realizujące powiązania zewnętrzne *KOF* i pełniące jednocześnie funkcję wewnętrznych powiązań komunikacyjnych, stanowiące główny szkielet sieci transportowej,
- drogi powiatowe – realizujące głównie powiązania wewnętrzne, a także bliskie powiązania zewnętrzne, uzupełniając w tym zakresie sieć dróg krajowych i wojewódzkich,
- drogi gminne – realizujące wewnętrzne powiązania transportowe oraz uzupełniające sieć dróg krajowych i wojewódzkich oraz powiatowych w *KOF*,
- linie kolejowe – realizujące zarówno zewnętrzne powiązania *KOF* (regionalne, międzywojewódzkie oraz krajowe), jak i uzupełniające wewnętrzne.

W odniesieniu do nich zakłada się rozwój w wymiarze jakościowym i ilościowym, przede wszystkim infrastruktury transportowej, ukierunkowany na minimalizowanie barier

i ograniczeń rozwoju w funkcjonowaniu układów przestrzennych, kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych powiązań transportowych oraz integrację poszczególnych elementów systemu transportowego i podwyższenie parametrów eksploatacyjnych.

Istotnym aspektem realizacji działań naprawczych powinna być również poprawa dostępności komunikacyjnej i jakości mobilności mieszkańców *KOF* i turystów, zapewnienie sprawności powiązań komunikacyjnych, minimalizowanie zagrożenia bezpieczeństwa publicznego oraz kolizji z elementami sieci ekologicznej.

Ze względu na różnorodny stan infrastruktury transportowej i liczbę połączeń linii ptz (kolejowych i autobusowych), wskazuje się na potrzebę podziału *KOF* na dwa *Obszary Interwencji MPZM*:

- **Miasta *KOF*** – miejskie ośrodki wiodące w *KOF*, pełniące istotne funkcje lokalne także względem gmin wokół nich, tj.:
 - Bystrzyca-Kłodzka,
 - Duszniki-Zdrój,

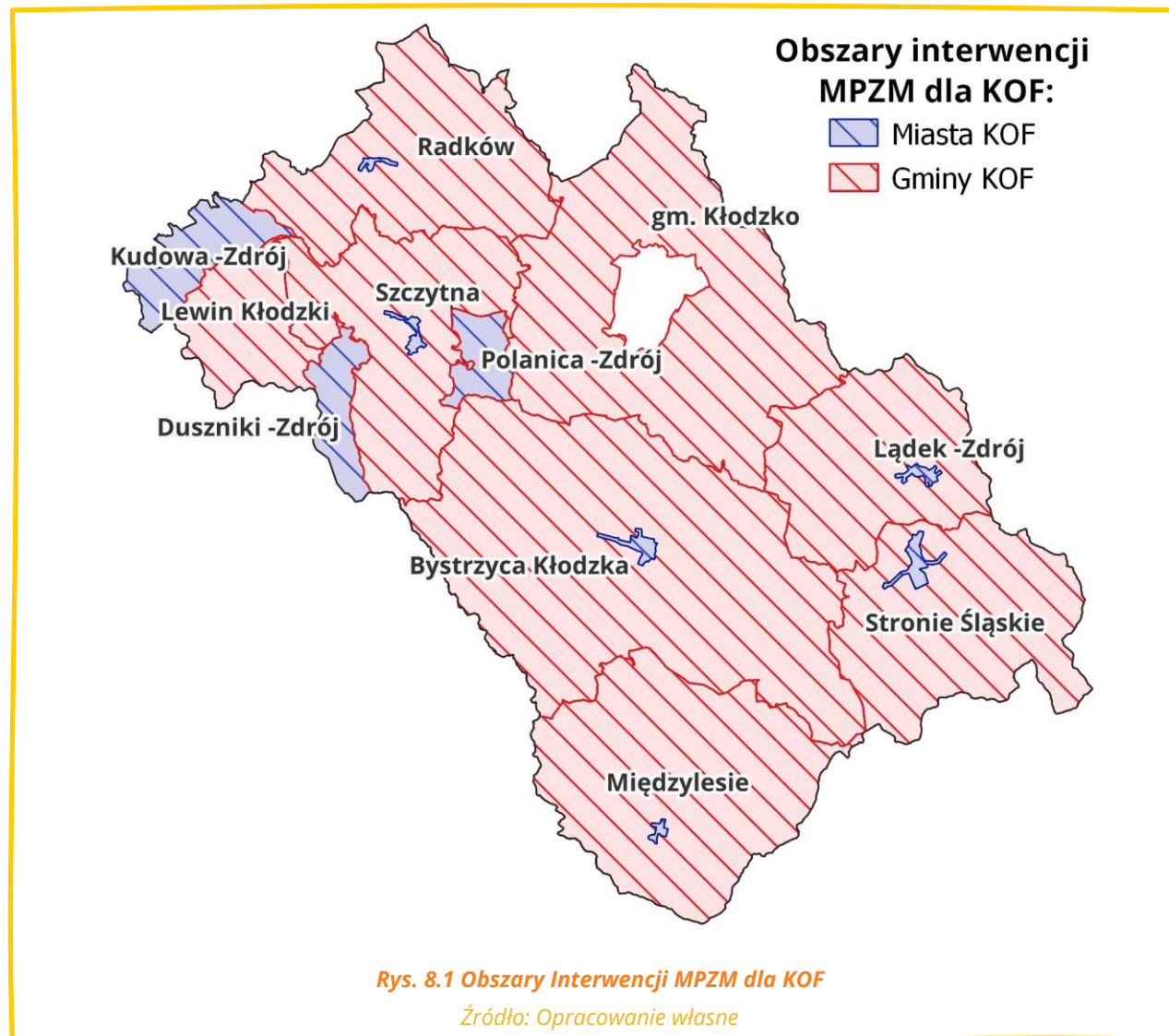
Tab. 8.1 Przydział *JST KOF* do Obszarów Interwencji *MPZM* dla *KOF*

<i>JST KOF</i>	Miasta <i>KOF</i>	Gminy <i>KOF</i>
Bystrzyca Kłodzka	X	X
Duszniki - Zdrój	X	
Kłodzko		X
Kudowa - Zdrój	X	
Lądek - Zdrój	X	X
Lewin Kłodzki		X
Międzylesie	X	X
Polanica - Zdrój	X	
Radków	X	X
Stronie Śląskie	X	X
Szczytna	X	X

Źródło: opracowanie własne

- Kudowa-Zdrój,
 - Łądek-Zdrój,
 - Międzylesie,
 - Polanica-Zdrój,
 - Radków,
 - Stronie Śląskie,
 - Szczytna,
 - **Gminy KOF** – 2 gminy oraz obszary wiejskie
6. gmin miejsko-wiejskich:
- Bystrzyca Kłodzka,
 - Kłodzko,
 - Łądek-Zdrój,
 - Lewin Kłodzki,
 - Międzylesie,
 - Radków,
 - Stronie Śląskie,
 - Szczytna.

Taki podział funkcjonalny pozwoli na prawidłowe stworzenie oraz zaproponowanie dedykowanych pakietów działań dla poszczególnych *Obszarów interwencji MPZM dla KOF*, z uwzględnieniem specyfiki miast, gmin i obszarów wiejskich gmin miejsko-wiejskich w *KOF*. Umożliwi to rzeczywistą realizację poszczególnych działań względem potrzeb i możliwości *JST KOF*, zgodnie z przynależnością do danego *Obszaru Interwencji MPZM dla KOF*.



Rys. 8.1 Obszary Interwencji MPZM dla KOF

Źródło: Opracowanie własne

Dla każdego z Obszarów interwencji MPZM dla *KOF* zostaną wypracowane indywidualne pakiety działań i wskazane właściwe poziomy

standardów rozwoju zrównoważonej mobilności, obsługi ptz i infrastruktury transportowej.

9. Cele i zadania w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu międzygminnego

9.1. Cele

Zapewnienie zrównoważonej mobilności na obszarze funkcjonalnym (KOF) zostanie osiągnięte poprzez: realizację inwestycji w infrastrukturę transportową (które będą zachęcać do korzystania z alternatywnych środków transportu), implementację programów edukacyjnych (wyjaśniających zalety mobilności aktywnej oraz korzystania z transportu publicznego), a także kampanii społecznych związanych z promocją ekologicznego publicznego transportu zbiorowego.

Oczekiwany rozwój mobilności międzygminnej w KOF ma szansę ziszczyć się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych celów, które powinny zostać osiągnięte najdalej do roku 2027 (co najmniej w zakresie działań mniejszych i łatwiejszych) oraz do roku 2030 (w zakresie działań dużych i złożonych).

Dla sformułowania *Celów MPZM dla KOF* wykorzystano metodologię SMART, według

której prawidłowo sformułowane cele powinny jednocześnie być:

- konkretne („*Specific*”),
- mierzalne („*Measurable*”),
- osiągalne („*Attainable*”),
- istotne („*Relevant*”),
- określone w czasie („*Time-based*”).

Spełnienie wszystkich ww. cech pozwala na poprawne sformułowanie tych celów w sposób zwiększający szanse na ich prawidłową realizację.

Cele MPZM dla KOF są niezbędne do monitorowania i ewaluacji *MPZM dla KOF*. Pozwalają one także na precyzyjne dopasowanie konkretnych zadań je realizujących.

Punktem wyjścia do ich wyznaczenia, zgodnie z metodologią SMART, są:

- analiza stanu transportu i mobilności oraz wnioski z *Diagnozy KOF*,
- wskazania samorządowców *JST KOF* które zostały wyartykułowane podczas przeprowadzonych w ramach *Diagnozy KOF*, indywidualnych jakościowych wywiadów pogłębionych,

- wyniki badań realizowanych w ramach *Diagnozy KOF* dot. zachowań i oczekiwań mieszkańców *KOF*, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze *KOF*.

Biorąc powyższe wnioski i oczekiwania pod uwagę, w *MPZM dla KOF* przyjęto następujące cele strategiczne:

- **Cel 1:**
Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF.
- **Cel 2:**
Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF.
- **Cel 3:**
Rozwój mobilności aktywnej w KOF.
- **Cel 4:**
Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników.
- **Cel 5:**
Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności.
- **Cel 6:**
Zrównoważona turystyka w KOF.

Kluczowym zamierzeniem *MPZM dla KOF* jest realizacja każdego z ww. sześciu *Celów MPZM dla KOF*, co powinno przyczynić się:

- do zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- do zwiększenia dostępności do transportu publicznego i jego jakości oraz efektywności,
- do rozwoju mobilności aktywnej i wzrostu udziału krótkich podróży, bez korzystania z własnego samochodu,

Założeniem *MPZM dla KOF* jest wskazanie działań analitycznych (przygotowawczych) i realizacyjnych (wykonawczych) oraz działań „miękkich” dot. spraw organizacyjnych, edukacji i marketingu społecznego, mających na celu przekonanie realizatorów danego przedsięwzięcia (*JST KOF*) do celowości jego wdrożenia, jak i pozyskanie jak największej liczby jego przyszłych użytkowników (mieszkańców *KOF* oraz turystów).

Poniżej w tabelach wskazane zostały działania wpisujące się w poszczególne *Cele MPZM dla KOF*. Każde z nich zostało oznaczone symbolem „X”, jako obligatoryjne do realizacji na wybranych *Obszarach Interwencji MPZM*

- do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- do zwiększenia partycypacji społecznej w rozwoju zrównoważonej mobilności,
- do rozwoju zrównoważonych podróży turystycznych.

Każdy z tych celów został rozwinięty i doprecyzowany poprzez przypisanie odpowiedniego zakresu działań. Wynikają one z dążenia do poprawy jakości życia mieszkańców *KOF* i ułatwień dla turystów oraz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza *dla KOF* (tj. do zrealizowania przez *Miasta KOF* i/lub *Gminy KOF*).

Brak oznaczenia symbolem „X” danego *Obszaru Interwencji MPZM dla KOF* oznacza, że dane działanie nie jest na tym obszarze konieczne do wykonania (jest działaniem fakultatywnym), ale jego realizacja pozytywnie przyczyniłaby się do osiągnięcia zamierzeń *MPZM dla KOF*. Działanie fakultatywne może zostać zrealizowane przez *JST KOF* na przykład w przypadku zaistnienia potrzeby własnej (lokalnej) lub nadającej się sposobności oraz dostępności finansowej, szczególnie jako uzupełnienie do realizowanych działań obligatoryjnych.

poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego oraz niezmotywowanego transportu indywidualnego, a także poprawę spójności przestrzennej *KOF*.

