



Powiat
Bolesławiecki



Powiat
Lubański



Powiat
Zgorzelecki



Gmina
Bogatynia



Miasto
Bolesławiec



Gmina
Bolesławiec



Gmina
Gromadka



Miasto
Lubań



Gmina
Lubań



Gmina
Nowogrodzic



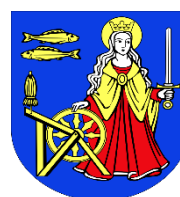
Gmina
Osiecznica



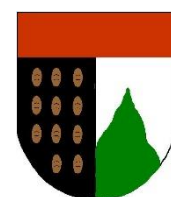
Gmina
Pieńsk



Gmina
Platerówka



Gmina
Siekierczyn



Gmina
Sulików



Gmina
Warta Bolesławiecka



Gmina
Węgliniec



Gmina
Zawidów



Miasto
Zgorzelec



Gmina
Zgorzelec

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

ZAŁĄCZNIK NR 5 DO

STRATEGII ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI NA LATA 2021-2027

Marzec 2024 r.

Spis treści

CZEŚĆ DIAGNOSTYCZNA.....	3
1 Wstęp	3
2 Analiza dokumentów strategicznych.....	4
2.1 Dokumenty europejskie	4
2.2 Dokumenty krajowe	9
2.3 Dokumenty wojewódzkie i lokalne	12
3 Uwarunkowania rozwoju mobilności – transportu w całym Zachodnim Obszarze Integracji	17
3.1 Uwarunkowania demograficzne.....	17
3.2 Prognoza zmiany liczby ludności dla ZOI w perspektywie do roku 2030	19
3.3 Edukacja, uwarunkowania gospodarcze oraz inne mające wpływ na planowanie i rozwój mobilności	20
4 Analiza stanu mobilności	22
4.1 Ruch pieszy, osoby z niepełnosprawnościami.....	22
4.2 Transport rowerowy.....	23
4.3 Transport drogowy	26
4.4 Transport indywidualny- samochodowy	28
4.4.1 Analiza ruchu samochodowego.....	29
4.4.2 Polityka parkingowa	30
4.4.3 Podsumowanie	36
4.5 Transport Zbiorowy	37
4.5.1 Transport autobusowy	37
4.5.2 Komunikacja miejska	38
4.5.3 Komunikacja gminna, powiatowa i międzypowiatowa	44
4.6 Transport kolejowy.....	48
4.7 Przystanki i dworce.....	53
4.7.1 Oddziaływanie przystanków	53
4.8 Transport towarów.....	54
5 Analiza SWOT	56
6 Identyfikacja interesariuszy.....	58
CZEŚĆ KIERUNKOWA	60
7 Określenie wizji rozwoju.....	60
8 Obszary strategiczne priorytety, działania	61
9 Działania	62

10	Wskaźniki realizacji Strategii	65
11	Spis tabel, wykresów, rysunków i fotografii.....	66
11.1	Spis tabel	66
11.2	Spis wykresów	66
11.3	Spis rysunków	66
11.4	Spis fotografii.....	67

CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA

1 Wstęp

Obecnie jednym z największych problemów z jakimi mierzą się samorządy w Zachodnim Obszarze Integracji (ZOI) jest efektywne planowanie i zarządzanie transportem – mobilnością. Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu wymaga podejmowania ciągłych działań i monitorowania zachowań, preferencji komunikacyjnych oraz oczekiwań wszystkich mieszkańców. W ZOI najczęściej wybieranym środkiem transportu w podróżach codziennych jest własny samochód. W najbliższej przyszłości ważny jest rozwój innych, alternatywnych gałęzi transportu, który można uzyskać między innymi poprzez:

- zmniejszenie zapotrzebowania na transport poprzez odpowiednie planowanie przestrzenne,
- rozwój publicznego transportu zbiorowego,
- partnerstwo w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym na całym obszarze ZOI,
- rozwój ruchu rowerowego poprzez budowę spójnej sieci dróg rowerowych,
- rozwój mobilności aktywnej,
- edukację i promocję publicznego transportu zbiorowego, transportu rowerowego oraz mobilności aktywnej.

Wskazane działania wpłyną pozytywnie między innymi na:

- poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego,
- obniżenie emisyjności transportu drogowego,
- poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców.

2 Analiza dokumentów strategicznych

Dotychczas opublikowane i obowiązujące dokumenty formalno-instytucjonalne na poziomie lokalnym i regionalnym nie odnoszą się wprost do metodologii planowania zrównoważonego transportu, a w szczególności nie zawierają one wytycznych i uwarunkowań odnoszących się wprost do unijnych ram zrównoważonej mobilności miejskiej. Wynika to z faktu opracowania większości planów transportowych i strategii rozwoju, jeszcze przed pojawieniem się koncepcji SUMP. W niniejszym rozdziale dokonano syntetycznej analizy dokumentów planistycznych o charakterze europejskim, krajowym oraz lokalnym w kontekście zawartych zapisów mogących stanowić pomocnicze uwarunkowania do mobilności zrównoważonej na terenie ZOI.

2.1 Dokumenty europejskie

Dokumenty europejskie zawierają postulaty, kierunki działań oraz strategie odnoszące się do zrównoważonego transportu i mobilności miejskiej. Dokumenty te odnoszą się wprost do metodologii Planowania Zrównoważonej Mobilności i poruszają najważniejsze obszary zrównoważonego transportu. Do kluczowych (i aktualnych) europejskich dokumentów i strategii, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą między innymi:

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu

W marcu 2011 roku Komisja Europejska opublikowała *Białą Księgę Transportu - Mapa drogowa do jednolitego europejskiego obszaru transportu – w sprawie osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu*. *Biała Księga Transportu* proponuje badanie możliwości podejmowania strategii mobilności w odniesieniu do miast o określonej wielkości, zgodnie z krajowymi standardami opartymi na wytycznych UE. *Biała Księga* jako dokument źródłowy koncepcji SUMP określa podstawowe uwarunkowania tworzenia wizji i celów formułowanych w procesie planowania zrównoważonej mobilności (PZM) w miejskich obszarach funkcjonalnych.

Plan działania na rzecz mobilności w miastach

Zgodnie z zapisami *Planu „Odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych, regionalnych i krajowych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną i unijną politykę i prawodawstwo”*. Dokument ten w kontekście PZM zwraca uwagę na korzyści, które może przynieść współpraca we wspieraniu działań na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym oraz podejście oparte na partnerstwie, przy jednoczesnym pełnym poszanowaniu różnorodnych kompetencji i obowiązków wszystkich zaangażowanych podmiotów.

Program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju

Proponowane działania koncentrują się wokół sześciu tematów odpowiadających głównym przesłaniom wyłonionym w wyniku konsultacji dotyczących zielonej księgi. Zostaną one wdrożone w ramach istniejących unijnych programów i instrumentów. Działania są komplementarne i stanowią uzupełnienie innych inicjatyw unijnych.

W opublikowanym w 2009 roku *Planie działania dla zrównoważonego transportu w mieście (Action Plan on Urban Mobility)* Komisja Europejska zwróciła uwagę na potrzebę przyspieszenia działań w zakresie wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Europie poprzez dostarczanie materiałów informacyjnych, promowanie dobrych praktyk, określanie poziomów odniesienia i wspieranie działań edukacyjnych pośród branżystów. Plany zrównoważonego transportu miejskiego są wspierane przez unijnych ministrów ds. transportu. Wnioski z ww. *Planu działania* z dnia 24 czerwca 2010 roku stanowią, że Rada Unii Europejskiej „wspiera rozwój planów zrównoważonego transportu dla miast i obszarów metropolitalnych, [...] i zachęca do rozwoju środków motywujących, takich jak pomoc ekspercka, wymiana informacji-dla tworzenia takich strategii”.

Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

W *Zielonej Księdze* w kontekście planów mobilności wskazano, że: „*Plany mobilności obejmujące szersze konurbacje, odnoszące się zarówno do transportu osób, jak i towarów w miastach i na ich przedmieściach, także stanowią solidną podstawę efektywnego planowania mobilności w mieście. Zainteresowane strony podkreśliły, że konieczne jest utworzenie odpowiednich struktur organizacyjnych, aby uprościć tworzenie i wdrażanie tych planów*”. W ramach tematycznej strategii dotyczącej środowiska miejskiego zidentyfikowano liczne problemy związane z ochroną środowiska naturalnego, które można rozwiązać poprzez opracowanie i wdrożenie planów zrównoważonego transportu miejskiego.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno – Społecznego i Komitetu Regionów Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej COM(2016)501

Strategia określa działania uwzględniające konieczność utrzymania konkurencyjności Europy i dostosowania do potrzeb w zakresie mobilności osób i przemieszczania towarów. W dokumencie założono przyspieszenie tempa przechodzenia na mobilność niskoemisyjną z uwzględnieniem potrzeb w zakresie mobilności związanych ze sprawnym działaniem rynku wewnętrznego i globalną siecią łączności. Realizacja wskazywanych działań powinna pozwolić na osiągnięcie bardziej efektywnego systemu transportowego, zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii na potrzeby transportu oraz wspieranie efektywności i innowacyjności pojazdów niskoemisyjnych oraz bezemisyjnych.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno—Społecznego i Komitetu Regionów Europa w Ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich COM(2017) 283

W komunikacie Komisja Europejska przedstawiła program działań, który dotyczy min. przyszłości mobilności w Unii Europejskiej. Skoncentrowano się na transporcie drogowym, który odgrywa znaczną rolę. Komunikatowi towarzyszy również szereg wniosków, które dotyczą w szczególności tego sektora i których cele obejmują wspieranie tworzenia infrastruktury pobierania opłat drogowych, stosowania paliw alternatywnych, jakości sieci połączeń, lepszego informowania konsumentów, wzmocnienia rynku wewnętrznego i poprawę warunków pracy w sektorze przewozów drogowych, jak również tworzenia podstaw dla mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego I Komitetu Regionów Europejski Zielony Ład COM/2019/640 final

Wyznaczonym celem strategii jest przeobrażenie UE „w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych”.

Strategia obejmuje inicjatywy dotyczące ambitnych celów klimatycznych UE na lata 2030 i 2050 a mianowicie uzyskanie neutralności klimatycznej, czyste oraz przystępnej cenowo energii, przeobrażania sektora przemysłu w kierunku czystej gospodarki o obiegu zamkniętym, wykonywania prac budowlanych i remontowych w sposób umożliwiający oszczędzanie energii i zasobów, osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska, zachowania i ochrony różnorodności biologicznej, systemu żywnościowego opartego na zdrowych, sprawiedliwych i przyjaznych środowisku wartościach, zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego I Komitetu Regionów Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości COM/2020/789 final

W 2020 roku Komisja Europejska przedstawiła *Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności* wraz z planem działania – 82 inicjatyw, które będą kierować pracami przez najbliższe cztery lata. Strategia ta kładzie fundamenty pod to, w jaki sposób system transportowy UE może dokonać ekologicznej i cyfrowej transformacji i stać się bardziej odporny na przyszłe kryzysy. Zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu rezultatem będzie ograniczenie emisji o 90% do 2050 r. dzięki inteligentnemu, konkurencyjnemu, bezpiecznemu, dostępnemu i niedrogemu systemowi transportowemu. *Strategia* wyznacza ambitne cele związane z transformacją transportu do 2030 r.:

- na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln zeroemisyjnych samochodów;
- 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu;
- kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie podwoją się;
- planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla;
- zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę;
- zeroemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek; do 2050 r.;
- prawie wszystkie samochody osobowe, furgonetki, autobusy, a także nowe pojazdy ciężarowe będą zeroemisyjne;
- kolejowy ruch towarowy podwoi się;
- w pełni operacyjna stanie się multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu z szybkimi połączeniami.

Postawione cele mają być realizowane w kluczowych obszarach, takich jak:

- zrównoważony transport – np. poprzez działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego; na przykład poprzez podwojenie ekspresowych przewozów kolejowych i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat;

- innowacje i cyfryzacja – poprzez urzeczywistnienie multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu; na przykład poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne i zapewnienie możliwości płynnej zmiany rodzajów transportu w przewozie towarów;
- odporność – np. poprzez urzeczywistnienie sprawiedliwego transportu dostępnego dla wszystkich; na przykład przez zapewnienie, aby nowy transport był przystępny cenowo i dostępny we wszystkich regionach i dla wszystkich pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, jak również zwiększenie atrakcyjności sektora dla pracowników.

Realizacja ww. celów wymaga fundamentalnej transformacji całego sektora transportowego w UE, także w ujęciu lokalnym i regionalnym.

Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Gotowi na 55”: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej COM/2021/550 final

Komunikat Komisji Europejskiej "Gotowi na 55" (COM/2021/550) odnosi się do europejskiego Zielonego Ładu i związanych z nim celów klimatycznych. Nazwa "Gotowi na 55" odnosi się do celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do roku 2030 w porównaniu z poziomami z 1990 roku.

Ten komunikat jest kluczowym elementem strategii UE mającej na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do roku 2050. W dokumencie określa się środki i cele, które mają być osiągnięte w ramach tego planu. Komisja Europejska wskazuje na konieczność przyspieszenia działań w zakresie energetyki, transportu, przemysłu oraz innych sektorów gospodarki, aby zredukować emisje gazów cieplarnianych i przystosować się do zmian klimatycznych.

Dokument ten jest ważnym krokiem w kierunku zrównoważonej transformacji gospodarczej w Unii Europejskiej, mającej na celu ochronę środowiska naturalnego i przeciwdziałanie zmianom klimatycznym.

Główne założenia komunikatu "Gotowi na 55":

- Transformacja sprawiedliwa społecznie – rozwiązanie problemu nierówności i ubóstwa energetycznego w ramach działań w dziedzinie klimatu.
- Konkurencyjna transformacja – nowe możliwości za sprawą zmian przemysłowych i sektorowych.
- Transformacja przemysłowa i ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych.
- Bardziej ekologiczna mobilność i bardziej ekologiczne paliwa transportowe.
- Transformacja ekologiczna: ochrona przyrody i zwiększenie naturalnego pochłaniania w UE.

Te główne założenia mają na celu stworzenie ram działania, które pozwolą Unii Europejskiej osiągnąć ambitne cele klimatyczne i przyczynić się do globalnego wysiłku w zakresie walki ze zmianami klimatycznymi.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno Społecznego i Komitetu Regionów – Nowe unijne ramy mobilności miejskiej. COM(2021) 811 final

Nowe unijne ramy mobilności miejskiej zakładają przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską, która wymaga wyraźnego skupienia się na mobilności aktywnej, zbiorowej i współdzielonej opartej na rozwiązaniach niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Dokument podkreśla potrzebę wzmożonych i przyspieszonych działań oraz nowych inwestycji, przy czym wskazuje na konieczność zwrócenia szczególnej uwagi na transport publiczny, multimodalność i infrastrukturę służącą aktywnej mobilności. Można to osiągnąć poprzez wzmocnienie istniejących narzędzi i uzupełnienie ich o nowe. W oparciu o dogłębną analizę w komunikacie przedstawiono nowe ramy UE dotyczące mobilności miejskiej, które mają wspierać państwa członkowskie, regiony, miasta i inne zainteresowane strony w dokonywaniu niezbędnych transformacji. Dokument wskazuje na następujące obszary:

- Wzmocnione podejście do węzłów miejskich TEN-T.
- Wzmocnione podejście do planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów zarządzania mobilnością.
- Monitorowanie postępów – wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Atrakcyjne usługi transportu publicznego, wspierane przez podejście multimodalne i cyfryzację.
- Mobilność zdrowsza i bezpieczniejsza: ponowne skoncentrowanie się na chodzeniu pieszo, jeżdżeniu rowerem i mikromobilności.
- Logistyka zeroemisyjnego miejskiego transportu towarowego oraz dostawa na „ostatniej mili”.
- Cyfryzacja, innowacyjność i nowe usługi w zakresie mobilności.
- Ku neutralnym dla klimatu miastom: odporny, przyjazny dla środowiska i energooszczędny transport miejski.
- Zwiększanie świadomości i budowanie zdolności.

W *Komunikacie* zawarto również wytyczne ramowe dotyczące wypracowania wielopoziomowego, zintegrowanego podejścia do zarządzania mobilnością miejską oraz finansowania początkowego i bieżących projektów związanych z mobilnością miejską.

2.2 Dokumenty krajowe

Dokumenty obowiązujące na szczeblu krajowym nie odnoszą się wprost do zagadnień planowania zrównoważonej mobilności. Zawarte strategie i kierunki działań odpowiadają potrzebom mieszkańców dotyczącym jakości życia, zdrowia i bezpieczeństwa. Do kluczowych dokumentów i strategii na szczeblu krajowym, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą między innymi:

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025

W dokumencie wskazano cele i priorytety dotyczące systemu transportu w wymiarze kraju. Jeden z rozdziałów *Polityki* porusza zagadnienia związane z transportem w miastach. Instrumenty realizacji *Polityki Transportowej Państwa na lata 2006–2025* powinny pokrywać się z zestawem działań PZM.

Krajowa Polityka Miejska 2030

W dokumencie zawarto rozdziały poświęcone wyzwaniom zapewnienia zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w którym określono najważniejsze kierunki działań na rzecz poprawy sytuacji miast pod kątem zatłoczenia, negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz ukształtowania przestrzeni miejskiej zachęcającej do odbywania podróży pieszych i rowerowych.

Sprecyzowano 8 głównych pakietów działań:

- działania w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego,
- działania wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego, które proponuje się wprowadzić,
- działania organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki,
- działania na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego,
- działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych,
- działania na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu i gazów cieplarnianych) transportu drogowego,
- działania na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności,
- działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

Podobnie jak w wypadku *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*, autorzy zauważają negatywne skutki gwałtownego wzrostu motoryzacji. Wśród jego efektów wymieniają m.in. negatywne skutki środowiskowe, pogorszenie jakości życia mieszkańców poprzez wzrost ilości czasu poświęcanego na odbywanie podróży i degradację przestrzeni miejskiej – motoryzacja wypiera inne funkcje ulic i placów. Problemem pozostaje także zwiększający się udział motoryzacji w transporcie osób i ładunków, co prowadzi do nakładania się ruchu tranzytowego na ruch wewnętrzny.

Jak wskazuje KPM, „Pozytywny wpływ na uspokojenie ruchu w obszarach śródmiejskich mają powstające obwodnice miast, które wspomagają wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary śródmiejskie, jednak należy zauważyć, że bez aktywnego zarządzania pozostającą po tranzycie infrastrukturą drogową w śródmieściach, nie wpłynie to na uspokojenie w nich ruchu samochodowego”. Modernizacja istniejącego układu powinna być spójna z priorytetami miejskiej polityki transportowej i zgodna z zasadami kształtowania przestrzeni publicznej.

Za priorytet Krajowej Polityki Miejskiej uznano *rozbudowę systemów transportu publicznego. Zasadniczym wyzwaniem jest poszerzenie palety rozwiązań prawnych na rzecz integracji oraz stabilnego funkcjonowania takich systemów, wśród których priorytetem są wspomniane już kwestie związane z finansowaniem. Funkcjonowanie transportu publicznego na obszarach miejskich jest zadaniem władz samorządowych, głównie gmin. Znaczenie ma jednak koordynująca rola starostów powiatów i marszałków województw, a w przypadku transportu regionalnego jest to często rola wiodąca.*

Twórcy KPM bezpośrednio odnoszą się do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w działaniach poświęconych rozwojowi technologicznemu i organizacyjnemu. Autorzy podkreślają, że *wskazana jest kompleksowa optymalizacja sposobu planowania rozwoju miast, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych wyzwań, w tym zaspokojenia potrzeb mobilnościowych czy adaptacji do zmian klimatu. Podstawowym kierunkiem działań w tym zakresie jest koordynacja mobilności i planowania przestrzeni miejskiej dzięki Planom Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP).*

Krajowa Polityka Miejska 2030 jest dokumentem, który kompleksowo opisuje wyzwania wspólne dla wielu polskich miast, i tworzy katalog precyzyjnych rozwiązań. KPM jasno precyzuje, że prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności jest jednym z podstawowych zadań samorządów, a jej wynikiem powinny być realne zmiany w strukturze podróży, a nie jedynie wydane środki i uchwalone dokumenty. Ze wszystkich dokumentów szczebla krajowego zapisy Krajowej Polityki Miejskiej wpisują się najbardziej w szczegółowe założenia PZMM.