9.2. Zestawienie zadań planowanych do realizacji

Realizacja działań wskazanych w *MPZM dla KOF* wymaga współpracy pomiędzy wieloma podmiotami reprezentującymi samorządy lokalne, zarządców infrastruktury transportowej i technicznej, organizatorów publicznego transportu publicznego, operatorów linii komunikacyjnych oraz innych podmiotów. W imieniu *JST KOF* zaangażowane w realizację tych działań będą ich wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne właściwe do nadzoru i prowadzenia wskazanych *MPZM dla KOF* działań.

Mając na uwadze realizację niektórych działań wykraczających poza samodzielne kompetencje *JST KOF*, konieczna będzie współpraca

z interesariuszami zewnętrznymi, przede wszystkim z:

- Zarządem Województwa Dolnośląskiego i Urzędem Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego,
- Wojewodą Dolnośląskim,
- Zarządem Powiatu Kłodzkiego i Starostwem Powiatowym w Kłodzku oraz Powiatami graniczącymi,
- Gminami graniczące z *KOF* i z Powiatem Kłodzkim,
- Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu,
- Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu,
- Zarządem Dróg Powiatowych w Kłodzku,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- PKP Intercity S.A.,
- Kolejami Dolnośląskimi S.A.,
- Komendami Policji – Wojewódzką i Powiatową w obszarze *KOF*,
- zarządcami infrastruktury elektrotechnicznej,
- podmiotami prywatnymi (w tym przewoźnikami komercyjnymi oraz organizacjami pozarządowymi),

W trakcie realizacji niektórych z działań może powstać potrzeba zaangażowania także kolejnych innych niż ww. interesariuszy zewnętrznych, co zostało opisane, wraz z wykazem możliwych działań w **Rozdz. 11**.

Działania realizujące Cel 1: Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat KOF

W ramach zrównoważonej mobilności międzygminnej w KOF bardzo ważne są działania bezpośrednio wpływające na spadek poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych (emisji liniowej i hałasu komunikacyjnego) i obniżanie ich negatywnego wpływu na środowisko naturalne oraz klimat obszaru KOF, a także na środowisko antropogeniczne.

Rozwój ptz w KOF ma na celu także zmniejszanie obecnie zbyt wysokiego udziału podróży samochodem po KOF (zarówno mieszkańców

KOF, jak i turystów) oraz zwiększanie udziału pojazdów kolejowych i autobusów zero- i niskoemisyjnych w obsłudze ptz w KOF.

Także prawidłowe i funkcjonalne dostarczanie towarów na całym obszarze KOF, przy jak najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko, przestrzeń antropogeniczną i na ruch drogowy, wymaga rozwoju logistyki miejskiej w KOF w oparciu o zero- i niskoemisyjne przepływy towarów do i z KOF

oraz uporządkowania całego procesu dostaw w obsłudze miast i miejscowości w KOF.

Wszystkie inwestycje infrastrukturalne w KOF związane z układem transportowym, logistyką miejską oraz funkcjonowaniem i rozwojem ptz, wymagają także stosowania rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań pozwalających na obniżanie negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat oraz na mieszkańców KOF.

Tab. 9.1 Działania realizujące Cel 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.1	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w KOF na pojazdy zero- i niskoemisyjne	<ul style="list-style-type: none"> ■ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy zeroemisyjne (elektryczne i wodorowe), ■ zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy niskoemisyjne (CNG, LNG i napędzane biometanem), ■ wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz na autobusy spalinowe spełniające aktualnie obowiązujące normy emisji spalin. 	X	

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.2	Wprowadzanie błękitno-zielonych rozwiązań na przystankach ptz oraz na węzłach przesiadkowych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury ptz w KOF uwzględniającej zasady projektowania uniwersalnego i wymogi środowiskowe, ■ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w pasach drogowych ulic i dróg zamiejskich oraz w pasach kolejowych, co najmniej w zakresie infrastruktury ptz, przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego i wymogów środowiskowych, ■ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy dróg oraz pasów kolejowych w zakresie infrastruktury ptz, ■ wprowadzanie błękitno-zielonej infrastruktury oraz zielonej architektury na węzłach przesiadkowych, na przystankach ptz (w tym na stacjach i przystankach kolejowych) i na parkingach P+R oraz B+R (m.in. elementy nawierzchni i zadaszeń, zieleń niska i wysoka, retencja wód opadowych), ■ adaptację do zmian klimatu poprzez ograniczanie efektu miejskich wysp ciepła - budowa zielonych przystanków, przystanków ekologicznych i węzłów przesiadkowych, wykorzystujących odnawialne źródła energii (np. panele fotowoltaiczne i turbiny wiatrowe, które zasilają zainstalowane na nich urządzenia). 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.3	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych w zadaniach dotyczących usług komunalnych JST KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ wymiana obecnych flot pojazdów JST KOF użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi na pojazdy zeroemisyjne lub zakup nowych pojazdów zeroemisyjnych, co najmniej w liczbie spełniającej wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych, ■ obligatoryjne stosowanie przez JST KOF wymogu posiadania przez podmioty zewnętrzne wykonujące zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z JST KOF, pojazdów zeroemisyjnych co najmniej w liczbie spełniającej wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych, ■ wynajem przez JST KOF pojazdów zeroemisyjnych w liczbie pozwalającej spełnić wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych. 	X	

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
1.4	Rozbudowa i rozwój sieci stacji ładowania samochodów zeroemisyjnych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ budowa przez JST KOF ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji ładowania pojazdów wodorowych w nowych lokalizacjach w KOF, szczególnie przy urzędach, na węzłach przesiadkowych i na parkingach P+R, ■ zachęcanie i wspieranie oraz współpraca JST KOF (w ramach ich kompetencji) przy budowie nowych ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji tankowania pojazdów wodorowych w KOF przez partnerów prywatnych, szczególnie przy i na węzłach przesiadkowych oraz na parkingach P+R, ■ wyposażanie parkingów B+R w infrastrukturę dla rowerów elektrycznych i hulajnóg elektrycznych w postaci wyznaczonych, zadaszonych miejsc postojowych i stacji ładowania dla nich, ■ rozbudowa przez JST KOF lub zachęcanie i wspieranie partnerów prywatnych przez JST KOF w istniejących lokalizacjach ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych o nowe punkty ładowania. 	X	
1.5	Zazielenianie nowych oraz istniejących dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów	<ul style="list-style-type: none"> ■ wprowadzanie zieleni niskiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów, ■ wprowadzanie zieleni wysokiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów, celem zwiększenia komfortu przemieszczania się pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR (m.in. poprzez zapewnienie cienia w słoneczne i upalne dni oraz ochrona przed wiatrem), ■ separowanie poprzez stosowanie zielonych nawierzchni na opaskach rozdzielających obszar pieszy i rowerowy od siebie, ■ stosowanie zieleni izolacyjnej oraz nasadzanie drzew w pasie drogowym celem separowania ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego od ruchu drogowego. 	X	

1.6	Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych	<ul style="list-style-type: none"> ■ wskazywanie w dokumentach strategicznych JST KOF sposobu kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej gminy poprzez: obejmowanie planowanymi funkcjami w pierwszej kolejności obszarów już przekształconych i zdegradowanych oraz przez konieczność zakazywania lub ograniczania do minimum zmiany funkcji obszarów nieprzekształconych, ■ ujmowanie w planie ogólnym gminy, w ramach kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej gminy, zmiany przeznaczenia terenów (przez wykorzystywanie w pierwszej kolejności obszarów już przekształconych i zdegradowanych oraz zakazywanie lub ograniczanie do minimum zmiany dotychczasowego przeznaczenia obszarów nieprzekształconych), ■ zapisywanie mpzp oraz wskazywanie na rysunkach planu (w nawiązaniu do obowiązujących w gminie dokumentów strategicznych i planu ogólnego gminy): kierunków, zasad, standardów i wskaźników urbanistycznych dot. możliwości obejmowania planowanymi zmianami sposobu przeznaczenia określonych obszarów lub ich części oraz wskazanych działek na obszarach nieprzekształconych, ■ uwzględnianie w dokumentach strategicznych oraz w planie ogólnym gminy i mpzp, dbałości o przestrzeń i zapisów o rozsądnym planowaniu inwestycji w zakresie mobilności i transportu (niezabudowywanie bez konkretnego uzasadnienia i konieczności otwartych, zielonych przestrzeni), ■ rozwój istniejącej infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz w oparciu o jak najmniejszy stopień ingerencji w obszary zielone, ■ planowanie nowej infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem jak najmniejszego wykorzystania obszarów nieprzekształconych, ■ planowanie infrastruktury transportu zbiorowego (szczególnie węzłów przesiadkowych i parkingów P+R) z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych i zdegradowanych. 	X	X
1.7	Opracowanie wspólnej polityki parkingowej na obszarze KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ opracowanie zasad prowadzenia zintegrowanej polityki parkingowej w KOF, uwzględniającej uwarunkowania i specyfikę różnych obszarów – miejskich i gminnych, 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
		<ul style="list-style-type: none"> ■ przyjęcie wspólnych dla wszystkich JST KOF zasad lokalizowania parkingów B+R oraz P+R i K+R w KOF, ■ uprządkowanie nielegalnego parkowania w KOF poprzez analizę wykorzystania parkowania na obszarach już przekształconych oraz likwidowanie parkowania na chodnikach i obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), ■ lokalizowanie nowych parkingów i miejsc postojowych przede wszystkim na obszarach już przekształconych, ■ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących SPP w KOF o kolejne ulice oraz tworzenia nowych. 		

Źródło: Opracowanie własne

Działania realizujące Cel 2: Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF

Zadaniem spójnego oraz dostępnego systemu transportu zbiorowego na obszarze KOF dla wszystkich jego mieszkańców oraz pozostałych jego użytkowników (w tym szczególnie turystów) jest optymalna obsługa jak największej liczby pasażerów w dojazdach (głównie turystycznych) do KOF oraz w przemieszczaniu się po KOF kolejowymi i autobusowymi liniami ptz oraz rowerem i pieszo. Umożliwić ma to mieszkańcom z każdej miejscowości w KOF sprawny dojazd w ramach podróży obowiązkowych i turystom w ramach dojazdu do KOF i podróżowaniu po całym jego obszarze, zarówno tych bezpośrednich, jak i tych z wykorzystaniem węzłów przesiadkowych w podróżach wewnątrzgminnych, międzygminnych oraz z Gmin KOF do Miast KOF.

Dostępny dla każdego z mieszkańców KOF ptz pozwoli na dojazd do szkoły, do pracy, do ośrodków zdrowia oraz w ramach załatwiania spraw administracyjnych. Sprawnie funkcjonujący ptz w KOF dostępny finansowo (z możliwością integracji taryfowo-biletowej ptz w KOF), pozwoli na realizowanie podróży na podstawie jednego biletu (dostępnego także za pomocą dedykowanej aplikacji mobilnej) wszystkimi zintegrowanymi liniami ptz organizowanymi przez JST KOF oraz innych Organizatorów ptz na obszarze Gmin KOF.

Natomiast ptz zintegrowany z transportem indywidualnym (m.in. w postaci węzłów przesiadkowych i parkingów P+R oraz B+R), pozwoli na zmniejszanie się liczby samochodów w dojazdach do głównych generatorów ruchu

dla mieszkańców oraz do miejsc atrakcji turystycznych dla turystów.

Dodatkowo, rozwój infrastruktury ptz, w tym budowa węzłów przesiadkowych, nowoczesne pojazdy obsługujące kolejowe i autobusowe linie ptz oraz jednolite systemy informacji pasażerskiej ułatwią i jednocześnie usprawnią przemieszczanie się mieszkańców KOF i turystów (z uwzględnieniem także osób ze szczególnymi potrzebami). Efektem tych działań będzie wzrost liczby pasażerów ptz w KOF, co przełoży się także na zmianę udziału podróży samochodem po KOF także na rzecz przemieszczania się połączeniami ptz.

Tab. 9.2 Działania realizujące Cel 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF

Nr Działania	Działanie Celu 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
2.1	Wypracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym dla całego KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ opracowanie standardu obsługi ptz poprzez wskazanie minimalnej liczby kursów w dni robocze szkolne, dni robocze pozostałe, dni wolne i w święta dla poszczególnych Obszarów Interwencji MPZM dla KOF, ■ opracowanie standardu minimalnych gwarantowanych częstotliwości kursowania na trasach linii ptz co najmniej w dni robocze szkolne i dni robocze pozostałe, w podziale na Obszary Interwencji MPZM dla KOF, ■ optymalizacja rozkładów jazdy oraz dostosowywanie pojemności taboru do aktualnego popytu na liniach ptz w KOF, ■ zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w Gminach KOF obsługi liniami ptz, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz do węzłów przesiadkowych, ■ zachęcanie do korzystania z oferty ptz poprzez umożliwianie dogodnych przesiadek, w tym gwarantowanych przesiadek na węzłach przesiadkowych, ■ zwiększenie poziomu skomunikowania linii ptz, w tym autobusowych linii ptz różnych Organizatorów ptz oraz skorelowanie rozkładów jazdy linii autobusowych z liniami kolejowymi na stacjach i przystankach kolejowych oraz na węzłach przesiadkowych. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
2.2	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych oraz kolejowych na obszarze KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ podnoszenie funkcjonalności i zwiększanie atrakcyjności ptz, szczególnie w aspekcie czasowym i finansowym, poprzez dostępne rozwiązania infrastruktury drogowej oraz zmiany organizacji ruchu drogowego, ■ przyspieszanie czasu przejazdu wybranych linii ptz poprzez możliwość tworzenia połączeń przyspieszonych oraz ekspresowych, z ograniczoną liczbą przystanków usytuowanych tylko w głównych lokalizacjach, ■ analiza możliwości zwiększania liczby par pociągów linii lokalnych i regionalnych na wybranych odcinkach tras kolejowych w KOF we współpracy z właściwymi Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego, ■ tworzenie porozumień pomiędzy JST KOF a Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego dot. zwiększania liczby połączeń kolejowych oraz wydłużania istniejących i tworzenia nowych połączeń, także w zakresie możliwości ich dofinansowania z budżetów JST KOF, ■ zwiększanie częstotliwości kursowania linii na istniejących połączeniach kolejowych celem wzrostu udziału transportu kolejowego w podróżach po KOF. 	X	X
2.3	Zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz na obszarze KOF poprzez zwiększenie gęstości przystanków	<ul style="list-style-type: none"> ■ zwiększanie dostępności do sieci istniejących przystanków autobusowych w KOF poprzez zasadną zmianę ich lokalizacji względem źródeł i celów podróży oraz zabudowy mieszkaniowej, ■ zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w KOF poprzez budowę nowych przystanków autobusowych, w tym likwidowanie obszarów zmarginalizowanych w aspekcie dostępności i obsługi ptz w KOF, ■ zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w KOF przy stacjach i przystankach kolejowych poprzez zmianę ich lokalizacji oraz budowę nowych. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
2.4	Budowa węzłów przesiadkowych w KOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	<ul style="list-style-type: none"> ➤ analiza zasadności budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w KOF w miejscach charakteryzujących się krótkim dojazdem transportem indywidualnym oraz oferujących odpowiednią częstotliwość kursowania transportu zbiorowego i dogodne warunki zaparkowania swojego pojazdu (co najmniej parking B+R), ➤ budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych lub punktów przesiadkowych w KOF przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w KOF. 	X	X
2.5	Współpraca JST KOF na rzecz wykorzystania potencjału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ remont peronów na istniejących stacjach i przystankach kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego, ■ relokacja istniejących stacji i przystanków kolejowych w ramach zwiększanie dostępności do transportu kolejowego w KOF, ■ budowa nowych oraz przebudowa lub rozbudowa istniejących stacji i przystanków kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej, z doposażeniem ich w parkingi B+R oraz parkingi P+R i K+R, ■ doposażenie istniejących stacji i przystanków kolejowych w parkingi B+R i K+R oraz w miarę możliwości terenowych także w parkingi P+R, ■ rewitalizacja, przebudowa i rozbudowa istniejących linii kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej w ramach ich wykorzystania do przewozów pasażerskich. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
2.6	Integracja taryfowo-biletowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ analiza możliwości oraz zasadności wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na liniach ptz o charakterze użyteczności publicznej wszystkich Organizatorów ptz w KOF, ■ wdrożenie integracji taryfowo-biletowej w KOF jako optymalizacji funkcjonowania ptz do potrzeb określonych grup użytkowników – np. poprzez wspólny bilet połączony z systemem rozliczeń pomiędzy przewoźnikami, ■ wdrożenie wspólnego biletu dla autobusowych linii komunikacyjnych Organizatorów ptz w KOF i regionalnych połączeń kolejowych w granicach KOF obsługiwanych przez operatorów kolejowych, ■ integracja taryfowo-biletowa operatorów przewozów kolejowych (szczególnie regionalnych) z liniami publicznego transportu zbiorowego w KOF. 	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Działania realizujące Cel 3: Rozwój mobilności aktywnej w KOF

Mobilność aktywna realizowana na krótkich dystansach (rozumiana jako przemieszczanie się pieszo, rowerem, rowerami i hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR), stanowi alternatywę dla wzrastającego corocznie natężenia ruchu pojazdów na obszarze KOF (szczególnie na obszarach zurbanizowanych). Ma ona istotny wpływ także na poprawę ogólnej kondycji oraz stanu zdrowia mieszkańców KOF, a także dla turystów odwiedzających KOF. Dlatego ważne jest promowanie i stworzenie odpowiednich warunków do realizacji podróży po KOF (szczególnie podróży niedalekich), a także tworzenie dedykowanej infrastruktury o odpowiednim przebiegu (dróg dla rowerów i turystycznych tras rowerowych), zapewnienie funkcjonalnego i bezpiecznego dojazdu do przystanków ptz oraz właściwej lokalizacji węzłów przesiadkowych oraz parkingów B+R,

stojaków rowerowych oraz parkingów rowerowych i parkingów dla hulajnog elektrycznych.

Realizowanie przez JST KOF w ramach rozwoju mobilności aktywnej w KOF inwestycji infrastrukturalnych oraz zmian organizacji ruchu drogowego, pozwoli zarówno na wzrost komfortu przemieszczania się (w tym także na tworzenie przestrzeni przyjaznych pieszym i rowerzystom), jak i wzrost poziomu jego bezpieczeństwa, w tym poprzez ograniczanie ruchu drogowego.

Wypracowanie oraz wdrażanie planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy i mobilność aktywną przez JST KOF, stanowi kluczowe narzędzie zrównoważonej mobilności w KOF. Efektem zintegrowanych działań planistycznych wszystkich JST KOF oraz

podmiotów zewnętrznych na całym obszarze KOF ma być istotne ograniczenie suburbanizacji oraz likwidowanie związanych z nią problemów transportowych mieszkańców KOF, a przez to także degradacji i chaosu układów urbanistycznych.

Tworzenie obszarów krótkich odległości pozwoli w efekcie na eliminowanie lub minimalizowanie problemów niedostatecznej obsługi ptz, braku dostępu do usług podstawowych, degradacji i chaosu układów urbanistycznych, a także pomoże zredukować podróże na większe odległości oraz podróże własnym samochodem na tych obszarach

Tab. 9.3 Działania realizujące Cel 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF

Nr Działania	Działanie Celu 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
3.1	Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych	<ul style="list-style-type: none"> realizacja w pierwszej kolejności sieci dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w przebiegach umożliwiających szybkie, komfortowe i bezpieczne powiązania komunikacyjne do punktów przesiadkowych oraz do węzłów przesiadkowych, systematyczne uzupełnianie w pierwszej kolejności luk w dojazdach do punktów przesiadkowych i węzłów przesiadkowych pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów. 	X	X
3.2	Budowa i przebudowa tras rowerowych na obszarze KOF	<ul style="list-style-type: none"> budowa kolejnych odcinków dróg dla rowerów w KOF, stosowanie jednolitych standardów nawierzchni w KOF dla dróg dla rowerów oraz dla dróg dla pieszych i rowerów w ramach budowy nowych oraz remontu, przebudowy i rozbudowy istniejących tras, w ramach inwestycji drogowych lub inwestycji dedykowanych, realizacja, szczególnie poza obszarem zabudowy, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów poza pasem drogowym (w tym na przebiegach przez tereny rolne, zielone, atrakcyjne turystycznie i krajobrazowo), poprawa jakości i stanu technicznego istniejących tras rowerowych oraz likwidowanie barier na istniejących ciągach rowerowych w KOF. 	X	X
3.3	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> systematyczne uzupełnianie luk pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w KOF, szczególnie na połączeniach międzygminnych, wspólna realizacja dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów, celem uzyskanie efektu jak najdłuższych jednolitych ciągów tych tras bez luk w ich przebiegach, na odcinkach przekraczających granicę co najmniej dwóch JST KOF. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
3.4	Budowa zadaszonych wiat rowerowych przy szkołach w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ wyposażanie szkół w KOF w zadane wielostanowiskowe parkingi rowerowe, ■ przeprowadzanie cyklicznych akcji i konkursów dotyczących dojazdu do szkół rowerami (np. Rowerowy maj), w ramach których zwycięskie placówki wyposażane będą w zadane, wielostanowiskowe parkingi rowerowe. 	X	X
3.5	Budowa parkingów rowerowych, w szczególności przy ważnych celach podróży w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ zapewnianie zgodnych ze standardami (wojewódzkim lub stworzonymi dla obszaru KOF) miejsc do parkowania rowerów oraz UTO i UWR przy punktach handlowych i usługowych oraz budynkach użyteczności publicznej, w tym przy urzędach, ■ zapewnienie miejsc do parkowania rowerów, UTO i UWR przy lokalnych celach podróży, ■ lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR przy instytucjach, atrakcjach turystycznych, ośrodkach zdrowia itp., ■ lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR na końcowych przystankach ptz, przy których nie ma parkingów B+R. 	X	
3.6	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	<ul style="list-style-type: none"> ■ ograniczenie ruchu samochodów, z wyłączeniem mieszkańców tych stref oraz dostaw i pojazdów specjalnych oraz komunalnych, ■ kameralizowanie ulic, szczególnie w centrach miast i miejscowości, w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu, ■ kameralizowanie ulic poprzez tworzenie na wybranych ulicach stref tylko dla pieszych i rowerów (np. tworzenie ulic typu woonerf oraz zamykanie ulic lub ich odcinków dla ruchu samochodowego). 	X	

Nr Działania	Działanie Celu 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
3.7	Przemieszczanie się po KOF pojazdami systemów współdzielonych	<ul style="list-style-type: none"> propagowanie wśród mieszkańców KOF przemieszczania się po KOF, zarówno w ramach podróży obowiązkowych, jak i fakultatywnych, pojazdami systemów współdzielonych – system car-sharing oraz w ramach podróży wspólnych – system car-pooling, propagowanie wśród turystów przemieszczania się po KOF pojazdami systemów współdzielonych – system car-sharing, zachęcanie oraz wspomaganie, w ramach kompetencji JST KOF, uruchamiania na obszarze KOF systemów pojazdów współdzielonych. 	X	X
3.8	Koordinacja międzygminna przy opracowywaniu strategii rozwoju, planów ogólnych gmin i mpzp	<ul style="list-style-type: none"> koordynacja zapisów w strategiach rozwoju oraz w planach ogólnych gmin JST KOF (co najmniej tych graniczących bezpośrednio ze sobą) w zakresie rozwoju systemów transportowych, ptz i zrównoważonej mobilności, koordynacja zapisów w mpzp JST KOF (co najmniej graniczących ze sobą), w zakresie rozwoju i inwestycji dot. zrównoważonej mobilności w KOF. 	X	X
3.9	Stworzenie spójnej i funkcjonalnej sieci szkieletowej tras rowerowych łączących wszystkie miasta i gminy w KOF	<ul style="list-style-type: none"> opracowanie koncepcji spójnej i funkcjonalnej sieci tras rowerowych (dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów) w postaci sieci szkieletowej łączącej wszystkie miasta i gminy w KOF pomiędzy sobą, umożliwiającej przejazdy obowiązkowe (m.in. dom-praca i dom-szkoła) oraz dojazdy co najmniej do głównych kolejowych i autobusowych przystanków linii publicznego transportu na obszarze KOF, stanowiącej podstawę dla realizacji tras rowerowych przez poszczególne JST KOF, opracowanie koncepcji sieci szkieletowej turystycznych tras rowerowych w KOF, stanowiącej także lokalne uzupełnienie tras regionalnych Dolnośląskiej Cyklostrady oraz podstawę dla realizacji rozwoju turystyki rowerowej w KOF. 	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Działania realizujące Cel 4: Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników

Zgodnie z założeniami Wizji Zero (dążenie do osiągnięcia stanu brd bez ofiar śmiertelnych) oraz wytycznymi *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* (obniżenie w roku 2030 liczby ofiar śmiertelnych o połowę w porównaniu z rokiem 2019), należy mieć na uwadze konieczność zwiększania poziomu brd przekładającego się na obniżanie liczby wypadków i liczby ofiar śmiertelnych w nich, szczególnie wśród szczególnie zagrożonych uczestników ruchu

drogowego (pieszych i rowerzystów oraz użytkowników hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR). Dlatego też *JST KOF* powinny zrealizować jak najwięcej możliwych rozwiązań w postaci inwestycji infrastrukturalnych oraz zmian i wdrażania nowych organizacji ruchu drogowego, których efektem ma być zawsze wzrost poziomu brd na drogach, szczególnie w zakresie spadku liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na drogach.