Strategia rozwoju transportu w Polsce do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia wskazuje kierunki działań na rzecz stworzenia spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym. W odniesieniu do transportu miejskiego dokument określa założenia dotyczące integracji systemów transportowych oraz działania, które mogą wpłynąć na integrację wewnętrznej przestrzeni miejskiej. Podobnie jak w przypadku Polityki Transportowej Państwa zawiera on zbieżne do PZMM założenia i cele.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Wybrane cele sformułowane w koncepcji dotyczą systemu transportowego w skali kraju. W wizji podniesiono znaczenie roli ośrodków metropolitalnych w kształtowaniu konkurencyjności i integracji obszarowej Polski. Dokument w aspekcie transportu kładzie największy nacisk na poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego poprzez integrację systemów transportu publicznego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Jednym z celów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (dalej jako SOR) wymieniono „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. Osiągnięcie powyższego celu wymaga zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, co jest jednym z kluczowych celów polityki publicznej. W ramach *Kierunku interwencji nr 1* SOR wymieniono między innymi następujące działania:

- przygotowanie długofalowej i kompleksowej polityki rozwoju transportu, zawierającej plan zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska rozwoju wszystkich gałęzi transportu,

- wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego, morskiego, lotniczego) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze,
- promocja wzorców zrównoważonej mobilności w polskim społeczeństwie, w tym wykorzystywania transportu publicznego (zwłaszcza transportu kolejowego),
- stworzenie przewoźnikom kolejowym możliwości przygotowania atrakcyjnej oferty kolejowych przewozów towarowych zwiększających udział transportu kolejowego w tym segmencie usług (poprzez poprawę parametrów kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej oraz wyposażenia wykorzystywanego w przewozach towarowych), uwzględniającej wymogi kosztowe utrzymania nowoczesnego parku taborowego i infrastruktury kolejowej,
- sporządzenie analizy możliwości realizacji kolei dużych prędkości i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020–2030,
- sporządzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 i ocen oddziaływania na środowisko inwestycji realizowanych w ramach planów,
- rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe,
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego,
- wdrożenie systemu wsparcia sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie: modernizacji taboru, rozwoju kompetencji i kadr sektora, tworzenia mechanizmów współpracy podmiotów sektora w świadczeniu usług transportowych,
- rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez: powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową), dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 definiuje 7 kluczowych wyzwań dla polityki regionalnej, tj.:

- adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie zagrożeń dla środowiska,
- przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów demograficznych,
- rozwój i wsparcie kapitału ludzkiego i społecznego,
- wzrost produktywności i innowacyjności regionalnych gospodarek,
- rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach,
- zwiększenie efektywności zarządzania rozwojem (w tym finansowania działań rozwojowych) oraz współpracy między samorządami terytorialnymi i między sektorami,

- przeciwdziałanie nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych.

W zakresie transportu strategia wskazuje na kluczowe znaczenie poprawy powiązania regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich. Dokument podnosi problem dynamicznego wzrostu liczby pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym i wskazuje, że zjawisko to przybiera postać bardziej niekorzystną niż w krajach UE-15. Proces ten wiąże ze zjawiskiem niekontrolowanej suburbanizacji i wynikającej z niej konieczności dojazdów samochodem do miejsc pracy czy edukacji. Inwestycje w transport publiczny z lat 2007–2015 poprawiły stan infrastruktury i taboru, jednak nie zatrzymały zasadniczego trendu spadku liczby pasażerów przewożonych środkami komunikacji miejskiej.

Dokument wskazuje, że słabo rozwinięta infrastruktura transportowa na obszarach wiejskich stanowi obecnie – w przypadku Polski – jedno z najważniejszych ograniczeń ich rozwoju. Dużym wyzwaniem pozostają niedostatecznie zintegrowane przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu publicznego. Za istotne zostały uznane lepsze skomunikowanie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, jak i inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych. Działania w ramach polityki regionalnej obejmują również zwiększenie wykorzystania potencjału transportu kolejowego, w szczególności na liniach regionalnych i lokalnych.

Tak sprecyzowane cele *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* oznaczają, że ośrodki takie jak analizowany obszar funkcjonalny są bezpośrednim przedmiotem zainteresowania polityki krajowej. Inicjatywy rządowe, takie jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Fundusz Dróg Samorządowych czy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus, pokazują, że podjęto działania na rzecz realizacji założeń strategii w zakresie transportu.

2.3 Dokumenty wojewódzkie i lokalne

Do kluczowych dokumentów i strategii na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności należą niżej wykazane dokumenty:

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030

Strategia odnosi się do dostępności transportowej wewnętrznej, która w transporcie drogowym opierać ma się przede wszystkim na drogowej sieci TEN-T oraz na sieci kolejowej (w tym także kolejowej sieci TEN-T). Cel strategiczny nr 5. Wzmocnienie przestrzennej spójności regionu w ramach celu operacyjnego 5.1 Rozwój regionalnej sieci transportowej w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej zawiera następujące zadania:

- 5.1.1. Modernizacja i rozbudowa systemu dróg na terenie województwa, w szczególności obejmująca budowę dróg szybkiego ruchu łączących Wrocław z południem województwa, budowę obwodnic miejscowości oraz budowę i modernizację przepraw mostowych w regionie,
- 5.1.2. Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych na terenie województwa, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju linii kolejowych łączących główne ośrodki regionu oraz przejmowania i uruchamiania nieczynnych linii obsługujących ośrodki miejskie, główne obszary turystyczne i obszary wydobywania surowców mineralnych,

- 5.1.3. Budowa systemu transportu publicznego zapewniającego cykliczne połączenia ze stolicą województwa, z atrakcyjnym czasem przejazdu, połączenia ze sobą wszystkich miast powiatowych oraz połączenia miast zagrożonych marginalizacją z ośrodkami wzrostu oraz zapewnienie skomunikowań sąsiadujących ze sobą powiatów oraz rozwój i budowa systemów kolei aglomeracyjnej w obrębie miast o znaczeniu regionalnym i subregionalnym, będących generatorami ruchu aglomeracyjnego oraz rozwój szybkich połączeń między tymi ośrodkami,
- 5.1.5. Rozwój zintegrowanych lokalnych i subregionalnych systemów transportu publicznego,
- 5.1.6. Zakup nowoczesnego taboru na potrzeby regionalnego systemu transportu publicznego,
- 5.1.7. Rozwój systemu regionalnego transportu towarowego, w tym budowa intermodalnych węzłów logistycznych i przeładunkowych,
- 5.1.8. Wsparcie działań na rzecz zwiększenia efektywności transportu w ujęciu proekologicznym (elektromobilność),
- 5.1.10. Rozwój sieci dróg rowerowych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego

Dokument z uwagi na okres, w którym został opracowany nie uwzględnia obecnych wymagań dotyczący zrównoważonego transportu i mobilności. Plan Transportowy wskazuje gwarantowany standard skomunikowania regionu ze stolicą województwa oraz między sobą ośrodków powiatowych, a także pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjalnie demograficznym oraz głównych miejscowości turystycznych. Samorząd Województwa Dolnośląskiego jako ustawowy organizator regionalnego publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa pełni rolę podmiotu odpowiedzialnego za wojewódzki publiczny transport regionalny i integrujący go z systemami transportu organizowanymi na niższym szczeblu przez JST oraz z krajowym systemem transportowym.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

Plan wskazuje kierunki rozwoju dla całego województwa, w tym także dedykowane dla JST ZOI w ramach obszaru funkcjonalnego.

W Celu 4. Dobra dostępność transportowa i sprawne systemy infrastruktury transportowej, w kierunku 4.1. Zwiększenie dostępności zewnętrznej w ramach sieci TEN-T, w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej PZPWD wskazuje na obszarze ZOI na potrzebę rozbudowy autostrady A4 odc. Wrocław – Krzyżowa. W kierunku 4.2. Integracja działań w ramach głównych korytarzy drogowych o kluczowym i strategicznym znaczeniu z punktu widzenia rozwoju województwa, na:

- Korytarz autostrady A4,
- Korytarz (alternatywny A4) – przebieg DK94,
- Korytarz „sudecki północny” – przebieg: DK30 Zgorzelec – Lubań – Jelenia Góra – dalej jako DK3 Bolków – dalej jako DK5 Dobromierz – dalej jako DK34 Świebodzice – dalej jako DK35 Świdnica – dalej jako DW382 Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie – Kamieniec Ząbkowicki – Paczków.
- Korytarz „sudecki południowy” – przebieg: DK30 Zgorzelec – Lubań – Jelenia Góra – dalej jako DW367 Kowary – Kamienna Góra – Wałbrzych - dalej jako DW381 Nowa Ruda - Kłodzko – dalej jako DK46 Paczków.

Dolnośląska Polityka Rowerowa

Dokument odnosi się do wdrożenia w całym województwie dolnośląskim działań koordynujących, obejmujących m.in. elementy planistyczne, projektowe, edukacyjne, promocyjne, organizacyjne i realizacyjne. Celem głównym Polityki Rowerowej w woj. Dolnośląskim jest wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie województwa dolnośląskiego. W dokumencie przedstawiono następujące cele:

- Cel 1. Rozwój systemu transportu rowerowego,
- Cel 2. Poprawa bezpieczeństwa i wzrost społecznej akceptacji dla transportu rowerowego,
- Cel 3. Zarządzanie rozwojem systemu transportu rowerowego.

Częścią Dolnośląskiej Polityki Rowerowej jest **Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego – Dolnośląska Cyklostrada**. Koncepcja jest spójna ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego) i porządkuje działania związane z rozwojem ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim. Koncepcja wskazuje na konieczność spełniania w ramach wytyczania poszczególnych tras rowerowych następujących wymogów:

- Generatory – obecność na trasie co najmniej trzech spośród czterech rodzajów generatorów ruchu rowerowego (1. miejskiej jednostki osadniczej w postaci ośrodka wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego, 2. wyspecjalizowanego ośrodka turystycznego, 3. atrakcji turystycznej w postaci obszaru o wysokich walorach przyrodniczych, 4. obiektu o wysokich walorach kulturowych),
- Integracja – łącznie wszystkie warunki (1. obecność na trasie co najmniej dwóch przystanków kolejowych oferujących przystosowane do przewozu rowerów połączenia z ośrodkiem wojewódzkim – Wrocławiem, 2. początek trasy na granicy województwa lub państwa, koniec w ośrodku co najmniej subregionalnym, oferującym bezpośrednie połączenia kolejowe z ośrodkiem wojewódzkim – Wrocławiem, 3. połączenie z inną trasą główną Dolnego Śląska),
- Warunki - spełnienie pięciu wymogów (1. spójności, 2. bezpośredniości, 3. wygody, 4. Bezpieczeństwa, 5. atrakcyjności).

Przez obszar ZOI przebiega Trasa Via Regia oraz Trasa Doliny Bobru

Plany gospodarki niskoemisyjnej miejscowości tworzących ZOI

Obowiązujące w przestrzeni formalno-instytucjonalnej Zachodniego Obszaru Inwestycji plany gospodarki niskoemisyjnej, odpowiadają zasadom zrównoważonego rozwoju w swoich podstawowych założeniach, rozumianych jako poprawa stanu powietrza atmosferycznego przy zrównoważonym i efektywnym wykorzystaniu nośników energii. W przedmiotowych planach wyznaczono kierunki dla rozwoju gospodarki niskoemisyjnej gmin i miast ZOI oraz określono narzędzia realizacji celów strategicznych związanych z ograniczeniem emisji transportu. Działania określone w planach koncentrują się głównie na infrastrukturze a nie na środkach tzw. miękkiej polityki co nie jest w pełni zgodnie z koncepcją planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

W poniższej tabeli przedstawiono ocenę zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.

Tabela 1. Ocena zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.

Gmina	Dokument	Ocena zgodności	Uwagi
Obszar funkcjonalny ZOI	Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów Bolesławieckiego, Lubańskiego i Zgorzeleckiego	Zgodny	Przyjęty dokument jest zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa dolnośląskiego oraz ZOI.
Miasto Bolesławiec	Strategia Rozwoju Miasta Bolesławiec 2014-2020	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności
Miasto Lubań	Strategia Rozwoju Miasta Lubań 2015–2025	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, dostępności i wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto Zgorzelec	Strategia Rozwoju Miasta Zgorzelec 2015-2025	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.
Miasto i gmina Bogatynia	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Bogatynia na lata 2011-2020	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.
Miasto i gmina Nowogrodzic	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Nowogrodzic 2011-2020	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, dostępności i wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Pieńsk	Strategia Rozwoju Gminy Pieńsk 2015-2025	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, dostępności i wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto Zawidów	Strategia Rozwoju Miasta Zawidów 2016-2022	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, dostępności i wykluczenia komunikacyjnego.
Miasto i gmina Węgliniec	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Węgliniec 2021-2030	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.

Źródło: Opracowanie własne.

Ocena dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym wykazała, że określone w planach, programach i strategiach gmin tworzących Zachodni Obszar Integracji kierunki i działania dla obszaru transportu i mobilności wpisują się częściowo w zasady zrównoważonego rozwoju, ponieważ koncentrują się głównie na infrastrukturze drogowej, zamiast szerzej określać działania związane z zapewnieniem dostępności transportowej i wspieraniem oraz promowaniem aktywnych form mobilności. Strategie odpowiadają również innym potrzebom mieszkańców dotyczącym jakości życia, zdrowia, co jest istotne w kontekście planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. W przypadku aktualizacji ww. dokumentów należy zwrócić się w kierunku większej dostępności, integracji i multimodalności systemów transportowych oraz koncentracji na działaniach miękkich z dziedziny zarządzania mobilnością.

3 Uwarunkowania rozwoju mobilności – transportu w całym Zachodnim Obszarze Integracji

3.1 Uwarunkowania demograficzne

Uwarunkowania społeczne są jednym z ważniejszych aspektów określających uwarunkowania rozwoju mobilności na terenie obszarów funkcjonalnych. Zachodzące procesy demograficzne mają, bezpośredni wpływ na potrzeby transportowe mieszkańców.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) w 2022 roku na obszarze ZOI zamieszkiwało łącznie 206 028 mieszkańców. W porównaniu do roku 2014 nastąpił spadek liczby mieszkańców o 11 268 osób tj. o ok. 5 %. Największy spadek odnotowano w Mieście Zgorzelec, gdzie ubyło 2 219 osób, w Mieście Bogatynia, ubyło 2 054 osób, w Mieście Bolesławiec ubyło 2 171 osób oraz w Mieście Lubań, ubyło 2 029 osób.

Wzrost liczby ludności odnotowano w dwóch gminach, tj. Gminie Bolesławiec, przybyło 1 084 osób i Gminie Zgorzelec, gdzie przybyło 380 osób.

Tabela 2. Zmiany w liczbie ludności w ZOI w latach 2000 – 2022

Nazwa JST	Mężczyźni			Kobiety			Ogółem			Różnica między rokiem 2014 a 2022
	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]	
Miasto Bolesławiec	18 640	17 610	17 388	20 824	20 049	19 905	39 464	37 659	37 293	-2 171
Gmina Bolesławiec	7 013	7 473	7 584	7 079	7 494	7 592	14 092	14 967	15 176	1 084
Gmina Gromadka	2 744	2 559	2 519	2 739	2 597	2 540	5 483	5 156	5 059	-424
Miasto Nowogrodzic	2 043	2 054	2 018	2 184	2 113	2 104	4 227	4 167	4 122	-105
Gmina Nowogrodzic	5 460	5 360	5 313	5 563	5 325	5 245	11 023	10 685	10 558	-465
Gmina Osiecznica	3 809	3 703	3 687	3 749	3 655	3 620	7 558	7 358	7 307	-251
Gmina Warta Bolesławiecka	4 238	4 207	4 147	4 261	4 325	4 260	8 499	8 532	8 407	-92
Miasto Lubań	10 342	9 485	9 299	11 443	10 682	10 457	21 785	20 167	19 756	-2 029
Gmina Lubań	3 310	3 243	3 220	3 270	3 261	3 273	6 580	6 504	6 493	-87
Gmina Platerówka	860	796	768	797	763	743	1 657	1 559	1 511	-146
Gmina Siekierzyn	2 264	2 243	2 217	2 275	2 250	2 231	4 539	4 493	4 448	-91
Miasto Zawidów	2 064	1 853	1 784	2 251	2 087	2 023	4 315	3 940	3 807	-508
Miasto Zgorzelec	14 957	14 175	13 757	16 575	15 919	15 556	31 532	30 094	29 313	-2 219
Miasto Bogatynia	8 889	8 102	7 859	9 410	8 612	8 386	18 299	16 714	16 245	-2 054
Gmina Bogatynia	2 980	2 771	2 730	2 848	2 635	2 582	5 828	5 406	5 312	-516
Miasto Pieńsk	2 912	2 744	2 647	3 031	2 915	2 840	5 943	5 659	5 487	-456
Gmina Pieńsk	1 681	1 646	1 622	1 650	1 623	1 602	3 331	3 269	3 224	-107
Gmina Sulików	3 075	2 967	2 912	3 039	2 959	2 922	6 114	5 926	5 834	-280
Miasto Węglińiec	1 471	1 324	1 291	1 513	1 392	1 366	2 984	2 716	2 657	-327
Gmina Węglińiec	2 800	2 641	2 598	2 824	2 657	2 622	5 624	5 298	5 220	-404
Gmina Zgorzelec	4 231	4 303	4 393	4 188	4 269	4 406	8 419	8 572	8 799	380
Razem	105 783	101 259	99 753	111 513	107 582	106 275	217 296	208 841	206 028	-11 268

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

Oprócz zmian liczby mieszkańców ZOI pod kątem planowania mobilności istotne są także informacje na temat struktury wiekowej społeczeństwa.

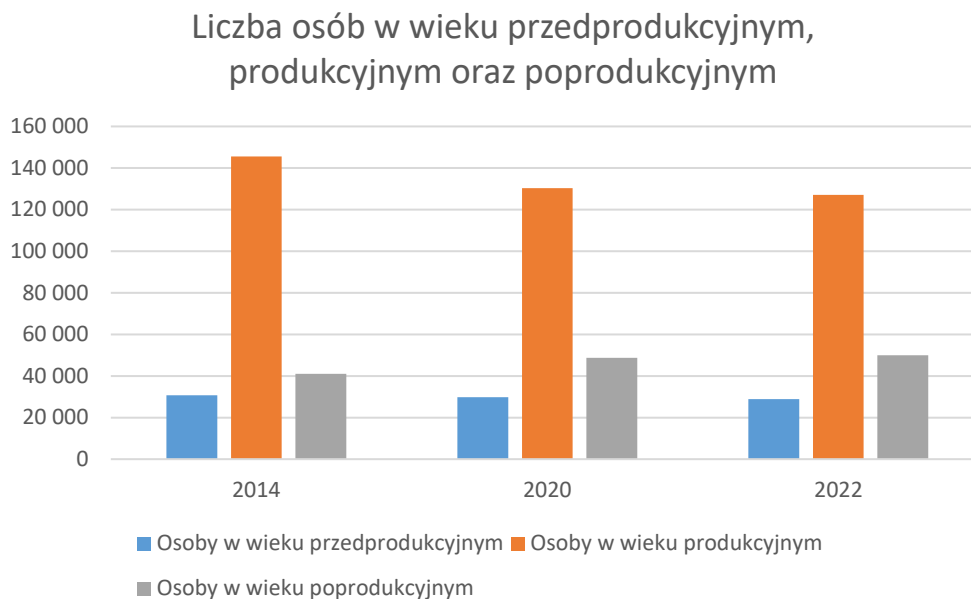
W ostatnich latach w Polsce obserwowane były dynamiczne zmiany struktury wiekowej mieszkańców. Podobne zjawiska zachodziły na obszarze ZOI. W latach 2014–2022 odnotowany został dość znaczący wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym. Najwyższy wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym odnotowano na obszarze miasta i gminy Bolesławiec. Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym został odnotowany we wszystkich gminach ZOI. Oznacza to, że w przestrzeniach miejskich widoczna była większa dynamika zjawiska starzenia się społeczeństwa.

Poniżej w tabeli i na wykresie przedstawiono podział ludności wg ekonomicznych grup wieku z podziałem na jednostki wchodzące w skład ZOI w latach 2014 i 2022.