Uwalnianie centrów miast i miejscowości od ruchu tranzytowego poprzez budowę kolejnych obwodnic i obwodnic śródmiejskich, a także likwidowanie nielegalnego parkowania, pozwalają oprócz zwiększania poziomu brd, także na uspokajanie ruchu samochodowego, a przez to na zwiększenie poczucia bezpieczeństwa w poruszaniu się bez użycia samochodu.

Tab. 9.4 Działania realizujące Cel 4 Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników

Nr Działania	Działanie Celu 4 Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
4.1	Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd, w tym likwidowanie miejsc niebezpiecznych	<ul style="list-style-type: none"> ■ audyt stosowanych obecnie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu drogowego oraz działających urządzeń brd pod kątem minimalizowania oraz eliminowania utrudnień dla autobusów obsługujących linie ptz w KOF i wdrażania rozwiązań niwelujących niebezpieczne zachowania innych kierowców, ■ opracowanie katalogu standardów projektowania dróg powiatowych i gminnych w KOF uwzględniającego rozwiązania w zakresie podnoszenia poziomu brd oraz minimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i antropogeniczne, ■ wprowadzenie jednolitych wytycznych i standardów likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach powiatowych i gminnych w KOF ■ budowa nowych i przebudowa istniejących przejazdów kolejowo-drogowych (w tym na przejazdy w drugim poziomie), w ramach realizacji nowych odcinków dróg oraz przebudowy dróg i linii kolejowych. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 4 Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
4.2	Budowa, uzupełnianie i przebudowa oraz likwidowanie barier na drogach dla pieszych oraz na drogach dla pieszych i rowerów	<ul style="list-style-type: none"> ■ audyt barier dla osób ze szczególnymi potrzebami w ruchu komunikacyjnym oraz w budynkach użyteczności publicznej i przed nimi, ■ obligatoryjne wpisywanie w dokumentach strategicznych i planistycznych JST KOF konieczności likwidowania barier architektonicznych i komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami, ■ uwzględnianie w projektach oraz w ramach realizacji inwestycji infrastrukturalnych likwidacji barier architektonicznych i barier w ruchu komunikacyjnym na drogach powiatowych i gminnych dla osób ze szczególnymi potrzebami, ■ optymalizowanie istniejących przebiegów ciągów pieszych w centrach miast i miejscowości w KOF poprzez niwelowanie barier i skracanie tras i czasu przejścia, ■ likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu drogowym w KOF, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym. 	X	X
4.3	Współpraca JST KOF z zarządcami dróg krajowych i dróg wojewódzkich na rzecz budowy obwodnic oraz obwodnic śródmiejskich w celu wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast i miejscowości lub z ich centrów	<ul style="list-style-type: none"> ■ zakończenie realizacji docelowego układu dróg ekspresowych w KOF i jego otoczeniu, pozwalających na przełożenie na nie z obszarów zabudowanych KOF całego dalekobieżnego ruchu tranzytowego z podstawowej sieci drogowej obszaru KOF (dróg krajowych i dróg wojewódzkich), ■ zakończenie realizacji obwodnic na podstawowej sieci drogowej w KOF (drogi krajowe i wojewódzkie), pozwalające na przeniesienie na nie ruchu tranzytowego i regionalnego z miast i miejscowości nimi objętych, ■ jednoczesne, obligatoryjne uspokajanie ruchu wewnątrz obszarów objętych obwodnicami, szczególnie w centrach miast i miejscowości, ■ przekierowywanie w całości ruchu tranzytowego, w tym ruchu ciężarowego, na ciągi dróg krajowych i wojewódzkich, szczególnie tych tworzących systemy obwodnicowe. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 4 Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
4.4	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ opracowanie jednolitych dla JST KOF wytycznych, zasad i standardów tworzenia stref ruchu uspokojonego, ■ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących oraz tworzenia nowych stref uspokojonego ruchu w miastach i w miejscowościach w KOF, ■ kameralizowanie ulic w centrach miast i miejscowości w KOF w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu. 	X	
4.5	Ograniczanie nielegalnego parkowania w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ analiza zasadności legalizowania dotychczas nielegalnego parkowania samochodów na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych, ■ likwidowanie parkowania nielegalnego na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych), ■ likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu, bariery fizyczne (np. słupki, wysokie krawężniki itp.), ■ likwidowanie parkowania na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych (np. słupków), ■ przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczany będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu, ■ zwiększenie kontroli nielegalnego parkowania oraz jego egzekwowania przez odpowiednie służby właściwe do takich kontroli. 	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Działania realizujące Cel 5: Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności

Realizacja oczekiwanych i właściwych w aspekcie zrównoważonej mobilności zachowań komunikacyjnych mieszkańców KOF i turystów oraz prawidłowych decyzji i działań JST KOF i podmiotów współpracujących, wymaga podjęcia nie tylko działań infrastrukturalnych, ale też mających na celu zmianę postaw mieszkańców, turystów oraz urzędników, by mieli on świadomość, że wybory, których dokonają, będą miały wpływ na ich zdrowie,

otoczenie w którym żyją, a także na jakość ich życia.

Wdrażane działania mobilnościowe, wpisujące się we wskazane przez MPZM dla KOF działania wdrażające zrównoważoną mobilność międzygminną w KOF, mogą także wymagać zrozumienia po stronie administracji samorządowej w KOF oraz potrzeby uzyskania dla nich akceptacji i wsparcia społecznego wśród mieszkańców KOF, a także zrozumienia

przez turystów. Jest to możliwe poprzez szeroko zakrojone, cyklicznie prowadzone kampanie informacyjno-promocyjno-edukacyjne zarówno wśród urzędników, jak i różnych grup mieszkańców KOF oraz wśród turystów. Ich zadaniem powinno być przede wszystkim kształtowanie świadomości oraz budowanie prawidłowych nawyków mobilnościowych także już u młodszego pokolenia mieszkańców KOF.

Tab. 9.5 Działania realizujące Cel 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.1	Zwiększanie wśród mieszkańców KOF partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ zachęcanie przez JST KOF mieszkańców KOF do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w KOF, szczególnie w obszarze ich zamieszkania, ■ zachęcanie przez JST KOF organizacji społecznych i pozarządowych oraz aktywistów społecznych do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w KOF. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.2	Edukacja i promowanie wykonywania krótkich podróży w KOF bez używania samochodu	<ul style="list-style-type: none"> ■ promowanie przez JST KOF przemieszczania się po KOF w ramach krótkich podróży odpowiednio: pieszo, rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO, UWR oraz autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym, ■ promowanie przez JST KOF ruchu pieszego i rowerowego w Miastach KOF po bezpiecznych i przyjaznych pieszym oraz rowerzystom ciągach komunikacyjnych, ■ kształtowanie przez JST KOF prawidłowych i bezpiecznych zachowań komunikacyjnych w różnych grupach wiekowych mieszkańców KOF w ramach przemieszczania się rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO oraz UWR, szczególnie w poruszaniu się po drogach publicznych i drogach zamiejskich, ■ promowanie przez JST KOF wśród seniorów przemieszczania się rowerem w ramach krótkich podróży po KOF, umożliwiając przez to dalszy wzrost ich aktywizacji społecznej, zwiększenie aktywności ruchowej i utrzymanie dobrego poziomu zdrowia. 	X	
5.3	Edukowanie i promowanie innych niż samochodem sposobów przemieszczania się, kierowana do przedszkolaków i młodzieży szkolnej i studentów	<ul style="list-style-type: none"> ■ edukacja i promocja dedykowana osobno przedszkolakom, uczniom klas młodszych i klas starszych szkół podstawowych, uczniom szkół ponadpodstawowych oraz studentom dot. różnych sposobów realizowania podróży obligatoryjnych po KOF, fakultatywnych i okazjonalnych pieszo oraz innymi środkami transportu niż samochód, ■ edukacja, promowanie oraz cyklicznie prowadzone programy zachęcające uczniów i studentów do podróży do szkół i na uczelnie rowerami, rowerami wspomaganyimi elektrycznie, hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR, ■ prowadzenie przez JST KOF własnych lub ich uczestnictwo w organizowanych przez inne podmioty programach i konkursach dot. zrównoważonej mobilności skierowanych do przedszkolaków, uczniów i studentów w KOF. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.4	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z podróży codziennych realizowanych transportem zbiorowym	<ul style="list-style-type: none"> przeprowadzanie przez JST KOF kampanii edukacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców KOF, wykazujących wymierne korzyści ekonomiczne, czasowe, zdrowotne, środowiskowe itp., wynikające z częstszego lub stałego realizowania podróży obowiązkowych autobusowymi i kolejowymi liniami ptz w KOF zamiast własnym samochodem, przeprowadzanie przez JST KOF kampanii informacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców KOF, dot. korzyści wynikających z realizowania podróży codziennych po KOF transportem zbiorowym. 	X	X
5.5	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wprowadzania stref uspokojonego ruchu	<ul style="list-style-type: none"> przeprowadzanie przez JST KOF przed wdrożeniem strefy uspokojonego ruchu na określonym obszarze, kampanii informacyjnych skierowanych do wszystkich użytkowników dróg dot. korzyści wynikających z zasad funkcjonowania tych stref, w tym w zakresie podniesienia poziomu brd dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, przeprowadzanie przez JST KOF przed wdrożeniem strefy uspokojonego ruchu na określonym obszarze, kampanii informacyjnych wśród mieszkańców tych obszarów, ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców posiadających samochody, informacji o zasadach w nich obowiązujących oraz o terminach ich wdrożenia, celem przygotowania mieszkańców do zmiany organizacji ruchu drogowego. 	X	
5.6	Organizowanie szkoleń dla decydentów, urzędników i mieszkańców, dot. korzyści z planowania przestrzennego w KOF zorientowanego na zrównoważoną mobilność	<ul style="list-style-type: none"> przeprowadzanie dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców KOF szkoleń, mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w dokumentach strategicznych i planistycznych oraz w mpzp, przeprowadzanie szkoleń dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców KOF i interesariuszy KOF, mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań i inwestycji mobilnościowych. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.7	Organizowanie dla urzędników JST KOF szkoleń dot. potrzeby podnoszenia poziomu brd infrastruktury transportowej w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ przeprowadzanie cyklicznych szkoleń dla urzędników JST KOF dot. konieczności podnoszenia poziomu brd w zakresie infrastruktury transportowej, w tym w aspekcie zmian przepisów i wprowadzania nowych regulacji i rozwiązań, ■ prowadzenie szkoleń dla urzędników JST KOF dot. standardów utrzymania urządzeń brd na drogach powiatowych i gminnych, w tym szczególnie na ulicach w miastach i w miejscowościach w KOF. 	X	X
5.8	Organizowanie dla urzędników JST KOF kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu	<ul style="list-style-type: none"> ■ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników JST KOF dot. korzyści dla mieszkańców KOF oraz środowiska naturalnego, wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżania emisji z transportu w KOF, ■ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników JST KOF dot. korzyści wynikających z obniżania emisji z transportu w wyniku zmiany sposobu przemieszczania się własnym samochodem na rzecz ruchu pieszego, rowerowego, UTO i UWR oraz środków ptz. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
5.9	Organizowanie dla decydentów oraz urzędników JST KOF szkoleń i kampanii informacyjnych wykazujących korzyści ze współpracy przy planowaniu i wdrażaniu zrównoważonej mobilności w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ przeprowadzanie szkoleń dla decydentów i urzędników JST KOF, mających na celu wykazywanie realnych korzyści wynikających ze współpracy pomiędzy JST KOF przy planowaniu zrównoważonej mobilności w KOF w ramach planowanych działań, organizowania i inwestycji, ■ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla decydentów i urzędników JST KOF dot. realnych korzyści wynikających z wdrażania zrównoważonej mobilności w KOF w ramach wspólnych realizacji działań mobilnościowych. 	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Działania realizujące Cel 6: Zrównoważona turystyka w KOF

Zrównoważona turystyka w KOF polega na wzroście udziału podróżowania po obszarze KOF przede wszystkim pojazdami transportu publicznego oraz rowerem. Efektem jest obniżenie ruchu pojazdów indywidualnych (samochodów osobowych) związanego z turystyką, co wpływa także na spadek emisji liniowej (komunikacyjnej)..