Tabela 3. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym

Nazwa JST	W wieku przedprodukcyjnym - 14 lat i mniej			W wieku produkcyjnym: 15-59 lat kobiety, 15-64 lata mężczyźni			W wieku poprodukcyjnym		
	ogółem			ogółem			ogółem		
	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]	2014 [osoba]	2020 [osoba]	2022 [osoba]
Miasto Bolesławiec	5 166	4 998	4 845	25 327	22 235	21 890	8 971	10 426	10 558
Gmina Bolesławiec	2 266	2 628	2 664	9 907	9 728	9 728	1 919	2 611	2 784
Gmina Gromadka	783	764	758	3 768	3 265	3 139	932	1 127	1 162
Miasto Nowogrodzic	599	660	666	2 931	2 639	2 523	697	868	933
Gmina Nowogrodzic	1 893	1 848	1 755	7 552	7 009	6 861	1 578	1 828	1 942
Gmina Osiecznica	1 402	1 254	1 200	5 150	4 820	4 748	1 006	1 284	1 359
Gmina Warta Bolesławiecka	1 376	1 408	1 327	5 829	5 473	5 373	1 294	1 651	1 707
Miasto Lubań	2 752	2 466	2 451	14 203	12 090	11 651	4 830	5 611	5 654
Gmina Lubań	1 004	1 048	1 002	4 613	4 244	4 193	963	1 212	1 298
Gmina Platerówka	252	227	224	1 152	1 013	965	253	319	322
Gmina Siekierczyn	648	695	665	3 143	2 893	2 828	748	905	955
Miasto Zawidów	614	539	483	2 907	2 491	2 403	794	910	921
Miasto Zgorzelec	3 639	3 481	3 377	20 270	18 078	17 334	7 623	8 535	8 602
Miasto Bogatynia	2 634	2 273	2 144	12 527	10 724	10 212	3 138	3 717	3 889
Gmina Bogatynia	913	823	786	3 974	3 541	3 480	941	1 042	1 046
Miasto Pieńsk	833	828	775	4 004	3 529	3 399	1 106	1 302	1 313
Gmina Pieńsk	476	497	468	2 347	2 151	2 120	508	621	636
Gmina Sulików	966	940	917	4 195	3 772	3 667	953	1 214	1 250
Miasto Węgliniec	391	361	342	2 016	1 666	1 590	577	689	725
Gmina Węgliniec	835	769	710	3 816	3 338	3 309	973	1 191	1 201
Gmina Zgorzelec	1 241	1 333	1 357	5 928	5 568	5 698	1 250	1 671	1 744
Razem	30 683	29 840	28 916	145 559	130 267	127 111	41 054	48 734	50 001

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.



Wykres 1. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

3.2 Prognoza zmiany liczby ludności dla ZOI w perspektywie do roku 2030

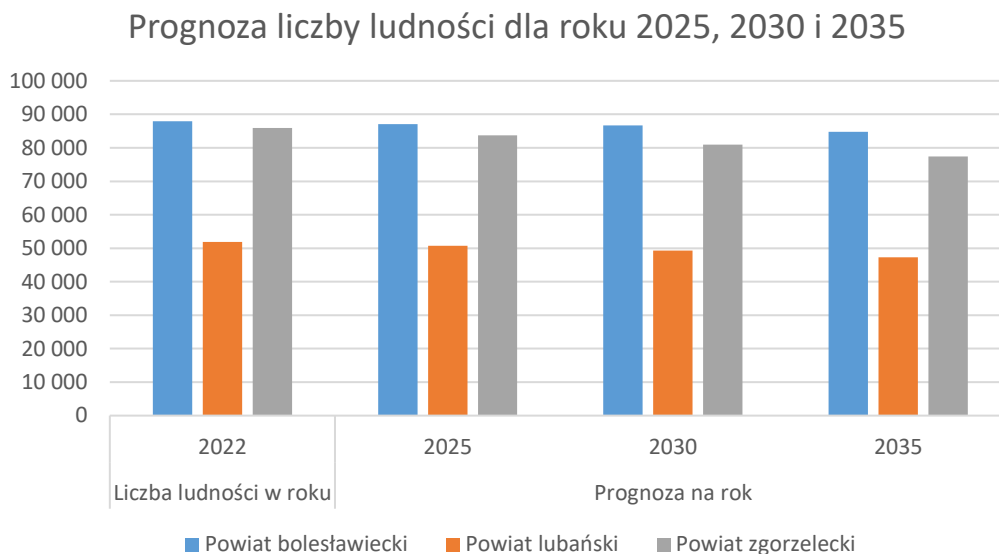
Podejmując działania związane z rozwojem różnych gałęzi transportu, planowaniem zagospodarowania przestrzennego, istotna jest analiza prognoz zmian liczby ludności.

Poniżej w tabeli i na wykresie przedstawiono zmiany liczby ludności dla powiatów ZOI w perspektywie do 2030 roku (brak danych dla poszczególnych gmin).

Tabela 4. Prognoza liczby ludności dla roku 2025, 2030 i 2035

Nazwa JST	Liczba ludności w roku		Prognoza na rok	
	2022	2025	2030	2035
Powiat bolesławiecki	87 922	87 085	86 699	84 820
Powiat lubański	51 886	50 761	49 284	47 281
Powiat zgorzelecki	85 898	83 765	80 933	77 375
Razem	225 706	221 611	216 916	209 476

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.



Wykres 2. Prognoza liczby ludności dla roku 2025, 2030 i 2035

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

Prognozy wskazują, że liczba ludności na obszarze ZOI do roku 2035 będzie spadać, a średnia wieku mieszkańców będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym).

3.3 Edukacja, uwarunkowania gospodarcze oraz inne mające wpływ na planowanie i rozwój mobilności

Oprócz struktury i prognoz liczby ludności wpływ na planowanie i rozwój mobilności mają lokalizacje placówek oświatowych, zakładów pracy oraz innych generatorów ruchu.

Na terenie Zachodniego Obszaru Integracji w 2020 r. według danych GUS funkcjonowało 77 szkół podstawowych, do których uczęszczało blisko 16 tys. uczniów.

Przy rekrutacji do szkół podstawowych obowiązuje rejonizacja – w pierwszej kolejności do szkół przyjmowani są kandydaci zamieszkali w obwodzie szkoły podstawowej. Uznaje się, że na obszarach miejskich czas dojścia pieszo ucznia szkoły podstawowej z miejsca zamieszkania do miejsca nauki nie przekracza 15–20 minut. Odmienna sytuacja występuje w gminach wiejskich, gdzie do jednej szkoły mogą uczęszczać uczniowie z kilku sąsiednich miejscowości. W takich przypadkach gminy zapewniają bezpłatny dowóz uczniów do szkół dedykowanymi autobusami lub zwracają koszty dojazdu.

Odmiennie wygląda sytuacja związana z dojazdami do szkół ponadpodstawowych, których na obszarze ZOI jest łącznie 8, w takich gminach jak: m. Bolesławiec (4 szkoły), Lubań (2), Bogatynia (1) i m. Zgorzelec (1). Obecnie nie ma jednego organizatora transportu ani wybranego operatora transportu zbiorowego, który zapewniałby takie dojazdy. Przewozy realizowane są między innymi na podstawie wydanych zezwoleń/zaświadczeń przez przewoźników prywatnych, którzy dostosowują swoje rozkłady jazdy do występujących potrzeb transportowych.

W 2020 r. na terenie Zachodniego Obszaru Integracji zarejestrowanych było łącznie 22 284 podmiotów gospodarczych. W porównaniu do 2014 r. nastąpił wzrost ogólnej ich liczby o ok. 7,9%. Powyższa

tendencja zauważalna była również w całym województwie Dolnośląskim. Dojazdy do zakładów pracy na obszarze ZOI odbywają się głównie samochodami osobowymi.

Inne generatory ruchu mające wpływ na kształtowanie mobilności to urzędy, sklepy, miejsca rozrywki. Na obszarze ZOI nie zidentyfikowano innych generatorów ruchu, które mogłyby znacząco generować liczbę podróży.

4 Analiza stanu mobilności

4.1 Ruch pieszcy, osoby z niepełnosprawnościami

Infrastruktura (między innymi chodniki) dla ruchu pieszego jest najlepiej rozwinięta w miastach Zachodniego Obszaru Integracji oraz słabiej – np. chodniki zwykle po jednej stronie drogi - w siedzibach gmin ZOI. Mniejsze miejscowości nie posiadają wystarczającej infrastruktury w postaci ciągów pieszych, przez co mieszkańcy poruszając się zmuszeni są korzystać z wąskich i nieutwardzonych poboczy lub z jezdni. Infrastruktura dla ruchu pieszego w centrach miast ZOI pomimo dobrego stanu technicznego chodników, wymaga dostosowania do poruszania się osób z niepełnosprawnościami, jak również eliminacji barier w postaci słupów oświetleniowych lub znaków drogowych, usytuowanych w ciągu chodników. W wybranych obszarach poza centrami miast oraz w obszarach pozamiejskich stan techniczny chodników wymaga poprawy lub jest ich brak.

Wyjątkiem są chodniki w miejscowościach, zlokalizowane wzdłuż dróg krajowych lub wojewódzkich. Problemem jest również brak oświetlenia chodników i poboczy na terenach wiejskich co znacznie pogarsza bezpieczeństwo pieszych w okresie jesienno-zimowym oraz w porach nocnych. W centrach miast i gmin, problem dla ruchu pieszych stanowi nie zawsze uporządkowane parkowanie, jak i wykorzystywanie chodników dla (krótkoterminowego) parkowania pojazdów samochodowych. Niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pieszego ma również duże natężenie ruchu samochodowego w na drogach nr 30 oraz 94. Brak dróg dla rowerów powoduje, że rowerzyści korzystają często z chodników. Podobnie jak w przypadku ruchu rowerowego infrastruktura dla pieszych w miejscowościach Zachodniego Obszaru Integracji znajduje się obecnie w fazie planowania i rozwoju.

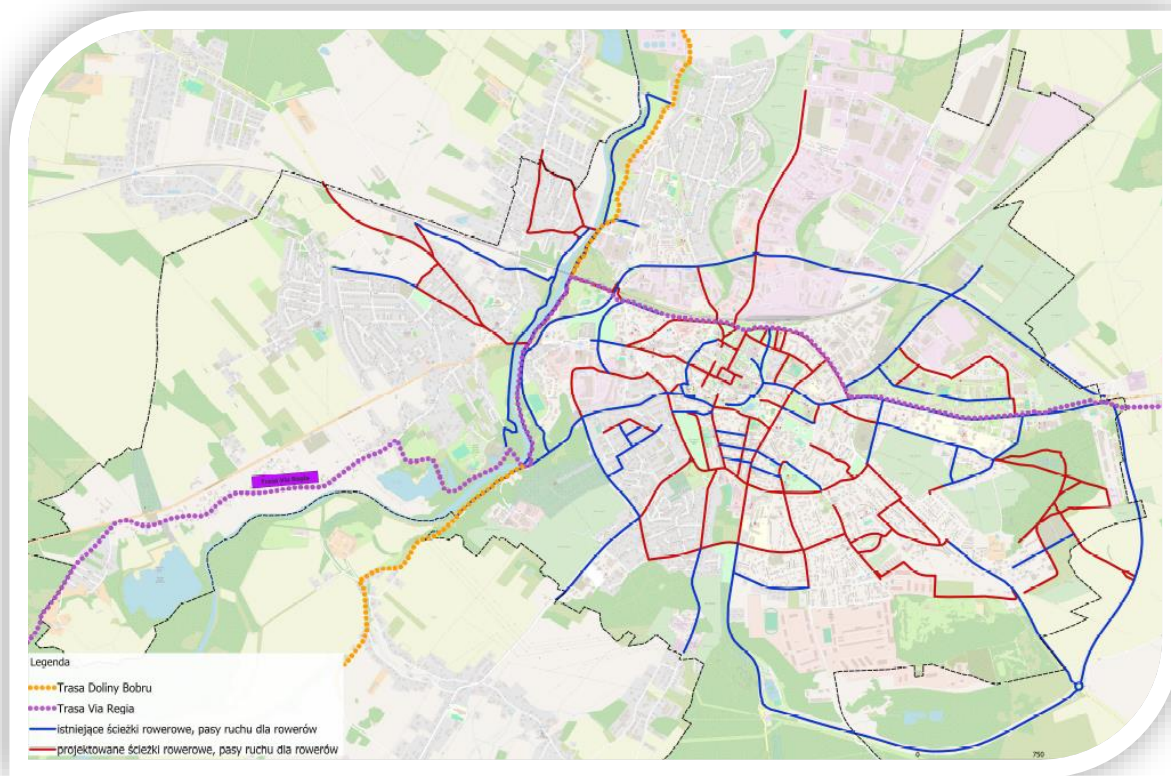
Ruch pieszcy stanowi podstawową formę poruszania się w mniejszych miastach i miejscowościach analizowanego obszaru. Ponadto stanowi uzupełnienie podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową).

W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszych powinno się zapewnić odpowiednią wysokość krawężników, szerokość i nawierzchnię chodników, która pozwoli na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób na wózkach inwalidzkich. Tworzona infrastruktura piesza powinna wpisywać się w założenie 8–80 (dostosowana do korzystania przez 8-latkę i 80-latkę). Ponadto powinno się niwelować miejsca parkingowe na chodnikach (włącznie z zakazem parkowania na nich i egzekwowaniem zakazu). Podnoszenie bezpieczeństwa pieszych powinno odbywać się poprzez doświetlanie przejść dla pieszych.

W części gmin zauważalne jest nadal występowanie braku ciągłości w infrastrukturze pieszej lub brak takiej infrastruktury w ogóle. Niedostateczny stan nawierzchni chodników, parkowanie samochodów na chodnikach ograniczające przestrzeń do poruszania się pieszym oraz sterowanie ruchem drogowym preferujące transport samochodowy stanowią kierunki interwencji w obszarze infrastruktury pieszej.

4.2 Transport rowerowy

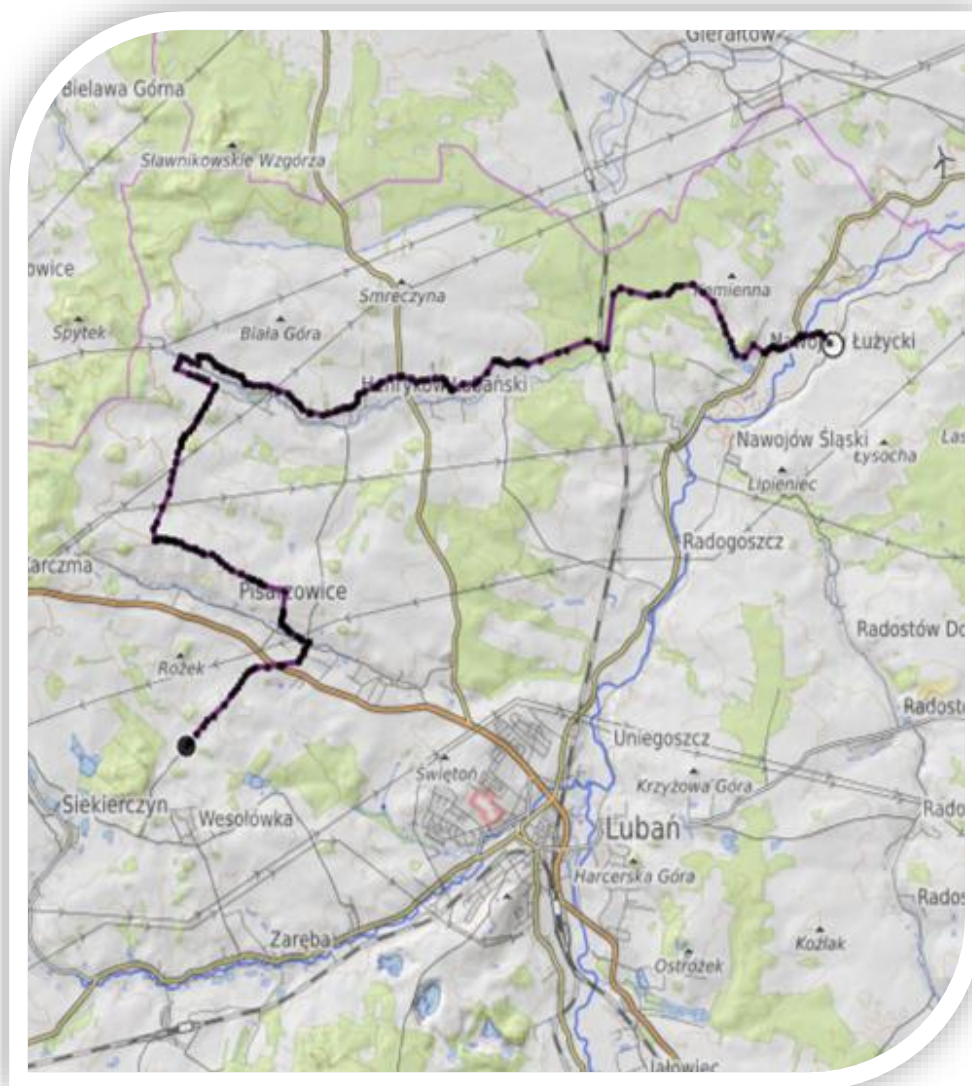
Infrastruktura dla ruchu rowerowego w Zachodnim Obszarze Integracji znajduje się obecnie w fazie planowania i rozwoju. W ZOI w roku 2020 było oddanych do użytku około 111,7 km dróg dla rowerów, z czego największą długość miały drogi dla rowerów w miastach Bolesławiec i Zgorzelec. W większości gmin ZOI nie ma jeszcze dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów. Infrastruktura dla ruchu rowerowego nie tworzy jednolitych ciągów rowerowych zarówno na obszarach gmin, jak i w połączeniach pomiędzy nimi.



Rysunek 1. Drogi dla rowerowe na terenie Miasta Bolesławca

Źródło: Urząd Miasta Bolesławiec.

Czynnikiem niekorzystnym dla rozwoju tej gałęzi transportu w codziennych podróżach międzygminnych jest ukształtowanie terenu w południowej części obszaru. Rozwój tej formy mobilności ograniczają również czynniki ekonomiczne i formalno-instytucjonalne.



Rysunek 2. Drogi dla rowerów na terenie gminy Lubań

Źródło: Gmina Lubań.

W przypadku konieczności redukcji kosztów inwestycji związanych z modernizacją infrastruktury drogowej w gminach, w pierwszej kolejności wstrzymuje się realizację budowy dróg dla rowerów. Problemem są również nieuregulowane sprawy własnościowe gruntów, w ramach których ma zostać poprowadzona ścieżka rowerowa co znacznie wydłuża czas przygotowania inwestycji.

Tabela 5. Długość dróg rowerowych ogółem w gminach ZOI

Jednostka terytorialna	2014	2020	2014=100(%)	Dolny Śląsk=100(%) rok 2020
Gmina Bogatynia (m-w) ¹	7,6	6,7	88,2	0,6
Gmina Bolesławiec (m)	14,0	37,1	265,0	3,3
Gmina Bolesławiec (w)	10,2	11,4	111,8	1,0
Gmina Gromadka (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Lubań (m)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Lubań (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Nowogrodzic (m-w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Osiecznica (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Pieńsk (m-w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Platerówka (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Siekierczyn (w)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Sulików (w)	0,0	0,5	-	0,0
Gmina Warta Bolesławiecka (w)	0,0	8,5	-	0,8
Gmina Węglińiec (m-w)	0,0	10,5	-	0,9
Gmina Zawidów (m)	0,0	0,0	-	0,0
Gmina Zgorzelec (m)	14,5	22,0	151,7	2,0
Gmina Zgorzelec (w)	0,0	15,0	-	1,3
Zachodni Obszar Integracji	46,3	111,7	241,3	10,0
Dolny Śląsk	779,6	1 119,2	143,6	100,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Możliwości rozwoju tej formy mobilności leżą przede wszystkim w rozbudowie infrastruktury dla rowerów, promocji tej formy podróżowania wśród mieszkańców, wykorzystania walorów turystycznych regionu dla ruchu rowerowego, jak również w realizacji na terenie miast systemów typu „rower miejski”.



Fotografia 1. Przykłady rozwiązań prorowerowych na terenie ZOI – Gmina Warta Bolesławiecka

Źródło: Opracowanie własne.

¹ Według informacji przekazanej przez gminę Bogatynia – w badanym okresie na terenie gminy nie zlikwidowano żadnych ścieżek rowerowych, zatem wskaźnik dla 2020 r. winien być tożsamy z tym dla 2014 r. Różnica może wynikać ze zmiany kwalifikacji tego co w badanym okresie było uznawane za drogę rowerową.

Na przestrzeni analizowanych lat widoczny jest rozwój ścieżek/dróg rowerowych na terenie Zachodniego Obszaru Integracji. Niemniej jednak nadal nie tworzą one spójnego systemu i wymagają szeregu inwestycji. Docelowo powinny one łączyć miejscowości na terenie ZOI.

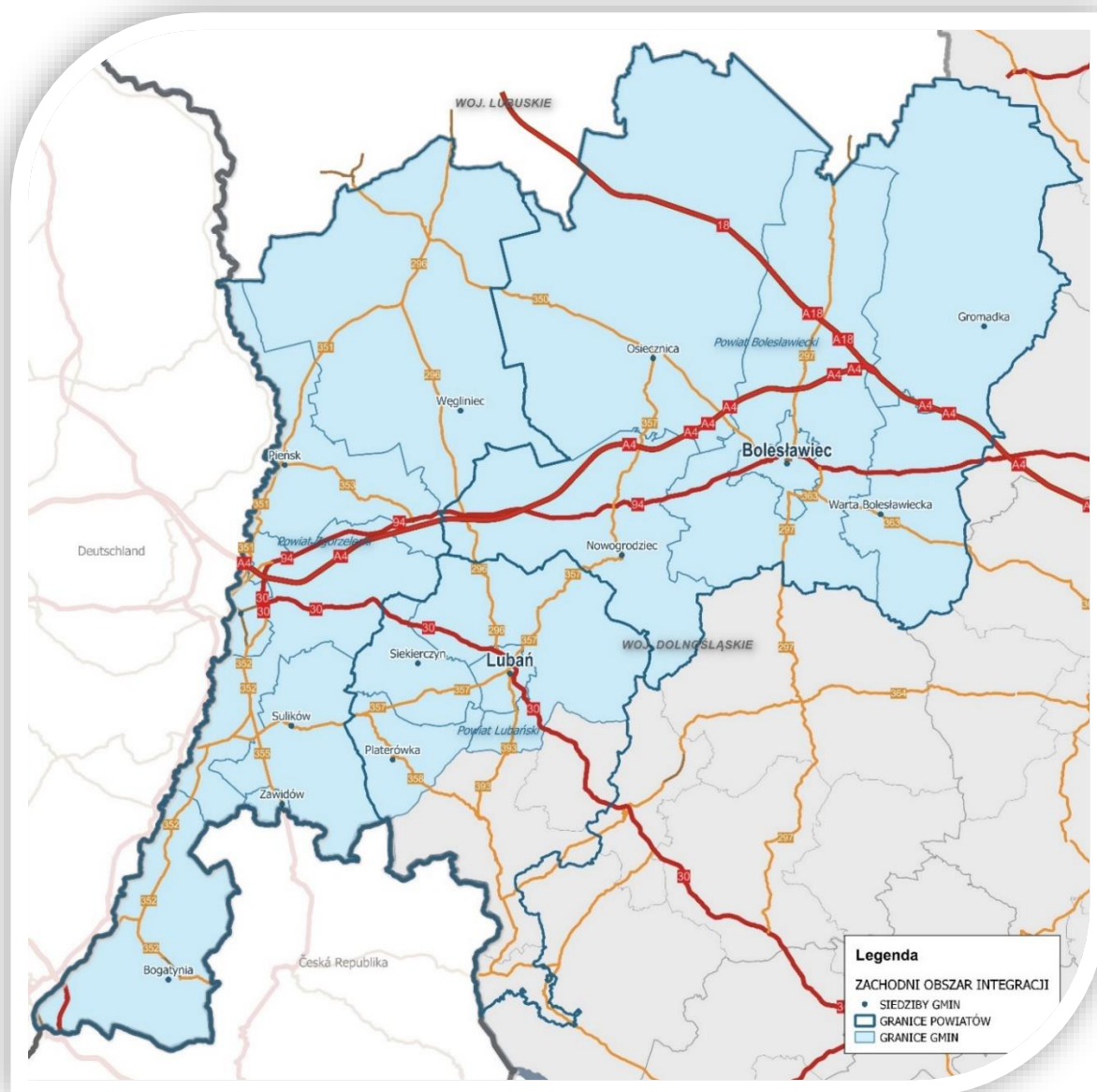
4.3 Transport drogowy

Wdrażanie zrównoważonej mobilności w obszarze ZOI ma zapewnić sprawny, funkcjonalny, bezpieczny oraz ekologiczny przepływ osób i towarów w transporcie drogowym. Transport w ZOI opiera się obecnie na rozbudowanej sieci dróg oraz rozwijającej się sieci kolejowej, w tym na rozszerzającej się ofercie istniejących i nowych pasażerskich połączeń kolejowych.

Układ drogowy tworzą drogi:

- autostrada A4 i A18,
- krajowe nr 30 i nr 94,
- wojewódzkie 296, 297, 351, 352, 355, 357, 358, 363,
- powiatowe,
- gminne.

Poniżej został pokazany rysunek przedstawiający układ drogowy w obszarze ZOI.



Rysunek 3. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie ZOI

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

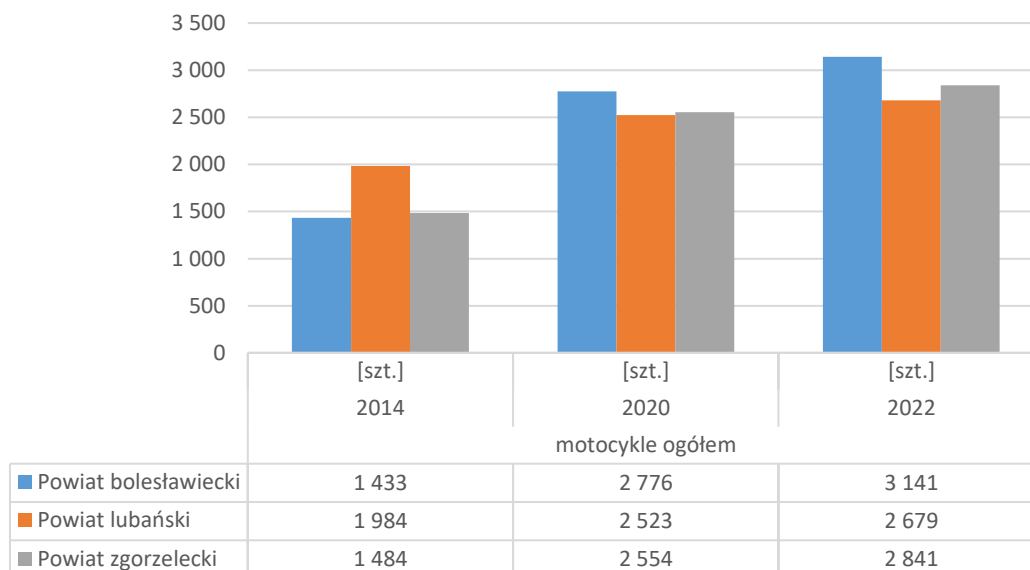
W celu zmniejszenia natężenia ruchu w miejscowościach ZOI należy rozważyć budowę obwodnic, ich budowa pozwala na:

- uspakajanie ruchu wewnątrz obszaru objętego obwodnicą,
- wyeliminowanie ruchu przejazdów tranzytowych,
- ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych lub co najmniej ich określonej grupy,
- wprowadzenie większego priorytetu dla pieszych, rowerzystów i pojazdów komunikacji zbiorowej co najmniej w obszarze centrum.

Działania takie pozwalają na zmniejszenie ruchu pojazdów, a przez to na wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie emisji liniowej oraz podniesienie komfortu życia mieszkańców.

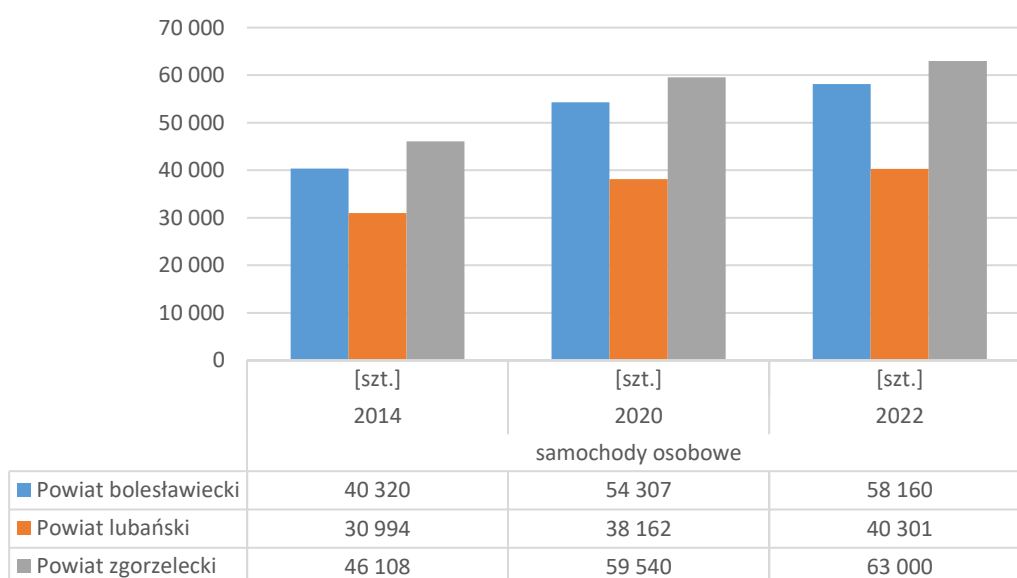
4.4 Transport indywidualny- samochodowy

W Polsce – jak i w większości krajów w Europie – w dalszym ciągu obserwuje się intensywny wzrost liczby motocykli oraz samochodów osobowych. Przekłada się to na wzrost zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczenia dróg, a także sprzyja rozwojowi zjawiska suburbanizacji. Poniżej przedstawiono porównanie liczby zarejestrowanych motocykli i pojazdów osobowych w latach 2014, 2020 i 2022 na obszarze ZOI.



Wykres 3. Liczba zarejestrowanych motocykli w powiatach ZOI

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 4. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiatach ZOI

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przedstawione powyżej dane pokazują, że mieszkańcy ZOI traktują transport indywidualny, głównie samochód jako podstawowy środek transportu. Warunkami sprzyjającymi do rozwoju tego rodzaju transportu jest dostępność pojazdów (zarówno krajowych, jak i z zagranicy) rozwój i dostępność infrastruktury drogowej. Plany remontów i budowy nowych dróg pośrednio zachęcają do korzystania z tej formy transportu. Uzależnienie od samochodów osobowych prowadzi do problemów niemal w każdym obszarze polityki samorządów.

4.4.1 Analiza ruchu samochodowego

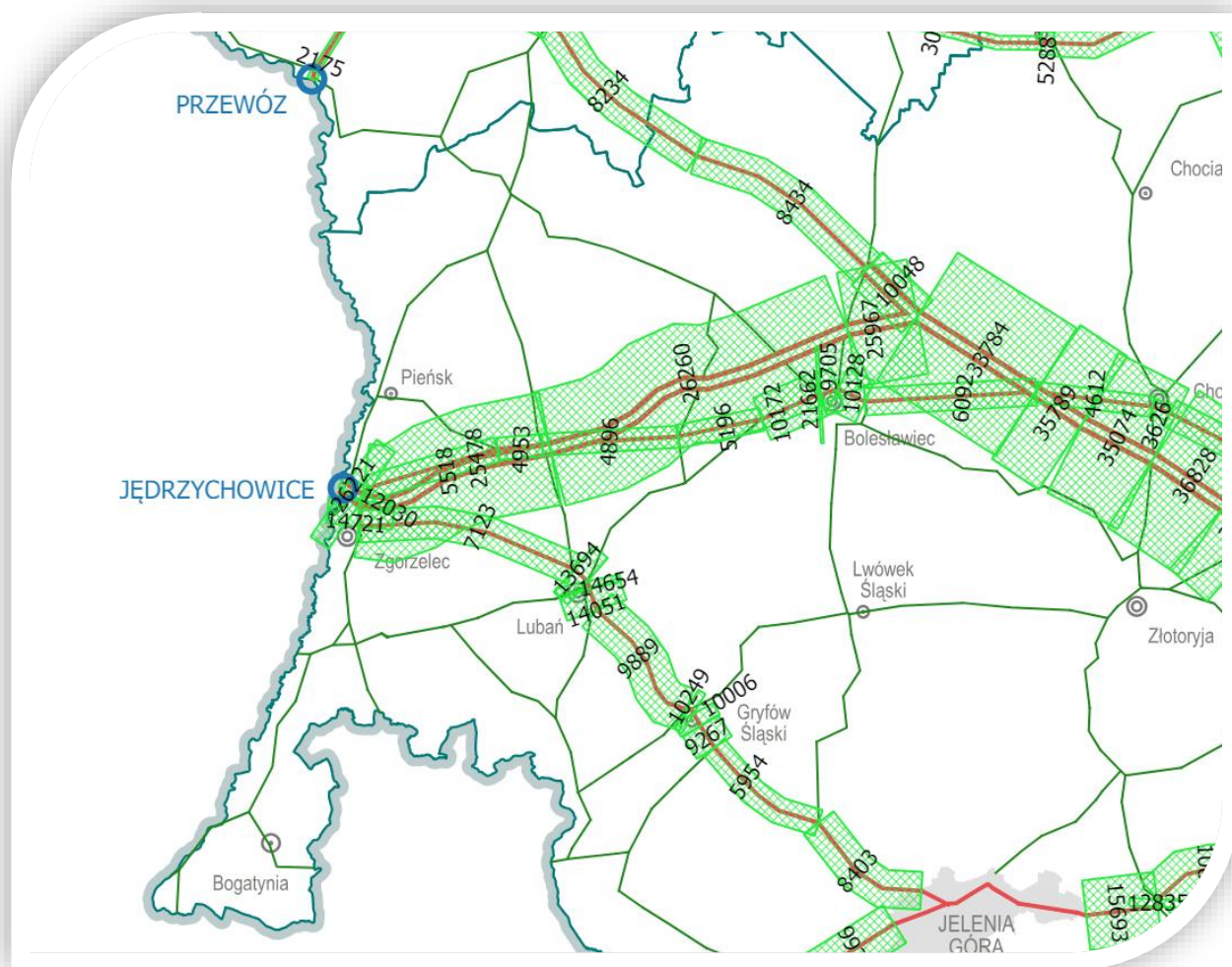
Na drogach ZOI występuje duży ruch samochodowy, co obrazują wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR). Ostatni Generalny Pomiar Ruchu został wykonany w 2020 roku a wcześniejszy w 2015 roku.

Według GPR 2020 wartość średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR) w województwie dolnośląskim wynosiła:

- dla dróg krajowych 16 933 poj./dobę (przy SDRR dla kraju – 13 574 poj./dobę),
- dla dróg wojewódzkich 4 176 poj./dobę (przy SDRR dla kraju – 4 231 poj./dobę).

W porównaniu z GPR 2015 SDRR w GPR 2020 w województwie dolnośląskim na drogach krajowych ruch wzrósł o 29 % (przy średniej krajowej wynoszącej 21 %). W 2015 roku wynosił on 13 098 poj./dobę (przy średniej krajowej wynoszącej 11 178 poj./dobę). W obszarze ZOI w GPR 2020 odnotowano SDRR:

- na autostradzie A4, poniżej 30 tys. poj./dobę na odcinku z kierunku granicy Państwa do węzła Krzyżowa),
- na autostradzie A18, poniżej 11 tys. poj./dobę,
- drogach krajowych DK30 poniżej 15 tys. poj./dobę,
- na DK 94, poniżej 10 tys. poj./dobę.



Rysunek 4. Średni dobowy ruch pojazdów - GPR 2020

Źródło: GPR 2020, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Na drogach wojewódzkich SDRR w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015 wzrósł o blisko 22,5 % (przy średniej krajowej 20 %). W 2015 roku wynosił on 3 410 poj./dobę (przy średniej krajowej wynoszącej 3 520 poj./dobę).

4.4.2 Polityka parkingowa

Prawidłowo prowadzony system transportowy charakteryzuje się także konsekwentnie realizowaną polityką parkingową, zapewniającą możliwość sprawnego pozostawienia środka transportu w różnych punktach miasta. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest nie tylko konieczna w pobliżu generatorów ruchu, ale także miejsc przesiadki z jednej formy transportu na drugą, czyli w węzłach przesiadkowych.

Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na przykładzie obszaru ZOI uwidacznia się ta niedogodność.

Pozornie wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem jest budowa nowych parkingów, jednak przykłady europejskie pokazują, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost

zatłoczenia centrów miast. Jednym z elementów polityki parkingowej są strefy płatnego parkowania, które mają za zadanie uporządkować parkowanie oraz wymusić rotację pojazdów.

W obszarze ZOI funkcjonują cztery strefy płatnego parkowania:

- Strefa Płatnego Parkowania w Bolesławcu,
- Strefa Płatnego Parkowania w Zgorzelcu,
- Strefa Płatnego Parkowania w Lubaniu,
- Strefa Płatnego Parkowania w Nowogrodźcu.

4.4.2.1 Strefa płatnego parkowania w Bolesławcu

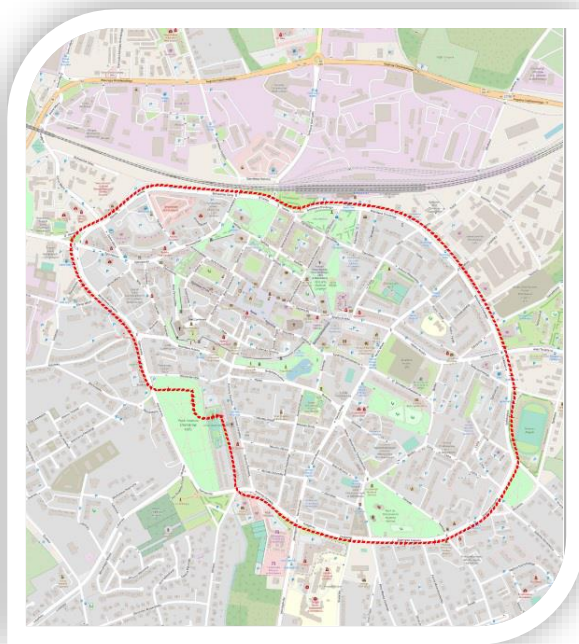
Niestrzeżoną strefę płatnego parkowania w Bolesławcu określono w uchwale nr XIX/205/2020 Rady Miasta Bolesławiec. Płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do piątku, oprócz świąt w godzinach od 8.00 do 18.00.

Stawki za parkowanie zostały określone w wysokości:

- do pół godziny postoj - 1,00 zł;
- za pierwszą godzinę postoj - 3,00 zł;
- za drugą godzinę postoj - 3,60 zł;
- za trzecią godzinę postoj - 4,30 zł;
- za czwartą i kolejne godziny postoj - 3,00 zł.

Mieszkańcy mogą wykupić abonament okresowy np. na 1 miesiąc za kwotę 20 zł/ pojazd lub 12 miesięcy za kwotę 200 zł/ pojazd.

Strefa obejmuje 56 ulic, poniżej został przedstawiony zakres strefy płatnego parkowania.



Rysunek 5. Granice strefy płatnego parkowania w Bolesławcu

Źródło: Uchwała nr XIX/205/2020 Rady Miasta Bolesławiec.

4.4.2.2 *Strefa płatnego parkowania w Zgorzelcu*

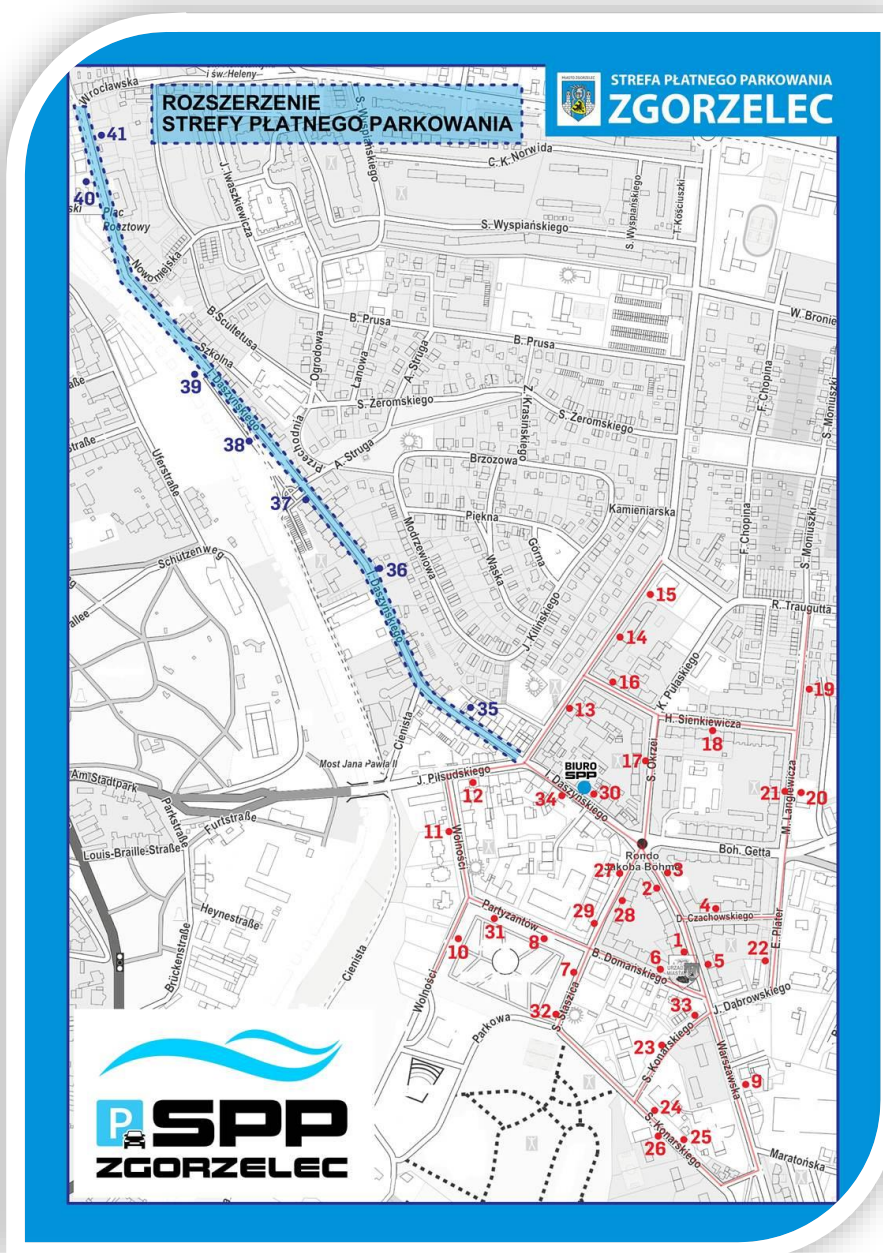
Niestrzeżoną strefę płatnego parkowania w Zgorzelcu określono w uchwale nr 372/2022 Rady Miasta Zgorzelec. Płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do piątku od 8.00 do 17.00 z wyłączeniem dni wolnych ustawowo.