Ze względu na położenie KOF w obszarze o wysokich walorach turystycznych,

krajoznawczych oraz środowiskowych należy realizować kolejne odcinki dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych łączących atrakcje turystyczne w KOF.

Należy zwiększać dostępność do atrakcji turystycznych w KOF poprzez wprowadzanie nowych lub wydłużanie obecnych linii komunikacyjnych, albo także tworzyć linie sezonowe.

W oparciu o dostępne rozwiązania finansowe, organizacyjne i infrastrukturalne, należy tworzyć parkingi dla autobusów turystycznych.

Inwestycje na terenach leśnych muszą uwzględniać uwarunkowania przyrodnicze, a ich realizacja musi być prowadzona pod nadzorem przyrodniczym. Infrastruktura transportowa związana z turystyką i rozwojem jej bazy, musi także uwzględniać ograniczanie antropopresji na walory przyrodnicze.

Tab. 9.6 Działania realizujące Cel 6 Zrównoważona turystyka w KOF

Nr Działania	Działanie Celu 6 Zrównoważona turystyka w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
6.1	Doprowadzenie transportu zbiorowego oraz dróg dla rowerów do najistotniejszych atrakcji turystycznych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ utrzymanie funkcjonowania linii autobusowych w wakacje, ferie, dni wolne oraz dni świąteczne na liniach obsługujących miejsca atrakcji turystycznych w KOF, ■ realizacja brakujących odcinków dróg dla rowerów oraz tras rowerowych do istotnych atrakcji turystycznych w KOF. 	X	X
6.2	Rozwój turystyki rowerowej w KOF	<ul style="list-style-type: none"> ■ realizacja turystycznych tras rowerowych w KOF o wysokich parametrach w ramach tras regionalnych Dolnośląskiej Cyklostrady oraz lokalnych tras ją uzupełniających, ■ tworzenie miejsc odpoczynku dla rowerzystów oraz stacji naprawczych. 	X	X

Nr Działania	Działanie Celu 6 Zrównoważona turystyka w KOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
6.3	Informacja o miejscach parkingowych przy atrakcjach turystycznych w KOF	<ul style="list-style-type: none"> wdrożenie systemu dynamicznej informacji o miejscach parkingowych przy atrakcjach turystycznych w KOF. 	x	X
6.4	System parkingów dla autokarów	<ul style="list-style-type: none"> tworzenie czasowych (krótco terminowych) miejsc postojowych dla autokarów przy atrakcjach turystycznych, umożliwiających tylko dowóz i odwóz turystów, tworzenie stałych miejsc parkingowych dla autokarów poza centrami miast i miejscowości oraz poza obszarem atrakcji turystycznych, umożliwiających oczekiwanie na odbiór turystów. 	X	X

Źródło: Opracowanie własne

10. Źródła finansowania

Zrealizowanie działań i inwestycji ujętych w *MPZM dla KOF* wymaga także zapewnienia ich całkowitego sfinansowania. Podstawą ich finansowania oraz także finansowania innych działań i inwestycji, które przyczyniają się do realizacji celów *MPZM dla KOF*, są przede wszystkim budżety własne *JST KOF*. Finansowanie może być także uzupełniane ze środków zewnętrznych na różnym poziomie dofinansowania z dostępnych dotacji zwrotnych i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy powiatowych, wojewódzkich, krajowych oraz europejskich (funkcjonujących w obecnej perspektywie finansowej UE 2021-2027), a także z nowych, które mogą powstać w następnej perspektywie finansowej UE po roku 2027 na lata 2028-2035. Kolejnym, dodatkowym źródłem dofinansowania lub finansowania w całości planowanych działań i projektów mogą być także środki podmiotów prywatnych oraz finansowanie w formule PPP.

Do głównych zewnętrznych źródeł finansowania działań i inwestycji w ramach *MPZM dla KOF*, oprócz budżetów własnych *JST KOF*, należą przede wszystkim:

- budżet Województwa Dolnośląskiego,
- budżet Powiatu Kłodzkiego,
- budżety *JST* graniczących z *JST KOF*,
- budżet państwa,
- programy wojewódzkie:
 - *Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska na lata 2021-2027*²⁶ (FEDS),
- programy i fundusze europejskie:
 - *Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027* (FEnIKS),
 - *Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Zielona, inteligentna mobilność*,
 - *Europejska Inicjatywa Miejska (European Urban Initiative)*,
 - *Instrument "Łącząc Europę" w perspektywie 2021-2027* (CEF),
 - *Interreg Czechy-Polska 2021-2027*,
 - *Interreg Europa Środkowa 2021–2027*,
- *Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021–2027*,
- *Interreg Europa 2021–2027*,
- *Horyzont Europa*,
- fundusze międzynarodowych instytucji finansowych (m.in. EBI, EBOR, Bank Światowy),
- inne programy Komisji Europejskiej,
- programy i fundusze krajowe:
 - *Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych*,
 - *Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych*,
 - *Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg*,
 - *Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Zielony transport publiczny*,
 - *Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Elektromobilność*,
 - *Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – Program Mój elektryk*,

²⁶ Program finansowany będzie z 3 funduszy: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR),

Europejski Fundusz Społeczny+ (EFS+) oraz Fundusz Sprawiedliwej Transformacji (FST).

- Program wyrównywania różnic między regionami III, obszar B i obszar D (Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych),
- Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych,
- Dostępność Plus 2018-2025,
- inne krajowe fundusze celowe.

Projekty i działania związane ze zrównoważoną mobilnością międzygminną na obszarze KOF muszą wpisywać się w priorytety, działania, zakres interwencji, oraz wymogi dot. poziomu dofinansowania obowiązujących krajowych oraz unijnych programów i funduszy.

Poniżej wskazano najistotniejsze priorytety, działania oraz dopuszczalny zakres projektów z najważniejszych obowiązujących programów. Program **FEDS** w *Szczegółowym Opisie Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021- 2027*²⁷ w ramach Priorytetu FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska i Działania FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski – ZIT oraz Działania FEDS.03.02 Ekotransport miejski

i podmiejski – IIT, z dofinansowaniem do 70% i minimalnym wkładem własnym beneficjenta – 30%, obejmują projekty z zakresu:

- (3.1 A, 3.2 A) zakupu oraz modernizacji zeroemisyjnego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego (PHEV, LNG, CNG, LPG) dla połączeń w obszarach funkcjonalnych miast,
- (3.1 B, 3.2 B) budowy infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów zeroemisyjnych, zarówno transportu publicznego jak i transportu indywidualnego zapewniającego niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników,
- (3.1 C, 3.2 C) budowy i przebudowy infrastruktury transportu publicznego - infrastruktura punktowa oraz liniowa (w tym że na sieci drogowej inwestycje możliwe są tylko w zakresie potrzeb zbiorowego transportu publicznego oraz w zakresie wyposażenia w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów

transportu publicznego i niechronionych użytkowników dróg),

- (3.1 D, 3.2 D) infrastruktury rowerowej na rzecz ograniczania zmotoryzowanego transportu indywidualnego - drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, z możliwością dofinansowania do 49% wartości wydatków kwalifikowanych do inwestycji uzupełniających:
 - systemy zarządzania ruchem (ITS),
 - budowa lub modernizacja energooszczędnego oświetlenia budowanej i modernizowanej w ramach projektu infrastruktury punktowej i liniowej,
 - budowa lub modernizacja niezbędnej infrastruktury (np. bazy sprzętowe, zaplecze techniczne do obsługi taboru autobusowego),
 - wsparcie inwestycji ograniczających indywidualny ruch zmotoryzowany na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych (m.in. poprzez uspokajanie ruchu),

²⁷ Załącznik do uchwały nr 7801/VI/23 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 listopada 2023.

- rowerowa infrastruktura punktowa (np. miejsca obsługi rowerzystów, stacje i parkingi rowerowe),
- (3.1 E, 3.2 E) przygotowania i aktualizacji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

W ramach *Priorytetu FEDS.04 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności Dolnego Śląska* i *Działania FEDS.04.01 Infrastruktura drogowa i kolejowa*, z dofinansowaniem do 70% i minimalnym wkładem własnym beneficjenta – 30%, obejmują projekty z zakresu:

- (4.1 A) budowy, przebudowy, remontu i modernizacji dróg wojewódzkich zapewniających niezbędne połączenia z siecią TEN-T, miejscami inwestycji, centrami logistycznymi i innymi zrównoważonymi środkami transportu, a także budowę i przebudowę obwodnic oraz obejść miejscowości wyprowadzających ruch tranzytowy z miast, elementem uzupełniającym ww. typy projektów mogą być inwestycje w pasie dróg wojewódzkich dotyczące zwiększenia poziomu brd (szczególnie niezmotoryzowanych uczestników ruchu),

dróg dla rowerów oraz infrastruktury publicznego transportu zbiorowego,

- (4.1 B) budowy i modernizacji regionalnych dróg rowerowych będących elementem Dolnośląskiej Polityki Rowerowej, stanowiących również niezbędne połączenia do transportu publicznego, z możliwością dofinansowania do 15% wartości wydatków kwalifikowanych do inwestycji uzupełniających dot. wsparcia infrastruktury towarzyszącej (m.in. specjalne środki zwiększające bezpieczeństwo ruchu, miejsca obsługi rowerzystów, parkingi rowerowe),
- (4.1 C) działań związanych z rozwojem transportu kolejowego poza siecią TEN-T, w ramach których wspierane będą inwestycje w linie kolejowe (budowa, przebudowa, modernizacja, rewitalizacja, remont, w tym peronów i przystanków kolejowych oraz elektryfikacja linii), poprawiające spójność komunikacyjną oraz ograniczające wykluczenie komunikacyjne.

W programie **FEnIKS** w *Szczegółowym Opisie Priorytetów dla Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027*²⁸, w ramach *Priorytetu FENX.03 Transport miejski*, w *Działaniu FENX.03.01 Transport miejski*, przy maksymalnym poziomie dofinansowania – do 85%, ujęte są projekty dotyczące:

- inwestycje infrastrukturalne (w tym węzły przesiadkowe, parkingi P+R poza centrami miast, rozwiązania IT, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej),
- tabor autobusowy,
- Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,
- tylko jako element ww. projektów także zaplecza techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura piesza i rowerowa,

W ramach *Priorytetu FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności*, w *Działaniu FENX.04.01 Drogi w sieci bazowej TEN-T*, przy maksymalnym poziomie dofinansowania – do 85%, ujęte są projekty dotyczące:

28 <https://www.feniks.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/prawo-i->

[dokumenty/szczegolowy-opis-priorytetow-dla-programu-fundusze-europejskie-na-infrastrukturu-](#)

[klimat-srodowisko-2021-2027/Wersja SZOP.FENX.004](#). Obowiązuje od dnia 2023-10-10.

- budowy, przebudowy dróg będących w zarządzie GDDKiA do parametrów dróg ekspresowych i autostrad w sieci bazowej TEN-T,
- budowy obwodnic miast, wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T zarządzanych przez GDDKiA,
- realizacji inwestycji uzupełniających obejmujących: dostęp do infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów bezemisyjnych, wyposażanie w ITS i urządzenia poprawiające stan brd oraz finansowanie w projekcie wydatków na działania edukacyjne w zakresie podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa.

W *Działaniu FENX.04.02 Kolej w TEN-T*, przy maksymalnym poziomie dofinansowania – do 85%, ujęte są projekty dotyczące:

- budowy, przebudowy i modernizacji linii kolejowych,
- realizacji inwestycji uzupełniających obejmujących: budowę i modernizację stacji i przystanków kolejowych oraz obiektów inżynierskich, modernizację

i przebudowę istniejących lub budowę nowych dworców wraz z niezbędną infrastrukturą obsługi podróżnych.