Stawki za parkowanie zostały określone w wysokości:

- do pół godziny postoju - 1,50 zł;
- za pierwszą godzinę postoju - 3,50 zł;
- za drugą godzinę postoju - 3,90 zł;
- za trzecią godzinę postoju - 4,30 zł;
- za czwartą i kolejne godziny postoju - 3,50 zł
- dzienna opłata za parkowanie w czasie funkcjonowania strefy płatnego parkowania – 15,00 zł

Mieszkańcy mogą wykupić abonament okresowy np. na 1 miesiąc za kwotę 20 zł/ pierwszy pojazd lub 12 miesięcy za kwotę 200 zł/ pierwszy pojazd.

Strefa obejmuje 14 ulic, poniżej został przedstawiony zakres strefy płatnego parkowania.



Rysunek 6. Granice strefy płatnego parkowania w Zgorzelcu

Źródło: Uchwała nr 372/2022 Rady Miasta Zgorzelec.

4.4.2.3 Strefa płatnego parkowania w Lubaniu

Niestrzeżoną strefę płatnego parkowania w Lubaniu określono w uchwale nr XXII/137/2020 Rady Miasta Lubań. Płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do piątku od 10.00 do 18.00 z wyłączeniem dni wolnych ustawowo.

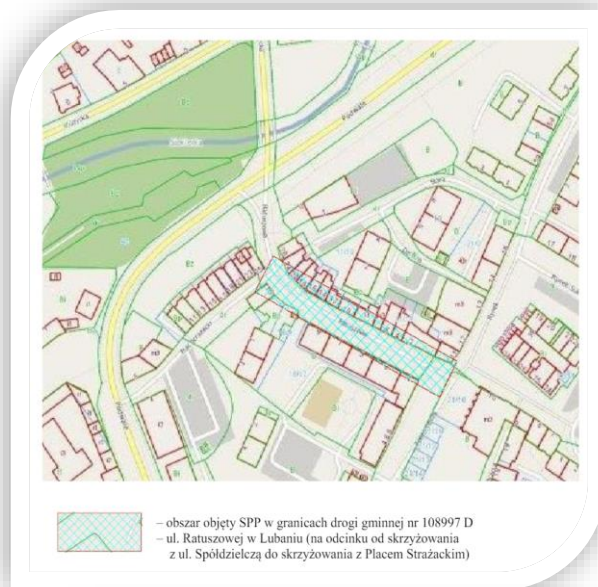
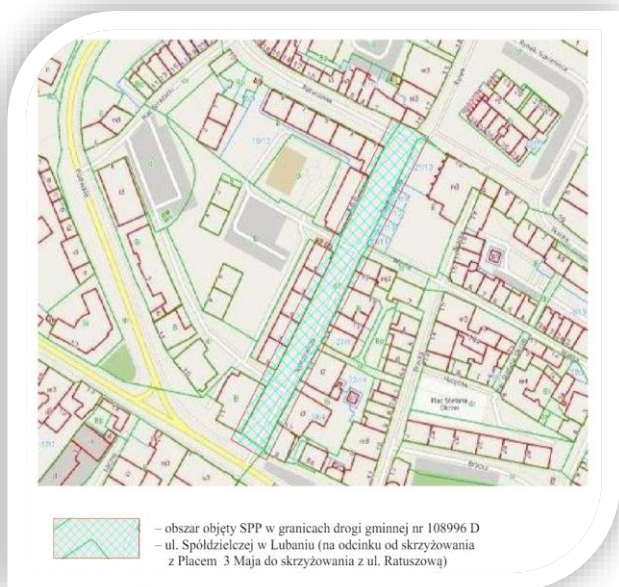
Stawki za parkowanie zostały określone w wysokości:

- do pół godziny postoju - 1,00 zł;
- za pierwszą godzinę postoju - 2,00 zł;

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

- za dwie godziny - 4,40 zł;
- za trzy godziny - 7,20 zł;
- za czwartą i kolejne godziny postoju - 2,00 zł
- dzienna opłata za parkowanie w czasie funkcjonowania strefy płatnego parkowania – 12,00 zł

Strefa obejmuje 4 ulice, poniżej został przedstawiony zakres strefy płatnego parkowania.



Rysunek 7. Granice strefy płatnego parkowania w Lubaniu

Źródło: Uchwały nr XXII/137/2020 Rady Miasta Lubań.

4.4.2.4 Strefa płatnego parkowania w Nowogrodzcu

Niestrzeżoną strefę płatnego parkowania w Nowogrodzcu określono w uchwale nr XLIX/315/22 Rady Miasta Nowogrodzic. Płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do piątku od 8.00 do 16.00 z wyłączeniem dni wolnych ustawowo.

Stawki za parkowanie zostały określone w wysokości:

- do pół godziny postoj – brak opłaty;
- za pierwszą godzinę postoj – 1,00 zł;
- za drugą godzinę postoj – 1,20 zł;
- za trzecią godzinę postoj – 1,40 zł;
- za czwartą i każdą kolejną – 1,00 zł

Poniżej został przedstawiony zakres strefy płatnego parkowania.



Rysunek 8. Granice strefy płatnego parkowania w Nowogrodzcu

Źródło: Uchwale nr XLIX/315/22 Rady Miasta Nowogrodzic.

4.4.3 Podsumowanie

W rzeczywistości zrównoważone zarządzanie parkingami może pomóc w uwolnieniu cennej przestrzeni publicznej, zwiększyć atrakcyjność miast, wspierać lokalną gospodarkę, zmniejszyć zatłoczenie na drogach, poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza, a ponadto generować przychody na inwestycje w zrównoważoną mobilność i ulepszenia miejskie.

Mając na uwadze, że strefy płatnego parkowania działają obecnie w czterech miastach na obszarze ZOI należy w przyszłości rozważyć:

- opracowanie wspólnej polityki parkingowej dla całego obszaru,
- usprawniać funkcjonowanie istniejących stref np. 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 badań i analiz istniejące strefy płatnego parkowania o kolejne ulice,
- należy stosować najnowsze rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne wspomagające działalność stref płatnego parkowania,
- przeprowadzać analizy zasadności wprowadzania polityki parkingowej w kolejnych miejscowościach na obszarze ZOI,
- porządkować parkowanie pojazdów poprzez systematyczne egzekwowanie przepisów dot. parkowania,
- tworzyć specjalne miejsca parkingowe dla autobusów turystycznych w centrach miast i miejscowości i stałe miejsca parkingowe oraz parkingi dla nich poza centrum.

4.5 Transport Zbiorowy

Zrównoważony rozwój mobilności polega na szukaniu rozwiązań wspierających alternatywne środki transportu wobec samochodu tj. między innymi transport zbiorowy. Zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców i wybór alternatywnych środków transportu przez mieszkańców ZOI pozwoli na:

- zmniejszenie natężenia ruchu na drogach wynikające ze spadku zapotrzebowania na korzystanie z samochodu osobowego w podróżach obligatoryjnych,
- wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie jego zagrożonych uczestników (głównie pieszych),
- zmniejszenie poziomu emisji liniowej – komunikacyjnej, w tym szczególnie NO_x, CO₂ i PM 2,5,
- zmniejszenie zapotrzebowania na miejsca postojowe (parkingowe) w centrach miast i miejscowościach w ZOI,
- wzrost mobilności aktywnej mieszkańców, m.in. poprzez dojście piesze lub dojazd rowerem do pobliskiego przystanku.

Pomimo braku zapisów w większości dokumentów strategicznych oraz niskiej zgodności ich zapisów z ideą zrównoważonej mobilności miejskiej, jednostki podjęły już pierwsze kroki związane z rozwojem zrównoważonej mobilności miejskiej w ZOI. Efektem ich działań jest przede wszystkim rozwój transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej (organizowanego jako komunikacja miejska, gminna i powiatowa przez powiaty i gminy).

4.5.1 Transport autobusowy

W gminach ZOI funkcjonuje autobusowa komunikacja:

- miejska:
 - w Bolesławcu, realizowana przez Miejski Zakład Komunikacji w Bolesławcu sp. z o.o. (dalej także jako MZK w Bolesławcu),
 - w Zgorzelcu, realizowana przez firmę Astel,
 - w Lubaniu, realizowana przez firmę F.H.U. „Bielawa”,
- gminna – realizowana przez prywatnych przewoźników, która zapewnia głównie dowóz dzieci do szkół,
- powiatowa – realizowana przez prywatnych przewoźników, która zapewnia połączenia w obrębie powiatów, w tym dowóz dzieci do szkół ponadpodstawowych,
- ponadpowiatowa – realizowana przez prywatnych przewoźników na zasadach komercyjnych, która łączy obszar ZOI z innymi miastami w województwie oraz kraju.

4.5.2 Komunikacja miejska

Bolesławiec

W ramach komunikacji miejskiej na terenie miasta Bolesławiec funkcjonuje 12 linii. Poniżej w tabeli został przedstawiony wykaz linii oraz schemat komunikacji miejskiej.

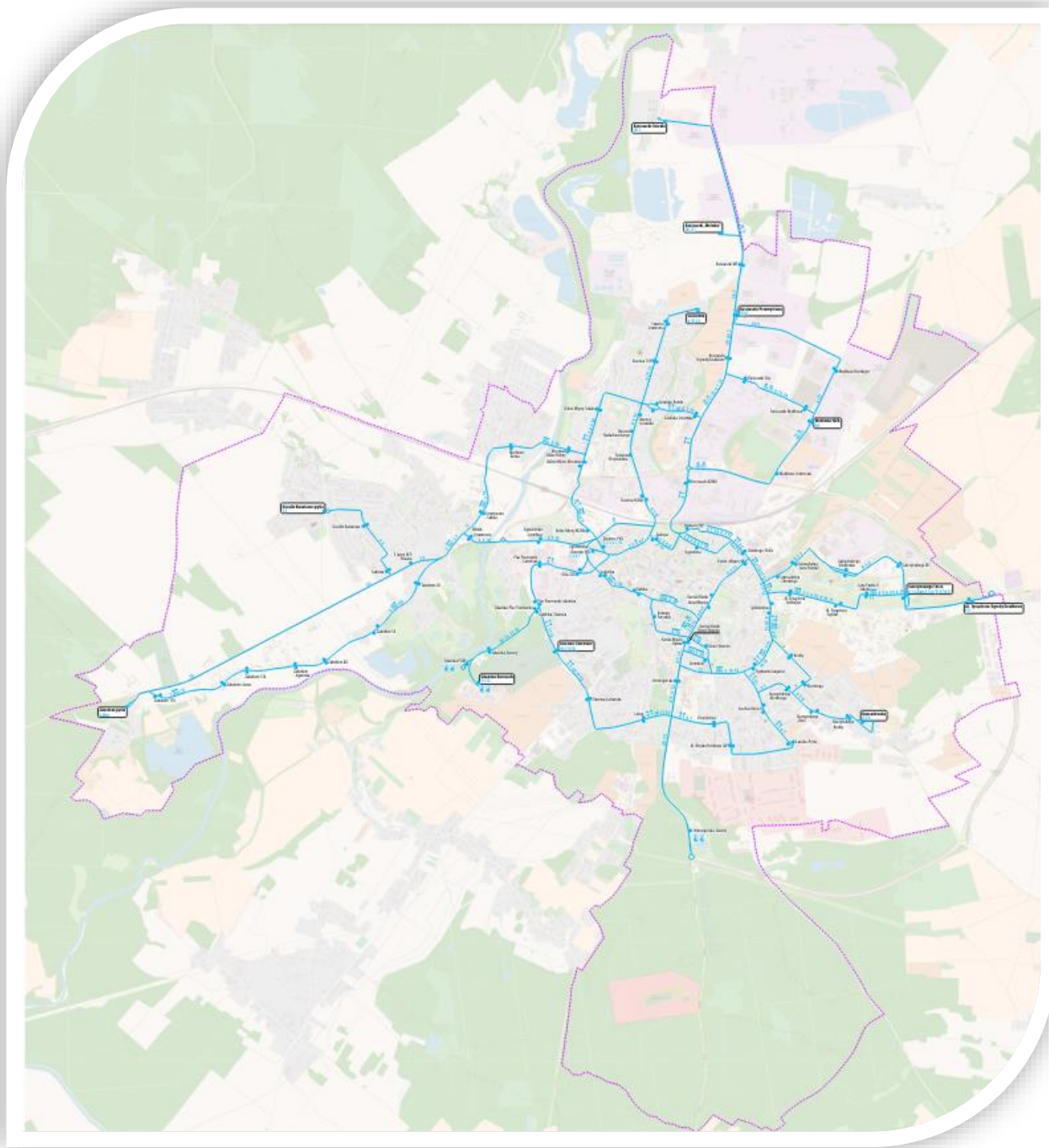
Tabela 6. Linie komunikacji miejskiej w mieście Bolesławiec

Nr i nazwa linii	Trasa na terenie miasta
Linia nr 0 Gałczyńskiego pętla – Gałczyńskiego pętla	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Gałczyńskiego – Staroszkolna – Chrobrego – Dworzec PKP – Kościuszki (wybrane kursy: Kościuszki – Modłowa – Kościuszki) – Góralska – Dolne Młyny – Orla – Plac Piastowski (wybrane kursy: Gdańska – Gdańska EUROCASH – Gdańska) – Śluzowa Cmentarz – Leśna – Zwycięstwa – Al. Wojska Polskiego – Łasicka – Zygmunta Augusta – Spółdzielcza – Staroszkolna – Gałczyńskiego – GAŁCZYŃSKIEGO pętla (linia jednokierunkowa)
Linia nr 1 Gałczyńskiego pętla – Gałczyńskiego pętla	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Gałczyńskiego – Staroszkolna – Chrobrego – Spółdzielcza – Zygmunta Augusta – Łasicka – Al. Wojska Polskiego – Zwycięstwa – Leśna – Śluzowa Cmentarz (wybrane kursy: Śluzowa – Gdańska – Gdańska EUROCASH – Gdańska) – Plac Piastowski – Orla – Dworzec PKS – Dolne Młyny – Góralska – Kościuszki (wybrane kursy: Kościuszki – Modłowa – Kościuszki) – Ogrodowa – Chrobrego – Staroszkolna – Gałczyńskiego – GAŁCZYŃSKIEGO pętla (linia jednokierunkowa)
Linia nr 2 Gałczyńskiego Zabobrze	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Gałczyńskiego – Staroszkolna – Chrobrego – Dworzec PKP /z powrotem Ogrodowa/ – Sądowa – Dworzec PKS – Dolne Młyny – Bema – Ceramiczna – Zabobrze – ZABOBRZE PĘTLA
Linia nr 3 Osiedle Kwiatowe – Gałczyńskiego pętla	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Jana Pawła II – Al. Tysiąclecia – Chrobrego – Dworzec PKP /z powrotem Ogrodowa/ - Sądowa – Dworzec PKS – Zgorzelecka – Widok – Gen. A.E.F. „Nila”- Różana – Sadowa – Tulipanowa (Osiedle Kwiatowe I) – Stokrotek (OSIEDLE KWIATOWE pętla) (wybrane kursy: Świerkowa – Widok – Narcyzów – Stokrotek)
Linia nr 4 Konradowska – Graniczna (Osiedle Kościuszki)	KONRADOWSKA – Starzyńskiego – Łasicka – Al. Wojska Polskiego – Zwycięstwa – Jeleniogórska – Karola Miarki – Żwirki i Wigury – Chrobrego – Dworzec PKP /z powrotem Ogrodowa/ - Sądowa – Staszica - GRANICZNA (wybrane kursy w sobotę i w niedzielę: Staszica – Góralska – Kościuszki – KOŚCIUSZKI „MRÓWKA” – KOŚCIUSZKI OSIEDLE) <u>TRASA W NIEDZIELĘ:</u> ŚLUZOWA CMENTARZ – Leśna – Jeleniogórska – Karola Miarki – Żwirki i Wigury – Chrobrego – Dworzec PKP – Sądowa – Staszica – Graniczna – Góralska – Kościuszki – KOŚCIUSZKI „MRÓWKA” – KOŚCIUSZKI OSIEDLE
Linia nr 5 Osiedle Kwiatowe – Gałczyńskiego pętla	OSIEDLE KWIATOWE – Sadowa – Ceramiczna – Mostowa – Dolne Młyny – Staszica – Łokietka – Kubika – Karola Miarki – Górników – Zygmunta Augusta – Spółdzielcza – Al. Tysiąclecia – Jana Pawła II – GAŁCZYŃSKIEGO pętla
Linia nr 6 Kościuszki Gałczyńskiego pętla	Gałczyńskiego pętla – Jana Pawła II – Al. Tysiąclecia – Chrobrego – Dworzec PKP /z powrotem Ogrodowa/ - Sądowa – Dworzec PKS – Dolne Młyny – Góralska – Kościuszki (wybrane kursy: Kościuszki – Modłowa) – KOŚCIUSZKI PRZEMYSŁOWA

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

Linia nr 7 Konradowska – Kościuszki	KONRADOWSKA – Starzyńskiego – Łasicka – Al. Wojska Polskiego – Zwycięstwa – Jeleniogórska – Karola Miarki – Żwirki i Wigury – Chrobrego – Dworzec PKP/z powrotem Ogrodowa/ - Sądowa – Dworzec PKS (wybrane kursy: Staszica – GRANICZNA) – Góralska – Kościuszki (wybrane kursy: Kościuszki Mrówka) – KOŚCIUSZKI OSIEDLE
Linia nr 9 Konradowska – Gałczyńskiego pętla	KONRADOWSKA - Starzyńskiego – Kleeberga – Kosiby – Spółdzielcza –Al. Tysiąclecia – Jana Pawła – GAŁCZYŃSKIEGO pętla
Linia nr 10 Gałczyńskiego pętla – Zabobrze pętla	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Jana Pawła II – Al. Tysiąclecia – Spółdzielcza – Zygmunta Augusta – Dzieci Wrześni /z powrotem Karola Miarki, Górników/ - Komuny Paryskiej – Kubika – Łokietka – Dworzec PKS – Dolne Młyny – Mostowa – Bema – Ceramiczna – ZABOBRZE PĘTLA
Linia nr 11 Gałczyńskiego pętla – Gdańska Eurocash	GAŁCZYŃSKIEGO pętla – Jana Pawła II – Al. Tysiąclecia – Żwirki i Wigury – Karola Miarki – Jeleniogórska – Leśna – Śluzowa – Śluzowa Cmentarz – Gdańska – GDAŃSKA EUROCASH
Linia nr 12 Graniczna pętla – Gdańska Eurocash	GRANICZNA – Staszica – Sądowa – Ogrodowa – Chrobrego – Spółdzielcza – Zygmunta Augusta – Jeleniogórska – Leśna – Śluzowa – Gdańska – GDAŃSKA EUROCASH

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Bolesławcu.



Rysunek 9. Schemat komunikacji miejskiej w Bolesławcu

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Bolesławcu.

Obecnie komunikacja zbiorowa na terenie Bolesławca jest bezpłatna.

Zgorzelec

Na obszarze miasta Zgorzelca funkcjonują 3 linie komunikacji miejskiej oraz jedna linia transgraniczna Zgorzelec/ Görlitz. Poniżej w tabeli przedstawiono wykaz linii komunikacji miejskiej.