W ramach *Priorytet FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR, w Działanie FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego*, przy maksymalnym poziomie dofinansowania – do 85%, ujęte są projekty dotyczące:

- budowy, przebudowy dróg będących w zarządzie GDDKiA do parametrów dróg ekspresowych w sieci TEN-T,
- budowy, przebudowy dróg krajowych poza TEN-T (w tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T, będących w zarządzie GDDKiA,
- budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez GDDKiA,
- kampanii medialnych, szkoleń i innych działań informacyjnych w zakresie brd.

W *Działaniu FENX. 05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei*, przy maksymalnym poziomie dofinansowania – do 85%, ujęte są projekty dotyczące:

- budowy, przebudowy i modernizacji linii kolejowych,
- realizacji inwestycji uzupełniających obejmujących: budowę i modernizację stacji i przystanków kolejowych, budowę, przebudowę i modernizację obiektów inżynierskich,
- kampanii i szkoleń na rzecz bezpieczeństwa oraz upowszechniania informacji i promowania mobilności multimodalnej,
- budowy, rozbudowy, modernizacji systemów służących informacji pasażerskiej i poprawie dostępności usług transportowych.

W **Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności**²⁹ w *Komponencie E „Zielona, inteligentna mobilność”*, w ramach wyzwania *Rozwój zrównoważonego transportu służącego konkurencyjnej gospodarce i inteligentnej mobilności*, w celu *Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa*, wskazano następujące obszary wsparcia:

29 <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/krajowy-plan-odbudowy/o-kpo/>

- celu szczegółowego E1. Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, w ramach reformy E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, obejmującego inwestycje E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy),
- celu szczegółowego E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań, w ramach:
 - reformy E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, obejmującego inwestycje E2.1.1. Linie kolejowe oraz E2.1.3. Projekty intermodalne,
 - reformy E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu, obejmującego inwestycje E2.2.1. Inwestycje w bezpieczeństwo transportu.

W programie **Interreg Czecho-Polska 2021-2027**³⁰, w priorytecie 3 – transport, w ramach celu szczegółowego II) rozwój i udoskonalanie

zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej, ujęte są zadania dotyczące zwiększenia mobilności transgranicznej:

- Przebudowa (modernizacja) lub remont transgranicznych mostów drogowych,
- Przebudowa (modernizacja) lub remont transgranicznych linii kolejowych,
- Dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rozwoju transgranicznej komunikacji publicznej oraz bezemisyjnego transportu indywidualnego (obejmującego drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne):
 - uwzględniające co najmniej jeden z następujących warunków: wsparcie większego wykorzystania infrastruktury drogowej przez transgraniczną komunikację publiczną, wsparcie większego wykorzystania infrastruktury drogowej przez bezemisyjny transgraniczny transport indywidualny, obniżanie uciążliwości transportu

- dla środowiska, budowa przepustów dla bezpiecznej migracji zwierząt,
- uwzględniające co najmniej jeden z następujących warunków: poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, usunięcie wąskich gardeł ruchu drogowego,
- Działania na rzecz rozwoju transgranicznej komunikacji publicznej i transportu indywidualnego, obejmujące infrastrukturę dostępną dla osób ze szczególnymi potrzebami, tj. poprzez m.in.:
 - stworzenie lub rozwój usług w transgranicznej komunikacji publicznej,
 - stworzenie lub rozwój usług w transgranicznym indywidualnym transporcie bezemisyjnym i niskoemisyjnym,
 - cyfryzację w transgranicznym transporcie drogowym i kolejowym w celu podniesienia bezpieczeństwa i płynności ruchu.

Ze względu na możliwość uruchomienia kolejnych nowych programów i funduszy

³⁰ <https://www.ewt.gov.pl/strony/o-programach/programy-interreg-2021->

[2027/dokumenty/program-interreg-czechy-polska-2021-2027/](https://www.ewt.gov.pl/strony/o-programach/programy-interreg-2021-2027/)

na poziomie europejskim, krajowym, wojewódzkim i powiatowym oraz zmiany procedur, wymogów i zakresów już istniejących programów, każdorazowo przy składaniu wniosku należy uwzględnić aktualny stan prawny tych programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Inwestycje związane z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi na obszarze *KOF* mogą być finansowane zarówno w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców dróg, tj. GDDKiA, DSDiK i ZDP, jak i też z budżetu państwa, budżetu Województwa Dolnośląskiego, budżetu Powiatu Kłodzkiego i źródeł zewnętrznych, a także w formie pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów własnych JST (w tym *JST KOF*) w formie udzielenia pomocy rzeczowej lub finansowej danemu JST na wskazane zadanie tego JST (w tym na drogi gminne).

Inwestycje kolejowe w zakresie infrastruktury finansowane są w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców infrastruktury kolejowej na obszarze *KOF* (tj. PKP S.A.,

PKP PLK sp. o. o. oraz DSDiK). W ramach stosownych porozumień niektóre inwestycje kolejowe (głównie te dotyczące infrastruktury przystankowej i około przystankowej) mogą być także dofinansowane z budżetów *JST KOF* w drodze stosownych porozumień.

Do realizacji działań oraz inwestycji transportowych i drogowych wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych przez *JST KOF*. Na źródła finansowania składają się środki własne oraz środki zewnętrzne. Środki własne, którymi w ramach uchwalanych budżetów dysponują *JST KOF*, pochodzą z dochodów bieżących i majątkowych. Zadania ujęte w ramach wydatków bieżących nie mogą być finansowane ze sprzedaży majątku gminy.

Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych *JST KOF* można pozyskać środki zewnętrzne. Możliwości pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków unijnych oraz niskoprocentowanych pożyczek dla miast sprawiają, że *JST KOF* w mniejszym stopniu muszą posiłkować się środkami z emisji własnych obligacji. Głównym

źródłem zewnętrznym umożliwiającym współfinansowanie działań związanych z mobilnością są obecnie środki pomocowe z UE możliwe do pozyskania w ramach:


- programów krajowych, w tym przede wszystkim z programu *FENIKS*,
- programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląskiego na lata 2021-2027,
- programów *Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg)*,
- pozostałych programów wsparcia.

Trwająca obecnie perspektywa finansowa UE na lata 2021-2027 ustaliła dla Województwa Dolnośląskiego maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 70 % wydatków kwalifikowalnych³¹ dla inwestycji związanych z mobilnością oraz infrastrukturą transportową (przy minimalnym wkładzie własnym w wysokości 30 %). Utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia na obszarze *KOF*.

Przyjęcie na poziomie europejskim *Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności*

31 Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (Wersja SZOP.FEDS.008 – załącznik do uchwały

nr 7968/VI/23 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 19.12.2023 r).



uruchomi także dodatkowe środki w ramach Unijnego Funduszu Odbudowy. Środki te stanowią także element finansowania rządowego programu modernizacji kraju *Polski Ład*.

Finansowanie zewnętrzne to także środki z budżetu Państwa, możliwe do pozyskania w naborach organizowanych przez m.in.:

- *Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej* (NFOŚiGW),
- *Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej* (WFOŚiGW),
- Dolnośląski Urząd Wojewódzki lub poszczególne ministerstwa właściwe ds. transportu, infrastruktury drogowej,

rozwoju itp. (np. w ramach *Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg*).

Kolejnym możliwym źródłem finansowania inwestycji, które może mieć coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością oraz z infrastrukturą drogową i kolejową, mogą być także środki inwestorów prywatnych (możliwe do pozyskania w ramach projektów *Partnerstwa Publiczno-Prywatnego* (PPP) lub samodzielnych inicjatyw podmiotów prywatnych). Najpopularniejszą formą takiego finansowania są realizowane przez nich inwestycje mieszkaniowe, handlowe i usługowe oraz obszary aktywności gospodarczej. Zakres takiego finansowania obejmuje m.in. budowę

nowej lub przebudowę istniejącej ulicy lub drogi dojazdowej, budowę nowej i przebudowę lub remont istniejących ulic lub dróg wokół inwestycji, budowę lub przebudowę skrzyżowań, budowę chodników, dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych, budowy przystanków transportu zbiorowego, zatok przystankowych itp.

Inwestycje publiczne mogą być także realizowane w formule PPP, polegającej na budowie oraz remontach infrastruktury publicznej, połączonej z możliwością jej utrzymywania i/lub zarządzania przez Partnerów prywatnych.

11. Podmioty zaangażowane w realizację działań

Realizacja działań wskazanych w *MPZM dla KOF* wymaga współpracy w mniejszym lub większym zakresie pomiędzy dwoma lub więcej podmiotami reprezentującymi samorządy, zarządców infrastruktury transportowej i technicznej, organizatorów publicznego transportu publicznego, operatorów linii komunikacyjnych oraz innych podmiotów.

W imieniu *JST KOF* zaangażowane w realizację działań będą ich wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne właściwe do nadzoru i prowadzenia wskazanych *MPZM dla KOF* działań.

W celu możliwości realizacji działań *MPZM dla KOF* powinien zostać przyjęty stosownymi uchwałami przez każdą z rad miast i gmin na obszarze *KOF*.

Mając na uwadze realizację niektórych działań wykraczających poza samodzielne kompetencje *JST KOF*, konieczna będzie współpraca z interesariuszami zewnętrznymi.

Poniżej przedstawiono ich wykaz wraz z przykładami działań wymagających ich zaangażowania:

- Zarząd Województwa Dolnośląskiego i Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, w zakresie działań nr: 1.1, 1.5, 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 6.2,
- Wojewoda Dolnośląski i Dolnośląski Urząd Wojewódzki, w zakresie działań nr: 1.1, 1.3, 1.4,
- Zarząd Powiatu Kłodzkiego i Powiat Kłodzki, w zakresie działań nr: 1.1, 1.5, 1.7, 2.3, 2.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.8, 3.9, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9, 6.1, 6.2, 6.4,
- Zarządy Powiatów i Powiaty graniczące z *KOF*, w zakresie działań nr: 1.1, 2.6,
- gminy graniczące z *KOF*, w zakresie działań nr: 1.1, 2.2, 2.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.8, 6.2,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu, w zakresie działań nr: 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3,
- Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, w zakresie działań nr: 1.5, 1.6, 1.7, 2.3, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 4.5,
- Zarząd Dróg Powiatowych w Kłodzku, w zakresie działań nr: 1.5, 1.6, 1.7, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 3.6, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 6.1,
- Zarządy Dróg Powiatowych, graniczące z *KOF*, w zakresie działań nr: 3.1,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w zakresie działań nr: 1.2, 1.4, 1.6, 1.7, 2.4, 2.5, 3.1, 4.1, 4.5,
- PKP Intercity S.A., w zakresie działań nr: 2.1, 2.2, 2.6,
- operator regionalnych przewozów kolejowych, w zakresie działań nr: 2.1, 2.2, 2.5, 2.6,

- Komendy Policji –Wojewódzką i Powiatową w obszarze *KOF*, w zakresie działań nr: 3.6, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 5.2, 5.3, 5.5, 5.7,
- zarządcy infrastruktury elektrotechnicznej, w zakresie działań nr: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 6.3,
- podmioty prywatne (w tym przewoźnicy komercyjni oraz organizacje pozarządowe), w zakresie działań nr: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.7, 2.1, 2.2, 2.4, 2.6, 3.4, 3.5, 3.7, 4.2, 4.5, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9, 6.1, 6.2, 6.4.

W trakcie realizacji niektórych z działań może powstać potrzeba zaangażowania także kolejnych innych niż ww. interesariuszy zewnętrznych.

Przykładem istotnego dla rozwoju międzygminnej zrównoważonej mobilności w *KOF* jest miasto Kłodzko, które pomimo tego, że nie wchodzi w skład *KOF*, pełni wobec niego i jego mieszkańców funkcje:

- powiatowego ośrodka administracyjnego z siedzibą Starostwa Powiatowego w Kłodzku,
 - gminnego ośrodka administracyjnego z siedzibą Urzędu Gminy Kłodzko,
 - centrum handlowo-usługowego oraz gospodarczego dla *JST KOF*,
 - węzła komunikacyjnego łączącego dworzec autobusowy, linie komercyjne i stacje oraz przystanki kolejowe o największej dobowej wymianie pasażerskiej,
- co przysporuje go do statusu miasta rdzenia dla całego obszaru *KOF*.

Mając na uwadze powyższe oraz możliwości realizacji zadań i inwestycji mobilnościowych, miasto Kłodzko stanowi element istotnie współpracujący w zakresie mobilności co najmniej z obszarem *KOF*. Ponadto w ramach pełnienia funkcji miasta rdzenia, Kłodzko może ubiegać się o nowe źródła dofinansowania zewnętrznego.

Miasto Kłodzko może uczestniczyć przy realizacji działań jako interesariusz zewnętrzny w ramach dołączenia się do danego zadania:

- działania nr: 1.1, 2.1, 2.2, 2.5, 2.6, 3.3, 3.8, 6.4,
- lub jako nowa *JST KOF* realizując działania własne, do których należą działania nr:
- 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9, 6.1, 6.2, 6.3,

co wyraźnie pokazuje o wiele większy wachlarz możliwości realizacji działań i inwestycji z obszaru mobilności tylko w Kłodzku.

Obecność miasta Kłodzko w *KOF* pozwala także na wprowadzenie działań dedykowanych tylko miastu.

12. Priorytety rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej na obszarze MPZM KOF

Żeby cele wskazane w *MPZM dla KOF* zostały osiągnięte, wszystkie *JST KOF* powinny zrealizować do 2030 roku działania ukierunkowane na zrównoważenie mobilności w *KOF*. W **Tab. 12.1** przedstawiono działania o wysokim priorytecie realizacyjnym – główne kierunki interwencji w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu międzygminnego.

Dobór działań priorytetowych odpowiada:

- zdiagnozowanym potrzebom i oczekiwaniom mieszkańców *KOF* i interesariuszy *KOF* (w tym *JST KOF*),
- specyfice *KOF* i poszczególnych *JST KOF*,
- potrzebie zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu pasażerskim w *KOF*,
- potrzebie zwiększenia roli mobilności aktywnej w przemieszczaniu się po *KOF*,
- konieczności integracji transportu publicznego z transportem indywidualnym w *KOF*,
- działaniom redukującym negatywny wpływ transportu na stan środowiska w *KOF*,
- konieczności zwiększenia dostępności transportu publicznego oraz jego

infrastruktury dla osób o szczególnych potrzebach.

Działania te mogą być wsparte realizacją pozostałych działań wymienionych w **Rozdziale 9.2** a także poprzez inne działania zaproponowane samodzielnie przez *JST KOF*, przyczyniające się do zrównoważenia mobilności na obszarze *KOF*. Stanowią one zestaw działań fakultatywnych, możliwych do realizacji w perspektywie czasowej do 2030 roku.

W ramach poszczególnych działań możliwe są do realizacji zarówno indywidualne projekty inwestycyjne czy organizacyjne, jak i grupy projektów czy projekty zintegrowane, skupione na wspólnym osiągnięciu założonego celu o znaczeniu ponadlokalnym.

Dodatkowo, poszczególne *JST KOF* oraz interesariusze mogą podejmować także inne działania niewskazane w *MPZM dla KOF*, z zastrzeżeniem, że będą one przyczyniały się do realizacji co najmniej jednego z jego Celów. Dodatkowo muszą się one przyczyniać do uzyskania założonych w Rozdziale 7

wartości odpowiednich dla danego działania wskaźników.

JST KOF mogą aplikować na swoim obszarze także w ramach działań fakultatywnych do dedykowanych programów oraz o dofinansowanie ze środków zewnętrznych (wojewódzkich, krajowych i unijnych).

Proponowane wykonanie działań realizujących cele strategiczne *MPZM dla KOF* wskazuje na kolejność budującą logikę zmiany, tj. działania analityczne, przygotowawcze, realizację i uzupełniające je działania promocyjno-edukacyjne. Przyjęto, że w pierwszej kolejności do roku 2027 powinny zostać zrealizowane wszystkie obligatoryjne działania przygotowawcze niezbędne do realizacji inwestycji, w tym działania organizacyjne, analizy wykonalności projektów inwestycyjnych oraz ich standardy wykonawcze. Pozostałe działania fakultatywne, dodatkowe oraz ciągłe mogą być zrealizowane zarówno do roku 2027, jak i w dalszej perspektywie.

Do 2030 roku zakładana jest realizacja wszystkich mniejszych działań obligatoryjnych

oraz jak największej liczby pozostałych obowiązkowych działań większych lub trudniejszych, z zastrzeżeniem, że ze względu na złożoność lub wielkość danej

inwestycji, szczególnie infrastrukturalnej, dopuszcza się jej zakończenie po roku 2030. Corocznie, przez cały okres realizacji *MPZM dla KOF*, powinny być realizowane przez *JST KOF*

działania związane z edukacją, szkoleniami i marketingiem społecznym wśród mieszkańców *KOF*, w tym wśród młodzieży szkolnej oraz wśród turystów.

Tab. 12.1 Działania priorytetowe dla rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej w KOF

Cel MPZM dla KOF	Numer działania	Działanie	Obszar Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
Cel 1. Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	1.2	Wprowadzanie błękitno-zielonych rozwiązań na przystankach ptz oraz na węzłach przesiadkowych w KOF	X	X
	1.4	Rozbudowa i rozwój sieci stacji ładowania samochodów zeroemisyjnych w KOF	X	
	1.5	Zazielenianie nowych oraz istniejących dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów	X	
Cel 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	2.2	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych oraz kolejowych na obszarze KOF	X	X
	2.3	Zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz na obszarze KOF poprzez zwiększanie gęstości przystanków	X	X
	2.4	Budowa węzłów przesiadkowych w KOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	X	X
Cel 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	3.1	Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych	X	X
	3.3	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych w KOF	X	X

Cel MPZM dla KOF	Numer działania	Działanie	Obszar Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
	3.6	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	X	
	3.8	Koordinacja międzygminna przy opracowywaniu strategii rozwoju, planów ogólnych gmin i mpzp	X	X
	3.9	Stworzenie spójnej i funkcjonalnej sieci szkieletowej tras rowerowych łączących wszystkie miasta i gminy w KOF	X	X
Cel 4 Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	4.1	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w KOF	X	X
	4.2	Budowa, uzupełnianie i przebudowa oraz likwidowanie barier na drogach dla pieszych oraz na drogach dla pieszych i rowerów	X	X
	4.4	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w KOF	X	
Cel 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	5.1	Zwiększanie wśród mieszkańców KOF partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w KOF	X	X
	5.3	Edukowanie i promowanie innych niż samochodem sposobów przemieszczania się, kierowana do przedszkolaków i młodzieży szkolnej i studentów	X	X
	5.4	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z podróży codziennych realizowanych transportem zbiorowym	X	X
	5.9	Organizowanie dla decydentów oraz urzędników JST KOF szkoleń i kampanii informacyjnych wykazujących korzyści ze współpracy przy planowaniu i wdrażaniu zrównoważonej mobilności w KOF	X	X

Cel MPZM dla KOF	Numer działania	Działanie	Obszar Interwencji MPZM dla KOF	
			Miasta KOF	Gminy KOF
Cel 6 Zrównoważona turystyka w KOF	6.1	Doprowadzenie transportu zbiorowego oraz dróg dla rowerów do najistotniejszych atrakcji turystycznych w KOF	X	X
	6.2	Rozwój turystyki rowerowej w KOF	X	X

Źródło: Opracowanie własne

13. Monitoring

Dla prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej w KOF szczególnie istotne jest cykliczne monitorowanie postępów realizacji *MPZM dla KOF*. Poprzez monitorowanie badany będzie stopień zaspokajania potrzeb mieszkańców KOF w zakresie zrównoważonej mobilności.

Efektom będzie możliwość weryfikowania, czy działania w ramach poszczególnych celów realizowane są właściwie oraz czy wdrażanie *MPZM dla KOF* postępuje zgodnie z przyjętymi w nim założeniami.

Jednostką koordynującą wdrażanie *MPZM dla KOF* w każdej *JST KOF* będzie *Stowarzyszenie Kłodzka Wstęga Sudetów, Lokalna Grupa Działania* (dalej: KWS). Dodatkowo KWS będzie także monitorować cały proces realizacji *MPZM dla KOF* przez każdą *JST KOF* w swoim zakresie działania.

KWS będzie zarządzać realizacją projektów *MPZM dla KOF* oraz monitorować stopień realizacji poszczególnych wskaźników realizacji *MPZM dla KOF*. Poszczególne *JST KOF* będą natomiast odpowiedzialne za wdrażanie działań realizujących postanowienia *MPZM dla KOF* skierowane do nich w ramach *Obszarów Interwencji MPZM dla KOF*, koordynując je każda w swojej części.

Każda z *JST KOF* będzie przekazywała do KWS informacje i dane dotyczące realizacji działań za dany rok. Przekazywane one będą w formie raportu z realizacji *MPZM dla KOF*, na wzorze przygotowanym przez KWS.

Następnie, po otrzymaniu kompletu danych i informacji od wszystkich *JST KOF*, KWS będzie je prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji działań *MPZM dla KOF* w formie ogólnodostępnych raportów.

Ze względu na zróżnicowanie obszarów w KOF nie wszystkie wskaźniki będą monitorowane na wszystkich *Obszarach Interwencji MPZM dla KOF*.

W **Tab. 13.1** zostały przedstawione wskaźniki monitorowania stopnia realizacji *Celów MPZM dla KOF* (wskazanych w **Rozdziale 9.1**) wraz z oczekiwanym trendem oraz wskazaniem, którego *Obszaru Interwencji MPZM dla KOF* dotyczą.


Monitoring wskaźników realizacji celów *MPZM dla KOF* powinien być realizowany cyklicznie, co najmniej co trzy lata:

- pierwsze badanie powinno nastąpić w 2025 roku – raporty za 2024 rok,
- kolejne w roku 2028 – za rok 2027, będący także horyzontem realizacji *obecnej perspektywy finansowej UE na lata 2021-2027*,
- ostatni cykl monitorowania w 2031 roku – raporty za 2030 rok, jako podsumowanie całego cyklu realizacji *MPZM dla KOF*.

Ocena postępów w zakresie celów *MPZM dla KOF* będzie dokonywana w zakresie wykazania zgodności wartości wobec przyjętego kierunku trendu.

Zakłada się, że wszystkie cele powinny zostać osiągnięte do końca 2030 roku. W przypadku, kiedy wartości wskaźników realizacji *MPZM dla KOF* wskazywać będą na brak postępu w realizacji celów strategicznych i działań, należy odpowiednio:

- wzmocnić ich poziom realizacyjny, albo
- zaktualizować zapisy *MPZM dla KOF* w przypadku braku możliwości przeciwdziałania.



W ramach prezentowania monitorowania realizacji *MPZM dla KOF*, można organizować (co najmniej w ramach trzech ww. okresów monitoringu *MPZM dla KOF*) spotkania konsultacyjne z mieszkańcami *KOF*, celem przedstawienia im stopnia realizacji działań *MPZM dla KOF* oraz poznania ich stanowiska (np. stopnia zadowolenia, oczekiwań, zmiany kierunków, itp.).



Natomiast mając na uwadze rozpoczęcie po roku 2027 kolejnej nowej perspektywy finansowej UE na lata 2028-2035 i związanymi z tym istotnymi zmianami w postaci nowych programów, zmiany zasad, wymogów, zakresu oraz sposobu i wysokości dofinansowania projektów, KWS w porozumieniu ze wszystkimi *JST KOF* może przystąpić do pełnej aktualizacji *MPZM dla KOF*.

MPZM dla KOF dostosowany do wymogów nowej perspektywy finansowej UE na lata 2028-2035, uwzględnić będzie przede wszystkim:


- aktualny stan mobilności w *KOF*, uwzględniający także już zrealizowane przez *JST KOF* działania realizujące postanowienia obecnego *MPZM dla KOF*,
- aktualne potrzeby mieszkańców *KOF*,
- dostępne nowe rozwiązania organizacyjne i infrastrukturalne w obszarze mobilności,
- nowe wymogi otrzymania dofinansowania zewnętrznego krajowego i unijnego, a także z innych źródeł,
- nowe *JST*, które weszłyby do obszaru *KOF*,

co pozwoli na dopasowanie zarówno zakresu zadań ujętych w *MPZM dla KOF*, jak i oczekiwań mieszkańców *KOF* oraz możliwości *JST KOF* do aktualnych wymogów i trendów zrównoważonej mobilności.