Tabela 7. Linie komunikacji miejskiej w mieście Zgorzelec

Nr i nazwa linii	Trasa na terenie miasta
Linia nr 3 E. Orzeszkowej - ul. Bolesławiecka oraz ul. Bolesławiecka - E. Orzeszkowej	Bolesławiecka - Lubańska - Kościuszki - Broniewskiego - Poniatowskiego - Traugutta - Tuwima - Armii Krajowej - E. Plater - Warszawska - Łużycka - E. Orzeszkowej oraz E. Orzeszkowej - Łużycka - Warszawska - Zgorzelec Centrum (Dąbrowskiego - nowy przystanek) - Armii Krajowej - Tuwima - Traugutta - Poniatowskiego - Kościuszki - Lubańska - Bolesławiecka
Linia nr 4 ul. Krańcowa - ul. Reymonta oraz ul. Reymonta - ul. Krańcowa	Krańcowa - Lubańska - Kościuszki - Broniewskiego - Poniatowskiego - Langiewicza - E. Plater - Warszawska - Łużycka - Orzeszkowej (część kursów) - Reymonta oraz Reymonta - Orzeszkowej (część kursów) - Łużycka - Warszawska - Zgorzelec Centrum (Dąbrowskiego - nowy przystanek) - Langiewicza - Poniatowskiego - Broniewskiego - Kościuszki - Lubańska - Krańcowa
Linia nr 5 ul. Bolesławiecka - ul. Reymonta (pętla)	Bolesławiecka - Lubańska - Kościuszki - Broniewskiego - Poniatowskiego - Traugutta - Tuwima - Armii Krajowej - E. Plater - Warszawska - Łużycka - Reymonta
Linia nr A Wydłużona Görlitzka linia autobusowa	Partyzantów – Dom Kultury, Zgorzelec Centrum (Dąbrowskiego), Sienkiewicza – Poczta oraz Piłsudskiego Granica.

Źródło: *Strona internetowa bus.zgorzelec.eu.*

Bilety w komunikacji miejskiej w Zgorzelcu są płatne a ich ceny wynoszą:

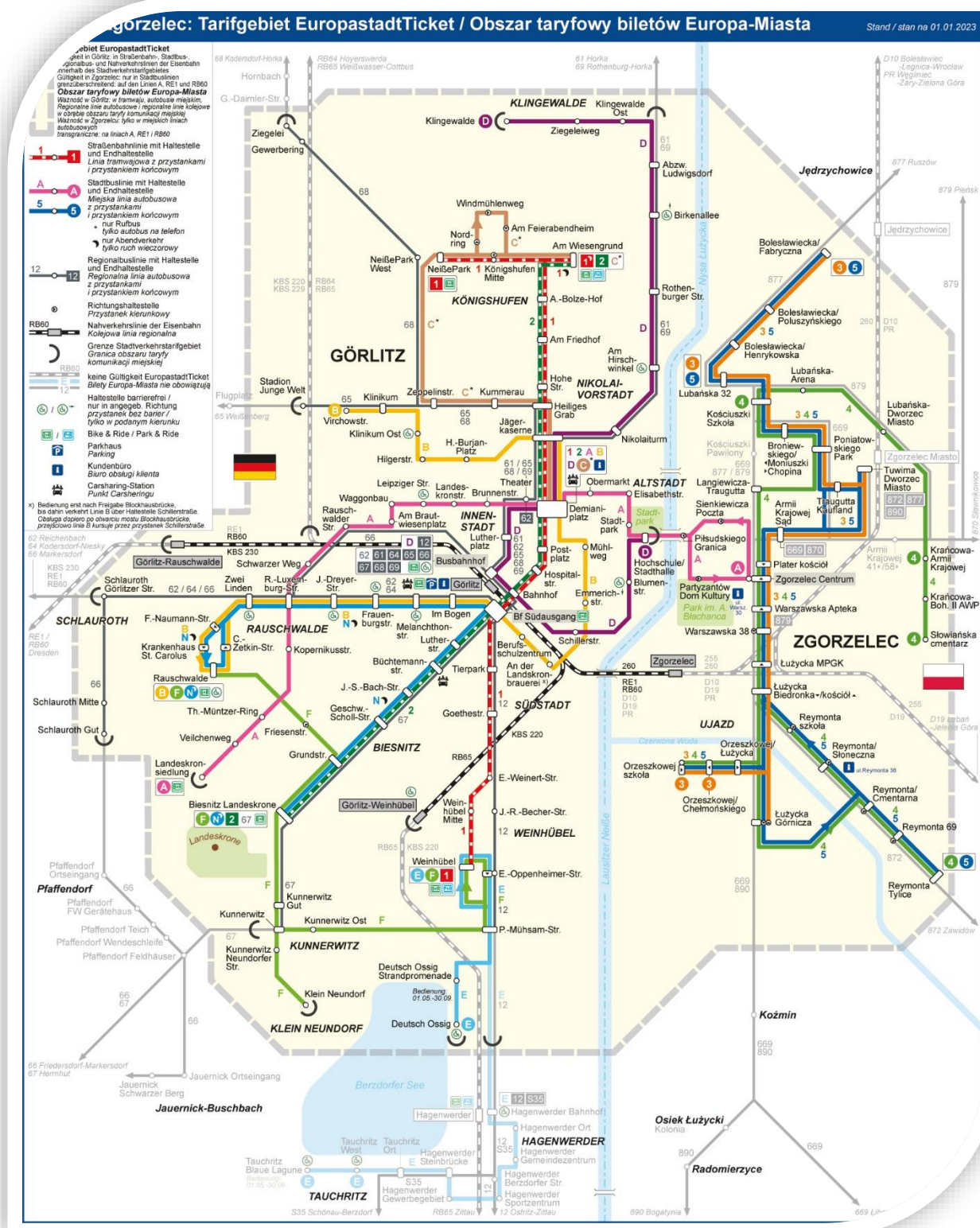
- bilet normalny - 3,5 zł,
- bilet ulgowy – 2 zł,
- bilet miesięczny – 100 zł.

Ponadto na terenie Zgorzelca obowiązuje tzw. jeden bilet Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz.

Zakres obowiązywania biletu Europa-Miasta obejmuje obszar taryfowy komunikacji miejskiej w Görlitz zgodnie z postanowieniami taryfowymi ZVON, całą linię transgraniczną A, pociągi przewoźnika kolejowego Die Länderbahn GmbH DLB pomiędzy stacjami Görlitz i Zgorzelec oraz linie 3, 4 i 5 realizowane w ramach komunikacji miejskiej na obszarze miasta Zgorzelec.

Poniżej został przedstawiony schemat komunikacji zbiorowej, na której obowiązuje jeden bilet Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz.

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI



Rysunek 10. Schemat komunikacji zbiorowej, na której obowiązuje jeden bilet Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz
 Źródło: Strona internetowa www.bus.zgorzelec.eu.

Lubań

Na obszarze miasta Lubań funkcjonuje 5 linii komunikacji miejskiej. Poniżej w tabeli przedstawiono wykaz linii komunikacji miejskiej.

Tabela 8. Linie komunikacji miejskiej w mieście Lubań

Nr i nazwa linii	Trasa na terenie miasta
Linia nr 1	Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Księginki/Stawowa - Księginki/Stawowa - Leśna/Bema - Kościuszki/Zamkowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Armii Krajowej/Mickiewicza - Zawidowska/Szpital - Zawidowska/Szpital - Esperantystów/ZEHS - Esperantystów/Transformator - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Kościuszki/Zamkowa - Leśna/Bema - Księginki/Stawowa
Linia nr 2	Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Księginki/Stawowa - Leśna/Bema - Kościuszki/Zamkowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Parkowa - Kopernika KZL - Esperantystów/ZEHS - Powiatowe Centrum Edukacyjne - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Kopernika KZL - Podwale/Ratuszowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów
Linia nr 3	Księginki/Stawowa - Leśna/Bema - Kościuszki/Zamkowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Armii Krajowej/Mickiewicza - Zawidowska/Szpital - Zawidowska/Szpital - Esperantystów/ZEHS - Esperantystów/Transformator - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Kolejowa/Krzyż - Główna/Amper - Główna/Transformator - Główna/Różana sklep - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Armii Krajowej/Mickiewicza - Zawidowska/Szpital - Zawidowska/Szpital - Esperantystów/ZEHS - Esperantystów/Transformator - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Kopernika KZL - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów
Linia nr 4	Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Parkowa - Armii Krajowej/Mickiewicza - Esperantystów/ZEHS - Powiatowe Centrum Edukacyjne - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Kopernika KZL - Podwale/Ratuszowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Podwale/Ratuszowa - Powiatowe Centrum Edukacyjne - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Armii Krajowej/Mickiewicza - Parkowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów
Linia nr 5	Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Kolejowa/Krzyż - Główna/Amper - Główna/Transformator - Główna/Różana sklep - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów - Podwale/Ratuszowa - Armii Krajowej/Mickiewicza - Esperantystów/ZEHS - Esperantystów/Transformator - Kazimierza Wielkiego/Pętla - Kazimierza Wielkiego/Apteka - Kopernika KZL - Podwale Ratuszowa - Dworzec Autobusowy/Szarych Szeregów

Źródło: Strona internetowa ww.luban.pl/komunikacja.

Bilety w komunikacji miejskiej w Lubaniu są płatne a ich ceny wynoszą:

- bilet jednorazowy normalny – 3,00 zł,
- bilet jednorazowy ulgowy – 1,50 zł.

4.5.3 Komunikacja gminna, powiatowa i międzypowiatowa

Komunikacja gminna

Komunikacja zbiorowa o charakterze gminnych przewozów na obszarze ZOI obecnie funkcjonuje w czterech gminach tj.:

- Gromadka,
- Pieńsk,
- Sulików,
- Bogatynia,
- Nowogrodzic.

Poniżej w tabeli przedstawiono linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze ww. gmin.

Tabela 9. Wykaz linii komunikacji zbiorowej o charakterze gminnym

Lp.	Gmina	Przebieg linii	Przewoźnik
1	Gromadka	Gromadka - Wierzbowa	PKS Bolesławiec
2	Gromadka	Gromadka - Wierzbowa	PKS Bolesławiec
3	Gromadka	Gromadka - Wierzbowa	PKS Bolesławiec
4	Gromadka	Gromadka - Wierzbowa	PKS Bolesławiec
5	Pieńsk	Bielawa Górna – Pieńsk – Bielawa Górna	Przewozy osobowe Pacholarz Mieczysław
6	Sulików	Miedziana - Bierna - Sulików	PKS Leśna
7	Sulików	Mikułowa (PKS) - Studniska Górne - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
8	Sulików	Mikułowa (PKS) - Studniska Górne - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
9	Sulików	Wielichów - Bierna - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
10	Sulików	Stary Zawidów - Skrzydlice - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
11	Sulików	Wilka Bory - Ksawerów - Sulików (Rynek)	PKS Leśna
12	Bogatynia	Jasna Góra – Bogatynia KWB Turów	GTL Sp. z o.o.
13	Bogatynia	Kopaczów- przy Kościele – KWB Turów	GTL Sp. z o.o.
14	Bogatynia	Kopaczów- KWB Turów – Zatonie	GTL Sp. z o.o.
15	Bogatynia	Bogatynia- KWB Turów	GTL Sp. z o.o.
16	Bogatynia	Bogatynia Wyczółkowskiego- Bogatynia	PKS Przemyśl Sp z o.o.
17	Bogatynia	Bogatynia kontiki- Bogatynia	PKS Przemyśl Sp z o.o.
18	Bogatynia	Kopaczów – Bogatynia	PKS Przemyśl Sp z o.o.
19	Bogatynia	Opolno Zdrój – Bogatynia	PKS Przemyśl Sp z o.o.
20	Bogatynia	Bogatynia – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
21	Bogatynia	Bogatynia – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
22	Bogatynia	Kopaczów – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
23	Bogatynia	Opolno Zdrój – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
24	Bogatynia	Bogatynia – Trzcinec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

25	Bogatynia	Porajów – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
26	Bogatynia	Opolno Zdrój – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
27	Bogatynia	Bogatynia – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
28	Bogatynia	Bogatynia – Trzciniec	F.H.U. „Bielawa” Bielecki Krzysztof
29	Nowogrodziec	Bolesławiec – Nowogrodziec – Gościszów	PKS Bolesławiec
30	Nowogrodziec	Bolesławiec – Parzyce – Zebrzydowa – Godziszów – Wykroty – Gierałtów – Nowogrodziec	PKS Bolesławiec
31	Nowogrodziec	Nowogrodziec – Parzyce – Zebrzydowa – Tomisław – Osiecznica	PKS Bolesławiec

Źródło: Materiały własne gmin ZOI.

Wszystkie przewozy realizowane są na podstawie wydanych zezwoleń/ zaświadczeń przewozu przez włodarzy ww. gmin.

Komunikacja Powiatowa

Obszar ZOI obejmuje trzy powiaty tj.:

- Bolesławiecki,
- Zgorzelecki,
- Lubański.

Obecnie w ramach ww. powiatów realizowane są linie komunikacji zbiorowej wskazane w tabelach poniżej.

Tabela 10. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Bolesławiecki

Powiat Bolesławiecki		
Lp.	Nazwa Linii	Nr zezwolenia/ zaświadczenia
1	Zabłocie - Nowogrodziec	019
2	Kierzno – Nowa wieś	018
3	Nowogrodziec - Nowogrodziec	017
4	Gromadka - Wierzbowa	1/2023
5	Olszanica - Zagrodno	001/2020
6	Jadwisin - Zagrodno	003/2020
7	Łukaszów - Zagrodno	002/2020
8	Parowa - Ołobok	1/2020
9	Bolesławiec – Jurków	001/2024
10	Gierałtów - Nowogrodziec	011
11	Bolesławiec – Otok – Bolesławiec	39
12	Bolesławiec – Kruszyn – Lipiany - Bolesławiec	13
13	Lwówek Śląski - Skorzynice	01/11/16
14	Lwówek Śląski - Kotliska – Lwówek Śląski	02/11/16

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

15	Lwówek Śląski - Nagórze	03/11/16
16	Lwówek Śląski-Kotliska-Niwnice Wieś-Lwówek Śląski	07/11/16
17	Lwówek Śląski – Gradówek – Gryfów Śląski	09/08
18	Lwówek Śląski – Marczów – Bełczyna – Wleń	007/05
19	Lwówek Śląski – Gradówek – Niwnice – Radłówka – Lwówek Śląski	14/11/16
20	Lwówek Śląski – Dworek- Pieszków – Bielanka – Lwówek Śląski	18/11/16
21	Lwówek Śląski – Nagórze – Lwówek Śląski	21/11/16
22	Lwówek Śląski – Skąta – Chmielno - Lwówek Śląski	16/11/16
23	Lwówek - Kotliska - Niwnice – Radłówka - Lwówek Śląski	11/12
24	Lwówek Śląski - Dłużec –Dębowy Gaj – Górczyca – Lwówek Śląski	13/11/13/14/16
25	Lwówek Śląski – Żerkowice – Rakowice Małe – Lwówek Śląski	15/11/16
26	Lwówek Śląski – Dworek – Lwówek Śląski	12/11/16
27	Lwówek Śląski – Mojesz – Lwówek Śląski	19/11/16
28	Lwówek Śląski – Żerkowice – Chmielno – Lwówek Śląski	17/11/16

Źródło: Materiały Starostwa Bolesławieckiego.

Tabela 11. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Zgorzelecki

Powiat Zgorzelecki		
Lp.	Nazwa Linii	Nr zezwolenia/ zaświadczenia
1	Ruszów – Węgliniec – Zgorzelec	0000216
2	Zawidów – Bierna - Zgorzelec	0000171
3	Sulików – Studniska Dolne – Zgorzelec	0000239
4	Sulików – Tylice – Zgorzelec	0000240
5	Sulików Rynek – Kunów – Zgorzelec PKP Miasto	0000009
6	Sulików Rynek – Studniska Dolne – Zgorzelec PKP Miasto	0000010
7	Zgorzelec – Trójca – Sławnikowice	0000174
8	Zawidów – Koźmin – Zgorzelec	0000007
9	Zawidów ul. Zgorzelecka – Koźmin – Zgorzelec PKP Miasto	0000194
10	Zawidów PKP – Koźmin – Zgorzelec PKP Miasto	0000195
11	Zgorzelec – Krzewina – Bogatynia	0000155
12	Zgorzelec – Krzewina – Bogatynia	0000214
13	Zgorzelec – Jerzmanki	0000227
14	Zgorzelec – Żaki Średnie – Żarska Wieś	0000228
15	Krzewna – Koźlice - Zgorzelec	0000170
16	Zgorzelec – Żarki Średnie – Pieńsk – Strzelno	0000246

Źródło: Materiały Starostwa Zgorzelecki.

Tabela 12. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Lubański

Powiat Lubański		
Lp.	Nazwa Linii	Nr zezwolenia/ zaświadczenia
1	Lubań – Gryfów Śląski – Kartowiec – Świeradów Zdrój	12/2024
2	Lubań – Leśna – Platerówka – Lubań	11/2024
3	Lubań – Siekierczyn - Rudzica – Lubań	10/2024
4	Lubań – Pobiedna – Świeradów Zdrój	09/2024
5	Lubań – Platerówka – Leśna – Lubań	08/2024
6	Lubań – Bożkowice – Biedzychowice – Lubań	07/2024
7	Lubań – Pisarzowice – Henryków Lubański	06/2024
8	Lubań – Radogoszcz – Nawojów Łużycki	05/2024
9	Lubań – Radostów Górny - Mściszów	04/2024
10	Lubań – Biedzychowice – Bożkowice – Lubań	03/2024
11	Lubań – Gryfów Śląski – Świeradów Zdrój	02/2024
12	Lubań – Złotniki Lubańskie – Świeradów Zdrój	01/2024

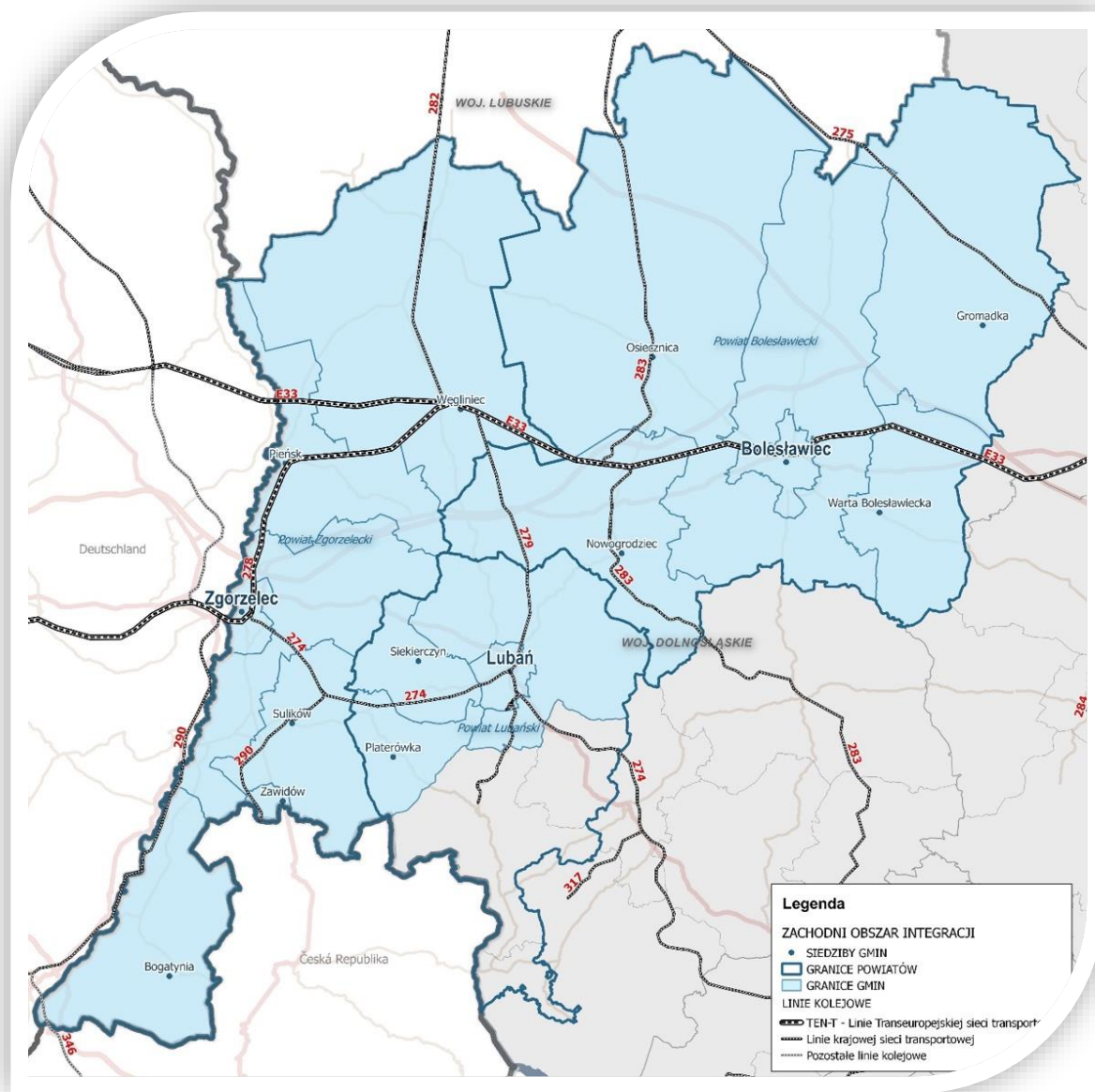
Źródło: Materiały Starostwa Lubańskiego.