Tab. 13.1 Wskaźniki realizacji MPZM dla KOF

Cel MPZM dla KOF	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Trend
Cel 1. Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat KOF	1	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	
	2	udział nowych inwestycji transportowych w KOF wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania	%	
	3.1	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Miast KOF	%	
	3.2	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Gmin KOF	%	
Cel 2. Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	4	udział sołectw objętych samorządowym autobusowym publicznym transportem zbiorowym w dzień roboczy szkolny	%	
	5	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w KOF	szt.	
	6	liczba parkingów P+R w KOF	szt.	
Cel 3. Rozwój mobilności aktywnej w KOF	7	długość dróg dla rowerów w KOF	km	

Cel MPZM dla KOF	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Trend
	8	udział szkół wyposażonych w zadane parkingi dla rowerów	%	
	9	liczba parkingów B+R w KOF	szt.	
Cel 4. Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	10	długość ulic w strefach uspokojonego ruchu w Miastach KOF	km	
	11	liczba Stref Płatnego Parkowania w KOF	szt.	
Cel 5. Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	12	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w KOF	szt.	
	13	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w KOF	szt.	
	14	liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związane ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST KOF	szt.	
	15	udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w KOF	%	

Cel MPZM dla KOF	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Trend
Cel 6. Zrównoważona turystyka w KOF	16	długość turystycznych tras rowerowych w KOF	km	

Źródło: Opracowanie własne

Opis wskaźników realizacji MPZM dla KOF przedstawia się następująco:

Wskaźnik nr 1

Udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych

Liczba istniejących i planowanych parkingów dla samochodów – P+R, na obszarze KOF, wybudowanych w lokalizacjach już przekształconych (charakteryzujących się znacznym stopniem przekształcenia antropogenicznego) oraz na terenach już zdegradowanych, wobec łącznej liczby parkingów P+R w KOF.

Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 70 % parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych.

Źródło danych: dane JST KOF.

Wskaźnik nr 2

Udział nowych inwestycji transportowych w KOF wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania

Liczba nowych inwestycji transportowych w KOF, wymagających uzyskania pozwolenia na budowę (np. drogi, infrastruktura piesza i rowerowa, infrastruktura transportu publicznego, węzły przesiadkowe, parkingi) w ramach budowy, przebudowy lub rozbudowy, w których zastosowano rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury w celu zwiększenia pojemności retencyjnej obszaru, w całkowitej liczbie inwestycji transportowych wymagających uzyskania pozwolenia na budowę.

Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 65 % nowych inwestycji transportowych w KOF wymagających pozwolenia na budowę, na których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania.

Źródło danych: dane JST KOF, zarządców dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej.

Grupa wskaźników nr 3

Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST KOF

Liczba pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym oraz wodorowym) lub pojazdów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzanych biometanem) we flotach:

- pojazdów JST KOF użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,
- pojazdów podmiotów zewnętrznych wykonujących dla JST KOF zadania związane

z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z *JST KOF*, co najmniej w liczbie spełniającej wymogi ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zero- i niskoemisyjnych, w podziale na wskaźniki liczone dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych *KOF*:

- **wskaźnik nr 3.1** udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Miast KOF*,
- **wskaźnik nr 3.2** udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Gmin KOF*.

Wskaźnik prezentowany procentowo jako udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych wobec całkowitej liczby pojazdów we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *JST KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

Wskaźnik nr 4

Udział sołectw objętych samorządowym autobusowym publicznym transportem zbiorowym w dzień roboczy szkolny

Udział sołectw w *KOF* przez które przebiega w dzień roboczy szkolny co najmniej jedna regularna autobusowa linia ptz użyteczności publicznej, wobec wszystkich sołectw w *KOF*.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 90 % sołectw w *KOF* jest obsługiwanych autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło danych: dane *JST KOF* pełniących funkcję Organizatora ptz oraz dane od Organizatorów ptz linii ptz obsługujących *KOF*.

Wskaźnik nr 5

Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w KOF

Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych – miejsc dogodnego i bezpośredniego przesiadania pomiędzy różnymi rodzajami ptz (komunikacji wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, miejskiej, autobusowej i kolejowej), wyposażonych w pełną infrastrukturę przystankową oraz okołoprzystankową, w tym w parkingi P+R dla samochodów, parkingi B+R dla rowerów i parkingi K+R.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą funkcjonujących w *KOF* zintegrowanych węzłów przesiadkowych, np. 4 zintegrowane węzły przesiadkowe w *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

Wskaźnik nr 6

Liczba parkingów P+R w KOF

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów typu P+R dla samochodów osobowych na obszarze *KOF*, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingiem B+R.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 20 funkcjonujących parkingów P+R na obszarze *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

Wskaźnik nr 7

Długość dróg dla rowerów w KOF

Łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg

w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS).

Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 140 km dróg dla rowerów w *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF* oraz zarządców dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych.

Wskaźnik nr 8

Udział szkół wyposażonych w zadane parkingi dla rowerów

Liczba zadanych, wielostanowiskowych parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy gminnych i powiatowych szkołach podstawowych oraz szkołach ponadpodstawowych, wobec liczby wszystkich szkół gminnych i powiatowych w *KOF*.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w *KOF*. Jest on prezentowany w procentach, np. 70 % szkół w *KOF* posiadających zadane parkingi rowerowe.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

Wskaźnik nr 9

Liczba parkingów B+R w *KOF*

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów dla rowerów typu B+R na obszarze *KOF*, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingami P+R.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 30 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

Wskaźnik nr 10

Długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w *Miastach KOF*

Długość ulic w *Miastach KOF*, wchodzących w skład funkcjonujących stref uspokojonego ruchu, rozumianych jako ulice znajdujące się w prawidłowo oznakowanych obszarach stref Tempo-20/30/40 (znak B-43/B-44) oraz w oznakowanych strefach zamieszkania (znak D-40/D-41).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach łączną długością ulic, np. 95 km ulic we wszystkich strefach uspokojonego ruchu w *Miastach*.

Źródło danych: dane *Miast KOF*.

Wskaźnik nr 11

Liczba Stref Płatnego Parkowania w *KOF*

Liczba funkcjonujących w *KOF* Stref Płatnego Parkowania. Do liczby kolejnych nowych SPP, nie wlicza się rozszerzenia istniejącej SPP.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą SPP, np. 7 SPP funkcjonujących w *KOF*.

Źródło danych: dane *JST KOF*.

Wskaźnik nr 12

Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w *KOF*

Liczba wszystkich przyjętych oraz zrealizowanych przez *JST KOF*, wspólnych dla całego *KOF* (lub co najmniej dla dwóch *JST KOF*), działań integracyjnych, projektów i porozumień, związanych z ptz (komunikacja miejska, podmiejska, gminna, międzygminna, gminno-powiatowa, międzypowiatowa, powiatową, wojewódzka oraz kolejowa).

Działania dotyczą m.in.: międzysamorządowej integracji komunikacyjnej (np. integracja taryfowo-biletowa, organizowanie ptz) pomiędzy *JST KOF* oraz pomiędzy *JST KOF* a innymi Organizatorami ptz w *KOF* (np. Województwo Dolnośląskie, Powiat Kłodzki, powiaty i gminy spoza *KOF*, organizatorzy przewozów kolejowych).

Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich przyjętych i zrealizowanych działań na obszarze *KOF*.

Źródło danych: *JST KOF*.

Wskaźnik nr 13

Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w *KOF*

Liczba wszystkich przyjętych przez *JST KOF* oraz przez *JST KOF* i Województwo Dolnośląskie, wspólnych dla całego obszaru *KOF* lub co najmniej dla dwóch *JST KOF*, działań integracyjnych, projektów oraz porozumień, dot. integracji międzygminnych oraz wojewódzkich sieci tras rowerowych w *KOF* (np. zachowanie ciągłości tras rowerowych na styku gmin i powiatów, trasy Dolnośląskiej Cyklostrady).

Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich działań na obszarze *KOF* dot. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów dla rowerów, kontrapasów rowerowych oraz turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych).

Źródło danych: *JST KOF*.

Wskaźnik nr 14

Liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związane ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez *JST KOF*

Liczba kampanii informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności międzygminnej w *KOF*, bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystania alternatywnych względem samochodu osobowego środków transportu (szkolenia, spotkania edukacyjne i informacyjne, promowanie transportu publicznego i przemieszczeń na krótkie odległości bez użycia samochodu itp.), przeprowadzona corocznie przez *JST KOF*.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 6 kampanii informacyjno-edukacyjnych w *KOF* w danym roku.

Źródło danych: dane *JST KOF*

Wskaźnik nr 15

Udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w *KOF*

Liczba wszystkich szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych (gminnych oraz powiatowych) zaangażowanych w działania

promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych w ramach zrównoważonej mobilności międzygminnej w *KOF*, wobec liczby wszystkich szkół podstawowych i ponadpodstawowych na obszarze *KOF*.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, (gminnych i powiatowych) funkcjonujących w *KOF*. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 85 % szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością międzygminną w *KOF*.

Źródło danych: *JST KOF*.

Wskaźnik nr 16

Długość turystycznych tras rowerowych w *KOF*

Łączna długość prawidłowo oznakowanych turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych).

Do wskaźnika nie zalicza się dróg dla rowerów (tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 340 km tras rowerowych w *KOF*.


Źródło danych: dane *JST KOF*.

14. Spis rysunków

Rys. 1.1 Gminy wchodzące w skład Kłodzkiego Obszaru Funkcjonalnego	7
Rys. 2.1 Rozkład przestrzenny szkół na obszarze KOF	9
Rys. 2.2 Rozkład przestrzenny zabudowy biurowej, handlowo - usługowej oraz przemysłowej na obszarze KOF	9
Rys. 3.1 Średni Dobowy Ruch Roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich w GPR2020 na obszarze KOF	
Rys. 3.2 Średni Dobowy Ruch Roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich w GPR2020 na obszarze KOF	
Rys. 3.3 Autobusowe linie komunikacyjne organizowane przez JST na terenie KOF	
Rys. 3.4 Połączenia kolejowe w obszarze KOF obsługiwane przez Koleje Dolnośląskie S.A.	
Rys. 4.1 Przykładowa informacja o badaniu opublikowana na stronie internetowej Stowarzyszenia Kłodzka Wstęga Sudetów	35
Rys. 4.2 Najczęściej stosowane formy podróży obligatoryjnych	
Rys. 4.3 Najważniejsze działania dotyczące poprawy stanu mobilności w KOF	
Rys. 4.4 Stopień rezygnacji z podjęcia pracy ze względu na trudność z dojazdem	38
Rys. 8.1 Obszary Interwencji MPZM dla KOF	52

15. Spis tabel

Tab. 2.1 Obecna i prognozowana struktura demograficzna KOF	11
Tab. 3.1 Natężenie ruchu na drogach krajowych w GPR2010, GPR2015 i w GPR2020 na obszarze KOF	
Tab. 3.2 Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w Powiecie Kłodzkim na tle województwa i kraju	
Tab. 3.3 Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców	18
Tab. 3.4 Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków	19
Tab. 3.5 Liczba rannych na 100 tys. mieszkańców	
Tab. 3.6 Długość dróg dla rowerów w KOF i w Powiecie Kłodzkim	24
Tab. 3.7 Obsługa autobusowymi liniami ptz gmin w KOF	26
Tab. 3.8 Wykaz linii autobusowych organizowanych przez JST, na terenie KOF	27
Tab. 3.9 Dobowa wymiana pasażerska w KOF w okresie 2017 - 2022	31-32



Tab. 7.1 Kluczowe czynniki analizy SWOT – mocne i słabe strony mobilności w KOF	49
Tab. 7.2 Kluczowe czynniki analizy SWOT – szanse i zagrożenia mobilności w KOF.....	50
Tab. 8.1 Przydział JST KOF do Obszarów Interwencji MPZM dla KOF.....	51
Tab. 9.1 Działania realizujące Cel 1 Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w KOF	56
Tab. 9.2 Działania realizujące Cel 2 Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w KOF	63
Tab. 9.3 Działania realizujące Cel 3 Rozwój mobilności aktywnej w KOF	68
Tab. 9.4 Działania realizujące Cel 4 Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	72
Tab. 9.5 Działania realizujące Cel 5 Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności	75
Tab. 9.6 Działania realizujące Cel 6 Zrównoważona turystyka w KOF	80
Tab. 12.1 Działania priorytetowe dla rozwoju zrównoważonej mobilności międzygminnej w KOF.....	92
Tab. 13.1 Wskaźniki realizacji MPZM dla KOF.....	97