Komunikacja ponadpowiatowa

Przez obszar ZOI według informacji przekazanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego przebiega także 20 linii, na które zezwolenia/ zaświadczenia wydał Marszałek Województwa Dolnośląskiego.

4.6 Transport kolejowy

System transportu kolejowego na terenie Zachodniego Obszaru Inwestycji opiera się na funkcjonowaniu połączeń kolejowych obsługujących ten obszar zarówno w relacji wewnętrznej, jak i zewnętrznej. Układ linii kolejowych został przedstawiony na poniższej mapie.



Rysunek 11. Układ linii kolejowych na terenie gmin ZOI

Źródło: Urząd Miasta Bolesławiec.

Na system transportu kolejowego w analizowanym obszarze składają się następujące linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr E30 linia należąca do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę. Polski odcinek tej linii o długości 677 km łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: województwo dolnośląskie, województwo opolskie, województwo śląskie, województwo małopolskie i województwo podkarpackie. Na zachód – od stacji Wrocław Główny – przez Legnicę, Węgliniec do Zgorzelca

linia E30 jest użytkowana głównie w ruchu regionalnym (pociągi Kolei Dolnośląskich). Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:

- Tomaszów Bolesławiecki
- Bolesławiec
- Zebrzydowa
- Zagajnik
- Węgliniec
- Pieńsk
- Lasów
- Jędrzychowice
- Zgorzelec Miasto
- Zgorzelec

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr E30 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowościach Bolesławiec i Zgorzelec.

Tabela 13. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr E30

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Bolesławiec	Bolesławiec	2400	35	65
Jędrzychowice	Zgorzelec	20 - 49	28	od 0 do 2
Lasów	Pieńsk	20 - 49	14	od 0 do 2
Pieńsk	Pieńsk	500 - 699	33	od 20 do 40
Tomaszów Bolesławiecki	Warta Bolesławiecka	100 - 149	27	od 2 do 5
Węgliniec	Węgliniec	500 - 699	55	od 10 do 15
Zagajnik	Węgliniec	50 - 99	27	od 2 do 5
Zebrzydowa	Nowogrodzic	200 - 299	34	od 5 do 10
Zgorzelec	Zgorzelec	1900	67	30
Zgorzelec Miasto	Zgorzelec	700 - 999	33	od 20 do 40

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 279 – jednotorowa, pierwszorzędna, zelektryfikowana linia kolejowa łącząca Lubań Śląski, Gierałtów i Gierałtów Wykroty z Węglińcem. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - Węgliniec
 - Gierałtów Wykroty
 - Gierałtów
 - Węgliniec

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 279 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Lubań Śląski i Węgliniec.

Tabela 14. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 279

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobowo liczb zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Gierałtów	Nowogrodzic	10 - 19	18	od 0 do 2
Gierałtów Wykroty	Nowogrodzic	20 - 49	18	od 0 do 2
Lubań Śląski	Lubań	700 - 999	33	od 20 do 40
Węgliniec	Węgliniec	500 - 699	55	od 10 do 15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 274 – pierwszorzędna, zelektryfikowana linia kolejowa łącząca Wrocław Świebodzki ze Zgorzelcem. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - Batowice Lubańskie
 - Jerzmanki
 - Lubań Śląski
 - Mikułowa
 - Olszyna Lubańska
 - Zaręba
 - Zgorzelec

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 274 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Lubań Śląski i Zgorzelec.

Tabela 15. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 274

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobowo liczb zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Batowice Lubańskie	Platerówka	0 - 9	14	od 0 do 2
Jerzmanki	Zgorzelec	10 - 19	14	od 0 do 2
Lubań Śląski	Lubań	700 - 999	33	od 20 do 40
Mikułowa	Sulików	10 - 19	14	od 0 do 2
Olszyna Lubańska	Olszyna	50 - 99	16	od 5 do 10
Zaręba	Siekierczyn	20 - 49	14	od 0 do 2
Zgorzelec	Zgorzelec	1900	67	30

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 282 – linia łącząca stację Miłkowice ze stacją Żary, część dawnej pruskiej Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - Jagodzin
 - Okrąglica
 - Ruszów
 - Stary Węgliniec
 - Węgliniec

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 282 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Węglińiec i Ruszów.

Tabela 16. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 278

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Jagodzin	Węglińiec	20 - 49	12	od 2 do 5
Okraglica	Węglińiec	0 - 9	4	od 0 do 2
Ruszów	Węglińiec	100 - 149	14	od 5 do 10
Stary Węglińiec	Węglińiec	50 - 99	12	od 5 do 10
Węglińiec	Węglińiec	500 - 699	55	od 10 do 15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 275 – linia przebiegająca przez teren gminy Gromadka, łącząca Wrocław Główny z granicą państwa. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - Modła
 - Studzianka
 - Wierzbowa Wola

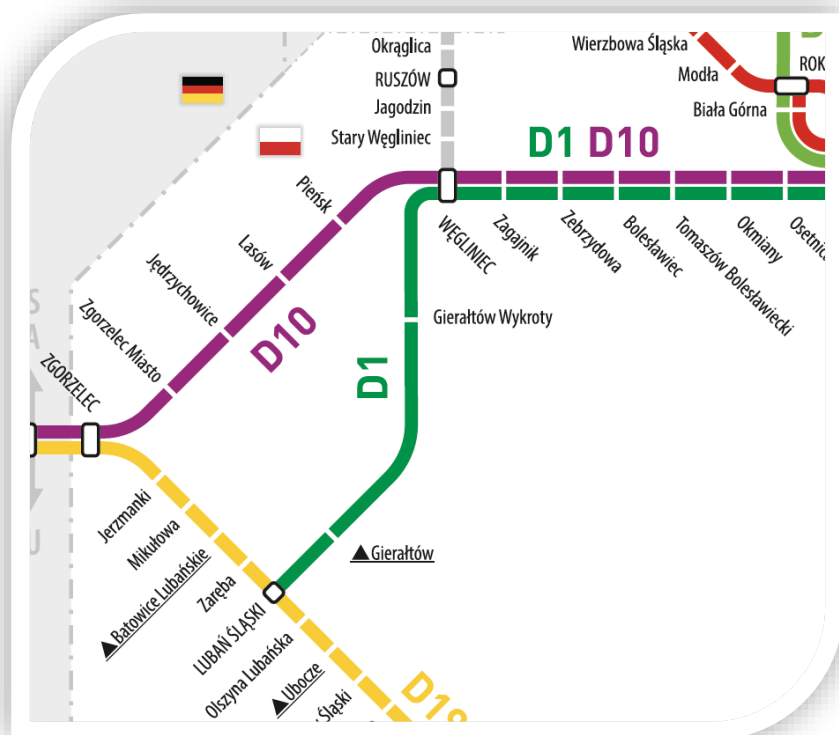
W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 275 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Modła i Wierzbowa Wola.

Tabela 17. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 275

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Modła	Gromadka	10 - 19	12	od 0 do 2
Studzianka	Gromadka	0 - 9	3	od 2 do 5
Wierzbowa Śląska	Gromadka	20 - 49	12	od 0 do 2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Głównymi stacjami kolejowymi na analizowanym obszarze są stacje: Bolesławiec, Węglińiec Zgorzelec i Lubań Śląski. Stacje te są węzłami kolejowymi. Na tych stacjach zatrzymują się pociągi przewoźników: PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne) oraz Kolei Dolnośląskich i Polregio S.A. (pociągi regionalne organizowane przez Urząd Marszałkowski woj. dolnośląskiego).



Rysunek 12. Linie kolejowe w ZOI obsługiwane przez Koleje Dolnośląskie S.A.

Źródło: Koleje Dolnośląskie S.A.

Pomimo modernizacji linii kolejowych stan niektórych budynków stacyjnych i infrastruktury do obsługi podróżnych jest niewystarczający i w dalszej perspektywie czasowej wymaga poprawy. Przekłada się to na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych względem komunikacji samochodowej. Sieć kolejowa i towarzysząca jej infrastruktura na analizowanym obszarze wymaga systemowej rozbudowy i modernizacji linii, które ułatwią oraz przyspieszą komunikację pomiędzy poszczególnymi miastami i gminami analizowanego obszaru. Dotyczy to m.in. elektryfikacji linii z Lubania do Zgorzelca, modernizacji linii z Lubania do Zebrzydowej i Żagania, przywrócenia kolei na terenie miasta i gminy Bogatynia.

Ważną rolę w podniesieniu znaczenia kolei jako głównego środka transportu w komunikacji pasażerskiej na terenie ZOI, na krótkich i długich dystansach będzie miał konkurencyjny czas przejazdu koleją oraz organizacja linii dowozowych do centrów przesiadkowych, które będą również posiadały pojemne i bezpieczne parkingi typu P&R oraz B&R.

4.7 Przystanki i dworce

Ważnym aspektem pod kątem rozwoju stref parkowania oraz zrównoważonej mobilności są centra przesiadkowe. Miasta takie jak Bolesławiec, Zgorzelec, Lubań czy Bogatynia powinny dążyć do tworzenia węzłów przesiadkowych, wyposażonych w parkingi typu Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride itp.

Projektowanie i budowa węzła przesiadkowego odbywają się na zasadach indywidualnych, na podstawie oceny założonych cech węzła, prognozy ruchu oraz warunków występujących w otoczeniu.

Przy projektowaniu nowych węzłów przesiadkowych w celu wdrożenia jak najwyższych standardów należy zwracać szczególną uwagę na:

- możliwość zmiany środka transportu w ramach jednego peronu,
- jak najmniejsze różnice wysokości, unikać różnic poziomów w obrębie węzła,
- projektowanie jak najkrótszych dróg dojścia między poszczególnymi środkami transportu,
- opracowanie czytelnego systemu informacji dla podróżnych,
- zapewnienie komfortowego miejsca oczekiwania dla podróżnych,
- zapewnienie w obrębie węzła lub niedalekiej odległości usług powiązanych z funkcją transportową i nie tylko, np. obiekty gastronomiczne itp.,
- dostępność węzła – ciągłość i stan chodników, dróg rowerowych prowadzących do węzła,
- możliwość wkomponowania drzew, krzewów w krajobraz węzła.

Warto przy okazji tworzenia węzłów przesiadkowych uwzględnić ww. zapisy zarówno dot. kwestii technicznych (budowy przestrzennej węzła – generalnie, im mniejszy węzeł tym lepszy), jak i niezbędnego wyposażenia, które wpływa na poprawę komfortu i bezpieczeństwa samej przesiadki, umożliwiając jednocześnie korzystanie z dodatkowych usług np. handlowo-logistycznych.

4.7.1 Oddziaływanie przystanków

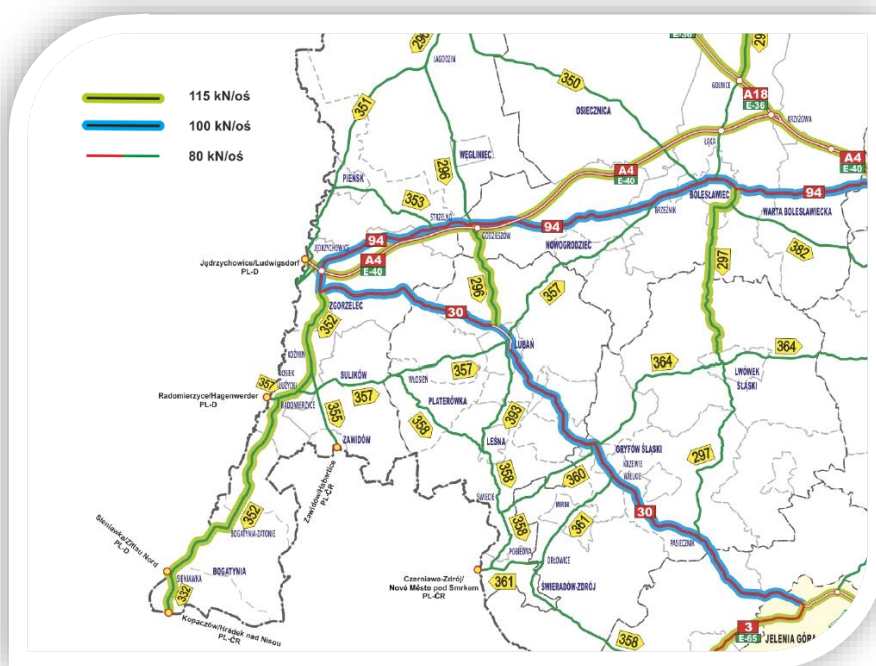
Jednym z ważniejszych elementów systemu transportu zbiorowego w gminach jest lokalizacja przystanków. Dostępność do infrastruktury przystankowej przekłada się bezpośrednio na liczbę osób korzystających z transportu zbiorowego. Na obszarach miejskich zakłada się, że odległość dojścia do przystanku powinna wynosić od 300 do 500 m, co przekłada się na czas dojścia ok. 5–6 minut.

Na obszarach wiejskich oddziaływanie przystanków autobusowych znacząco się zwiększa, a akceptowalny czas dojścia wydłuża się nawet do ok. 20–25 minut.

4.8 Transport towarów

Potrzeby transportowe w ruchu towarowym generowane są głównie przez podmioty gospodarcze, centra logistyczne i magazyny. Można prognozować, że w latach 2021–2030 będzie następował dalszy wzrost ruchu pojazdów ciężarowych spowodowany inwestycjami w Specjalnych Strefach Ekonomicznych (SSE) i strefach przemysłowych lokalizowanych w gminach Zachodniego Obszaru Integracji. Pokazują to wskaźniki dotyczące dynamiki wzrostu liczby przedsiębiorstw. W strefach tych powstaną centra logistyczne, którymi nazywane są obiekty będące również nowoczesnymi magazynami do wynajęcia (określanymi też mianem parków logistycznych) lub są to branżowe bądź firmowe punkty dystrybucyjne. Na terenie obszaru funkcjonalnego funkcjonują podstrefy należące do Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE), Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (LSSE) oraz Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (WSSE). Ponad 70 ha terenów zlokalizowanych w Zgorzelcu, zostało włączonych do LSSE jako podstrefa Zgorzelec. W Bolesławcu realizowane są inwestycje, które należą do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

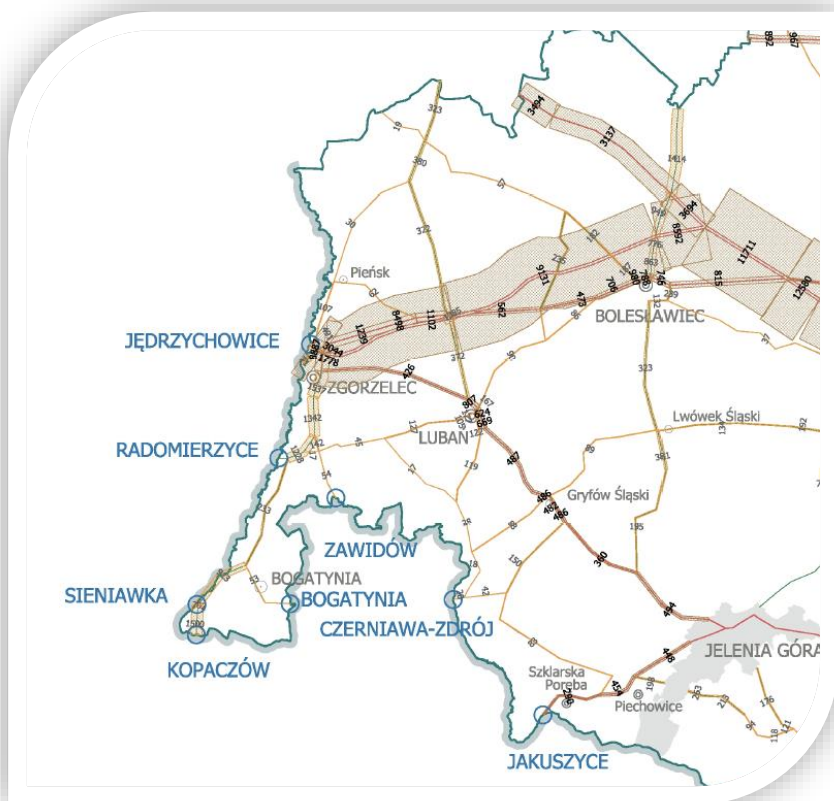
Główną rolę w transporcie ładunków w analizowanym obszarze funkcjonalnym pełni komunikacja samochodowa z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych oraz dostawczych (do 3,5 t). W ostatnich latach nie przeprowadzono w żadnej z gmin kompleksowych pomiarów dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych, a jedyne dostępne dane pochodzą z generalnego pomiaru ruchu (GPR). Problemy logistyki miejskiej są rozwiązywane punktowo. Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy w relacji wschód – zachód odbywa się autostradami A4 i A18 oraz drogami krajowymi nr 30 i 94.



Rysunek 13. Nośność dróg wojewódzkich i krajowych ZOI

Źródło: DSDiK.

Autostrada A4 oraz DW 332, DW352, DW296, DW 297 posiadają nośność 115 kN/oś. Drogi krajowe DK94 oraz DK30 posiadają nośność 100kN/oś. Pozostałe drogi wojewódzkie oraz ich odcinki posiadają dopuszczalną nośność 80 kN/oś.



Rysunek 14. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych -GPR 2020

Źródło: DSDiK.

Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych, z wyjątkiem bardzo wysokich wartości na autostradzie A4 i A18 (w granicach do 12 tys. poj./dobę) wynikających głównie z ruchu międzyregionalnego, krajowego i międzynarodowego, występuje na głównych ciągach drogowych DW 332 oraz 352 i zawiera się w przedziale 1200 - 1500 poj./dobę. Na DK30 oraz DK94 średni dobowy ruch pojazdów wynosi do 800 poj./dobę.

Z uwagi na aktywność gospodarczą obszaru, park przemysłowy oraz liczne zakłady produkcyjne, logistyka miejska powinna być brana pod uwagę jako element polityki transportowej ZOI. Przy podejmowaniu działań zmierzających do zmniejszenia istniejących barier rozwojowych należy polegać na rozwiązaniach z obszaru zrównoważonego transportu i logistyki miejskiej. Jak dotąd w kontekście krajowym nie opracowano szczegółowych dokumentów strategicznych i kierunkowych dotyczących tego obszaru transportu takich jak np. Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan).

5 Analiza SWOT

Tabela 18. Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • Dobrze rozwinięty układ drogowy na obszarze wszystkich gmin • Współpraca transgraniczna w celu tworzenia spójnego i wspólnego systemu transportowego • Ciągły rozwój połączeń autobusowych w całym obszarze • Dostępność kolei • Rozwój sieci dróg rowerowych • Rozwój elementów obwodnicowych sieci drogowej • Inicjatywy mieszkańców dla wspólnych dojazdów do pracy (tzw. carpooling) • Wpływ rozwoju gospodarczego na rozwój transportu 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak multimodalnych centrów przesiadkowych • Brak wspólnego, dobrze funkcjonującego transportu zbiorowego powiatowego i ponadpowiatowego. • Brak wystarczającej oferty transportu kolejowego, w tym międzynarodowego • Zły stan dróg poza głównymi ciągami komunikacyjnymi • Brak kompletnego, bezpiecznego systemu dróg rowerowych • Zbyt wysoki poziom ruchu ciężarowego i jego wpływ na jakość życia i środowiska naturalnego • Zbyt wolny przyrost liczby samochodów elektrycznych i hybrydowych • Słabe skomunikowanie sołectw transportem zbiorowym
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Rosnąca świadomość mieszkańców na temat zrównoważonego rozwoju w transporcie i jego zależnościach z jakością życia • Walory turystyczne i przyrodnicze regionu w powiązaniu z potencjałem podróży rowerowych • Ogólna wola mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych, pod pewnymi warunkami • Potencjał dla akcji promocyjnych i zachęcających, np. wśród pracowników • Potencjał dla wdrażania rozwiązań informatycznych, ułatwiających spersonalizowane planowanie podróży 	<ul style="list-style-type: none"> • Stały wzrost liczby podróży wykonywanych własnymi samochodami • Ciągły wzrost wskaźnika motoryzacji • Brak wystarczających środków finansowych na realizację kompletnego systemu dróg rowerowych • Polityka parkingowa i cenowa nie wystarczająca do zmiany zachowań transportowych • Potencjalne trudności ekonomiczne związane z wprowadzaniem wspólnego biletu na terenie ZOI • Rosnące koszty realizacji inwestycji oraz usług

Źródło: Opracowanie własne.

W wyniku analizy SWOT dla ZOI w zakresie mobilności, podkreślić należy ogólny dobry kierunek podejmowanych działań, które mają przyczynić się do wzrostu popularności idei zrównoważonej mobilności wśród mieszkańców całego obszaru. Zauważalna jest coraz większa aktywność gmin w realizacji różnych działań „miękkich”, promocyjno-informacyjnych, co z pewnością wpływa na wzrost świadomości mieszkańców – a w konsekwencji na zmianę zachowań komunikacyjnych.

Oprócz wyżej wskazanych działań należy także wdrażać działania „twarde” takie jak: zmiany w organizacji ruchu, ograniczenia wjazdu, uspokajanie ruchu czy też narzędzia polityki parkingowej dla sterowania popytem na podróże samochodem indywidualnym.

Na obszarze ZOI zdiagnozowano między innymi brak dobrze funkcjonującego zintegrowanego transportu zbiorowego powiatowego i ponad powiatowego. W dalszym ciągu wzrasta liczba podróży

wykonywanych własnymi samochodami oraz współczynnik motoryzacji. Główne dworce kolejowe nie zostały przekształcone w multimodalne centra przesiadkowe. Diagnoza wskazuje również na niedobór parkingów Park&Ride i Bike&Ride.

Jako bardzo istotny czynnik należy, także wskazać prognozowany spadek liczby ludności na obszarze ZOI do roku 2035, jak też prognozowany wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

Wszystkie wskazane powyżej czynniki mają istotny wpływ na kształtowanie mobilności w całym obszarze ZOI.

6 Identyfikacja interesariuszy

Zidentyfikowanie interesariuszy w sprawach mobilności miejskiej oraz zrozumienie ich potencjalnej roli i pozycji w całym procesie jest ważne dla osiągnięcia ogólnych celów zrównoważonego planowania mobilności miejskiej. Proces ten pozwala na zidentyfikowanie możliwych konfliktów i koalicji pomiędzy interesariuszami oraz zobrazowanie jak w efekcie może to wpłynąć na rozwój procesu planowania w kontekście całego obszaru, integracji między jednostkami samorządowymi, dostępności zasobów i ogólnej słuszności. Jest to konieczne dla wypracowania odpowiednich sposobów postępowania z dominującymi lub słabymi interesariuszami, jak i z tymi zajmującymi pośrednie pozycje².

W celu uzyskania pełnego obrazu, należy wyróżnić trzy główne grupy interesariuszy w zależności od określonej pozycji w kontekście podejmowania decyzji, jaką zajmują w procesie³:

- **Podstawowi interesariusze:** na kogo ostatecznie będą mieć wpływ (pozytywny lub negatywny) nowe działania transportowe (na przykład: na mieszkańców w ramach różnych grup społecznych lub zawodowych, na poszczególne dzielnice miasta, branże biznesowe, poszczególne podmioty, turyści)?
- **Kluczowi interesariusze:** na kim spoczywa odpowiedzialność polityczna (prezydentach, burmistrzach, radnych, innych poziomach władzy)? Kto posiada zasoby finansowe (fundusze publiczne i prywatne)? Kto sprawuje władzę (w danej sferze lub na danym terytorium)? Kto posiada umiejętności i wiedzę (administracja publiczna, uczelnie, sektor prywatny) w dziedzinie transportu i dziedzinach z nim związanych (zagospodarowanie terenu, ochrona środowiska, edukacja, zdrowie, turystyka, itp.)?
- **Pośrednicy:** Kto realizuje politykę transportową (operatorzy transportu zbiorowego i infrastruktury, administracja publiczna, policja, przewoźnicy itp.)? Kto realizuje główne działania transportowe? Kto reprezentuje istotne grupy interesu (stowarzyszenia, izby gospodarcze, spółdzielnie, sieci)? Kto prowadzi działania informacyjne i raportuje na temat transportu (władze, operatorzy, lokalne media)?

W innym, bardziej skonkretyzowanym ujęciu można przyjąć 7 głównych grup interesariuszy:

1. Władze samorządowe - działania będą inicjowane przez władze lokalne lub regionalne, z uwagi na posiadane kompetencje i dostępność zasobów ludzkich i finansowych.
2. Mieszkańcy – jako ostateczni odbiorcy rezultatów prowadzonej polityki zarządzania mobilnością, w poszczególnych grupach osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, kierowców, rowerzystów i pieszych.
3. Przedsiębiorstwa działające na lokalnym rynku – ze względu na możliwość zwiększenia ich potencjałów rozwojowych związanych z lepszą dostępnością dla klientów oraz lepszymi warunkami funkcjonowania na rynku.
4. Operatorzy lokalnego transportu zbiorowego – skuteczne wdrożenie Strategii zwiększy atrakcyjność transportu publicznego jako głównego podsystemu przyczyniającego się do równoważenia całego układu transportowego.
5. Przewoźnicy towarów, firmy kurierskie i logistyczne.

² Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)- Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH (Kolonja, Niemcy)

³ Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej pod redakcją M. Wołka. Civitas Dyn@mo. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2016 r.

6. Organizacje pozarządowe - w szczególności te działające na rzecz zrównoważonego transportu, stowarzyszenia rowerzystów, fundacje proekologiczne, organizacje działające na rzecz osób o ograniczonej mobilności, na rzecz pieszych, etc.
7. Inne podmioty i interesariusze (np. turyści, instytucje kultury, sportowo-rekreacyjne, świadczące usługi edukacyjne, szkoły, uczelnie, inkubatory przedsiębiorczości, etc.).

W tabeli 3 zestawiono potencjalnych interesariuszy procesu planistycznego w Zachodnim Obszarze Integracji.

Tabela 19. Interesariusze procesu planistycznego w Zachodnim Obszarze Integracji

Osoba/instytucja	Typ	Rola w procesie planowania mobilności w ZOI
Przedstawiciel Miast Bolesławiec, Zgorzelec, Lubań, Nowogrodziec, Pieńsk, Węgliniec, Zawidów	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu gminy
Przedstawiciele gmin tworzących ZOI	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu Gminy i Miasta
Przedstawiciele Starostw Powiatowych w Bolesławcu, Zgorzelcu i Lubaniu	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu powiatu
Specjaliści ds. urbanistyki	Przedstawiciele Urzędów Miast	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. środowiska	Przedstawiciele Urzędów Miast	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. konsultacji społecznych i rewitalizacji	Przedstawiciele Urzędu Miast i Gmin ZOI	Zapewnienie społecznego charakteru procesu i zapewnienie spójności z działaniami rewitalizacyjnymi
Przedstawiciel PKP PLK	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Zarządcy Dróg Wojewódzkich	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Przedstawiciele Powiatowego Zarządu Dróg	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Przedsiębiorstwa branży produkcyjnej i usługowej	Przedstawiciele	Rozpoznanie potrzeb przedsiębiorców
Rada Miast, Rady Gmin ZOI	Politycy i samorządowcy	Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców
Mieszkańcy Miast, mieszkańcy gmin ZOI	Mieszkańcy	Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców
Przedstawiciele Zarządu Miejskiego Zakładu Komunikacji w Bolesławcu oraz operatorów komunikacji miejskiej w Zgorzelcu i Lubaniu	Podmiot z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów
Lokalni przewoźnicy autobusowi wg. zezwoleń wydanych przez Starostów	Podmioty z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów

Źródło: Opracowanie własne.

CZEŚĆ KIERUNKOWA

7 Określenie wizji rozwoju

Opracowując część Diagnostyczno- Strategiczną w zakresie mobilności oraz przeprowadzając szereg badań, spotkań, warsztatów w ramach prac nad Strategią wykonano założone produkty analityczne rekomendowane w przy tworzeniu części diagnostycznej w ramach Planów Zrównoważonej Mobilności Miękkiej – SUMP co znacząco ułatwiło wypracowanie wizji dotyczącej rozwoju mobilności na całym obszarze ZOI.

Prace nad częścią diagnostyczną w zakresie mobilności prowadzone były w 4 obszarach, tj.:

- przestrzennym,
- transport indywidualny samochodowy i towarowy,
- transport publiczny i niezmotoryzowany,
- zarządzanie.

Wizja pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru, w którym chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych elementów planowania, wizja stanowi punkt wyjściowy umożliwiający zdefiniowanie celów i pakietów działań. Zawarto w niej opis pożądanej przyszłości Zachodniego Obszaru Integracji, gdzie transport i mobilność ujęto szerokim kontekście rozwoju obszaru funkcjonalnego. Wizja została przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram zrównoważonego rozwoju: ekonomicznych, gospodarczych, społecznych i środowiskowych.

Zgodnie z tymi założeniami wizja uwzględnia m.in.: konieczność zmian w zapotrzebowaniu na korzystanie z samochodu osobowego, zapewnienie spójności układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, dostępność transportową, integrację polityki dotyczącej parkowania, logistyki miejskiej, cyfryzację oraz ścisłą współpracę i promocję transportu i mobilności aktywnej.

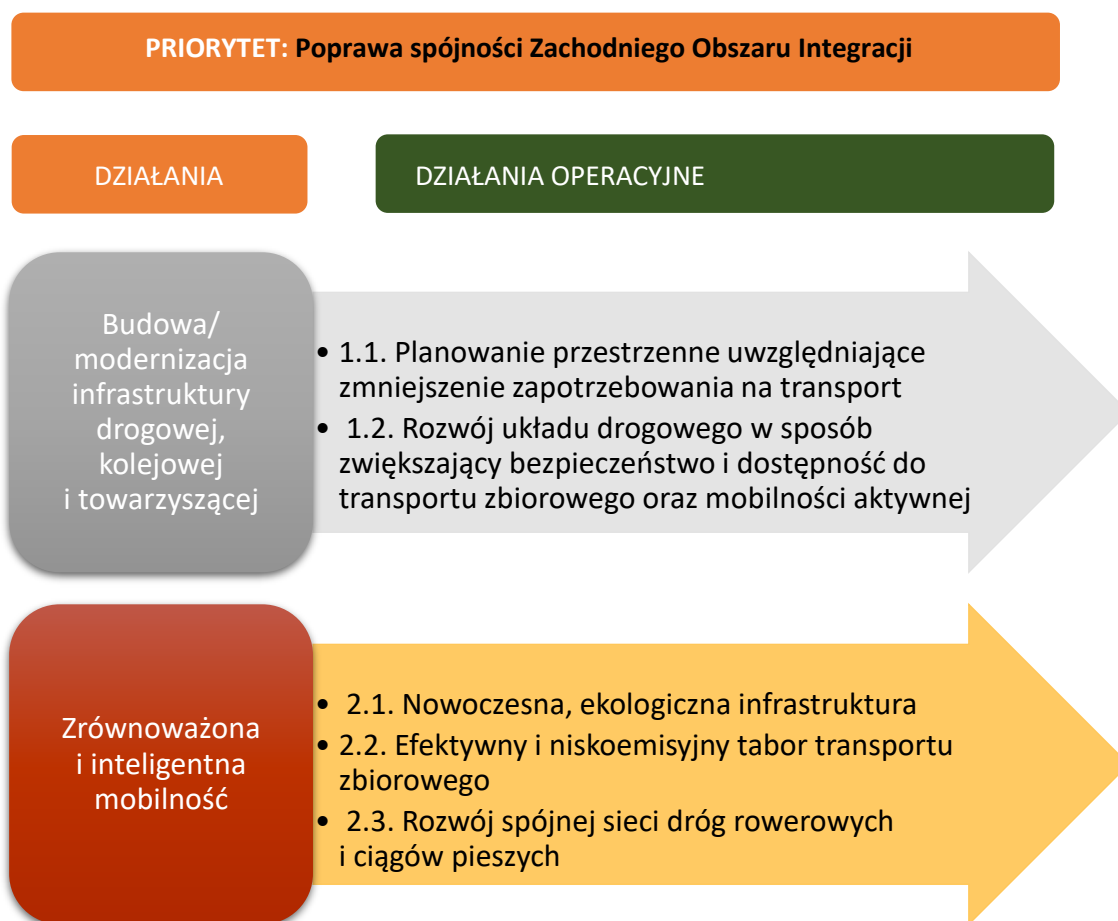
Uwzględniając projektowane zapisy dokumentów strategicznych w Zachodnim Obszarze Integracji, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju mobilności.

W roku 2030 podróżowanie w Zachodnim Obszarze Integracji będzie odbywać się z wykorzystaniem bezpiecznych, inteligentnych i zrównoważonych systemów mobilności – odpowiadających potrzebom mieszkańców– stanowiących atrakcyjną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym

8 Obszary strategiczne priorytety, działania

Priorytety i działania dotyczące Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian. Muszą one wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach i gminach” i które zalecają określić „... działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”. W oparciu o treść wizji zdefiniowano priorytety i działania dotyczące Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach Zachodniego Obszaru Integracji

Opierając się na założeniach wizji rozwoju, sformułowano propozycję priorytetu oraz działań dotyczących Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, która została przedstawiona na poniższym grafie.



9 Działania

Elementem realizacji priorytetu dotyczącego mobilności są pakiety działań operacyjnych oraz działań kierunkowych. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń Strategii dla Zachodniego Obszaru Integracji w zakresie zrównoważonej mobilności. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasta – miasta rdzenie ZOI
- Ośrodki ponadlokalne – miejscowości w których znajduje się centrum administracyjne gminy,
- Ośrodki lokalne – jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).

Pakiety działań kluczowych odpowiadają poszczególnym celom operacyjnym. Działania kierunkowe uszeregowano kolejno od najwyższego do najniższego priorytetu.

Tabela 20. Pakiety działań wdrożeniowych dla ZOI

Numer pakietu	Pakiet działań operacyjnych	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w ZOI		
			Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Działanie: Budowa/ modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej					
1.1	Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	Opracowanie i uchwalenie planów ogólnych określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego	X	X	X
		Wprowadzenie lub ograniczenie ruchu w miastach, np. strefa zamieszkania	X		
		Wsparcie tworzenia w ramach osiedli mieszkaniowych i centrów miejscowości ZOI tzw. wielofunkcyjnych usług publicznych	X	X	
1.2	Rozwój układu drogowego	Modernizacja układu drogowego uwzględniająca potrzeby transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	X	X	X
		Współpraca pomiędzy samorządami w zakresie inwestycji drogowych oraz organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych	X	X	X
		Wyrowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	X	X	
		Wytyczanie buspasów	X		
Kierunki działań:					
<ul style="list-style-type: none"> • aktualizacja dokumentów planistycznych, • projekty związane z opracowaniem i wdrożeniem lokalnych standardów urbanistycznych, • budowa nowych ciągów drogowych dostosowanych do obsługi transportu zbiorowego łączących obszary ZOI z głównymi ciągami komunikacyjnymi, • budowa infrastruktury komunikacyjnej zapewniającej dostęp za pomocą zrównoważonych form mobilności do atrakcji turystycznych i infrastrukturalnych regionu, • stworzenie sieci połączeń komunikacji publicznej zapewniających dostęp do wszystkich miast wiodących w ramach ZOI. 					
Działanie: Zrównoważona i inteligentna mobilność					
2.1	Nowoczesna, ekologiczna infrastruktura	Budowa przystanków, zatok autobusowych, parkingów P+R, B+R, K+R i innej infrastruktury pomocniczej	X	X	X
		Budowa centrów przesiadkowych, węzłów multimodalnych	X	X	
		Budowa stacji ładowania autobusów i samochodów elektrycznych przy parkingach	X	X	

ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ZACHODNIEGO OBSZARU INTEGRACJI

		Budowa zajezdni dla autobusów, wyposażanej w systemy zasilania z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii	X	X	
2.2	Efektywny i niskoemisyjny tabor transportu zbiorowego	Wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny	X	X	
		Wdrażanie systemów wspólnego biletu w komunikacji zbiorowej w obszarze ZOI	X	X	
2.3	Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	Budowa spójnej sieci tras rowerowych	X	X	X
		Budowa i modernizacja ciągów pieszych	X	X	X
		Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	X	X	X
		Budowa parkingów dla rowerów	X	X	X

Przykładowe projekty:

- zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego oraz budowa lub modernizacja niezbędnej infrastruktury towarzyszącej,
- skorelowanie komunikacji zbiorowej i kolejowej w całym obszarze ZOI,
- stworzenie systemu punktów przesiadkowych,
- połączenie istniejących tras rowerowych w spójną sieć łączącą miejscowości w ramach ZOI,
- rozbudowa ścieżek rowerowych oraz szlaków pieszo-rowerowych pod kątem dostępności do atrakcji turystycznych i kluczowych elementów infrastruktury turystycznej,
- stworzenie sieci miejsc do parkowania rowerów oraz punktów obsługi technicznej w ramach międzygminnej sieci rowerowej w tym stacji ładowania rowerów.

Źródło: Opracowanie własne.

10 Wskaźniki realizacji Strategii

Jakość procesu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w osiąganiu działań. Wskaźniki pozwalają właściwie reagować na zmiany i optymalizować realizację działań strategii. W poniższej tabeli został przedstawiony zestaw podstawowych wskaźników dla monitorowania realizacji działań operacyjnych rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w Zachodnim Obszarze Integracji.

Tabela 21. Zestaw wskaźników dla monitorowania celów

Działanie operacyjne	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Przewidywany trend
Budowa/modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i towarzyszącej	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	Tony ekwiwalentu dwutlenku węgla/rok	Malejący
	Ilość opracowanych Planów Ogólnych przez jednostki wchodzące w skład obszaru ZOI uwzględniających wytyczne zrównoważonej mobilności	Sztuki	Wzrostowy
Zrównoważona i inteligentna mobilność	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	Użytkownicy/rok	Wzrostowy
	Ilość nowych lub zmodernizowanych elementów infrastruktury wykorzystywanej w ramach transportu zbiorowego na obszarze ZOI	Sztuki	Wzrostowy
	Liczba autobusów nisko lub zeroemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie na obszarze ZOI	Sztuki	Wzrostowy
	Długość dróg i ciągów pieszo rowerowych na obszarze ZOI	Kilometry	Wzrostowy

Źródło: Opracowanie własne.

Monitoring powinien odbywać się nie rzadziej niż co cztery lata. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego ZOI w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane mogą zostać opublikowane w ogólnodostępnych raportach z postępu realizacji strategii przez samorzady ZOI.

11 Spis tabel, wykresów, rysunków i fotografii

11.1 Spis tabel

Tabela 1. Ocena zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.....	15
Tabela 2. Zmiany w liczbie ludności w ZOI w latach 2000 – 2022	17
Tabela 3. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym	18
Tabela 4. Prognoza liczby ludności dla roku 2025, 2030 i 2035	19
Tabela 5. Długość dróg rowerowych ogółem w gminach ZOI	25
Tabela 6. Linie komunikacji miejskiej w mieście Bolesławiec	38
Tabela 7. Linie komunikacji miejskiej w mieście Zgorzelec	41
Tabela 8. Linie komunikacji miejskiej w mieście Lubań.....	43
Tabela 9. Wykaz linii komunikacji zbiorowej o charakterze gminnym.....	44
Tabela 10. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Bolesławiecki.....	45
Tabela 11. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Zgorzelecki	46
Tabela 12. Wykaz linii komunikacji zbiorowej, na które zezwolenia/ zaświadczenia przewozów wydał Starosta Lubański	47
Tabela 13. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr E30.....	49
Tabela 14. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 279	50
Tabela 15. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 274	50
Tabela 16. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 278	51
Tabela 17. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 275	51
Tabela 18. Analiza SWOT.....	56
Tabela 19. Interesariusze procesu planistycznego w Zachodnim Obszarze Integracji.....	59
Tabela 20. Pakiety działań wdrożeniowych dla ZOI	63
Tabela 21. Zestaw wskaźników dla monitorowania celów	65

11.2 Spis wykresów

Wykres 1. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym.....	19
Wykres 2. Prognoza liczby ludności dla roku 2025, 2030 i 2035.....	20
Wykres 3. Liczba zarejestrowanych motocykli w powiatach ZOI.....	28
Wykres 4. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiatach ZOI.....	28

11.3 Spis rysunków

Rysunek 1. Drogi dla rowerowe na terenie Miasta Bolesławca	23
Rysunek 2. Drogi dla rowerów na terenie gminy Lubań	24
Rysunek 3. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie ZOI.....	27
Rysunek 4. Średni dobowy ruch pojazdów - GPR 2020.....	30
Rysunek 5. Granice strefy płatnego parkowania w Bolesławcu.....	31
Rysunek 6. Granice strefy płatnego parkowania w Zgorzelcu.....	33
Rysunek 7. Granice strefy płatnego parkowania w Lubaniu	34
Rysunek 8. Granice strefy płatnego parkowania w Nowogrodźcu.....	35

Rysunek 9. Schemat komunikacji miejskiej w Bolesławcu	40
Rysunek 10. Schemat komunikacji zbiorowej, na której obowiązuje jeden bilet Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz	42
Rysunek 11. Układ linii kolejowych na terenie gmin ZOI	48
Rysunek 12. Linie kolejowe w ZOI obsługiwane przez Koleje Dolnośląskie S.A.	52
Rysunek 13. Nośność dróg wojewódzkich i krajowych ZOI	54
Rysunek 14. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych -GPR 2020.....	55

11.4 Spis fotografii

Fotografia 1. Przykłady rozwiązań prorowerowych terenie ZOI – Gmina Warta Bolesławiecka	25
---	----