



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



PROGRAM ROZWOJU TRANSPORTU ZIEMI DZIERŻONIOWSKIEJ NA LATA 2014 - 2020

PROJEKT



PROGRAM ZOSTAŁ OPRACOWANY PRZEZ:



PRZY WSPÓŁPRACY Z:



Spis treści

Wprowadzenie	6
1 Diagnoza stanu systemu transportu, pomiary natężenia ruchu	7
1.1 Diagnoza stanu systemu transportu.....	7
1.1.1 Układ drogowy	7
1.1.2 Układ torowy	11
1.1.3 Transport lotniczy	12
1.1.4 Ścieżki rowerowe	13
1.2 Pomiary natężenia ruchu – wielkość potoków.....	20
2 Analiza SWOT	24
3 Prognozy ruchu i przewozów	28
3.1 Założenia ogólne	28
3.2 Prognoza ruchu drogowego	29
3.3 Prognoza ruchu dla transportu zbiorowego	30
4 Uwarunkowania środowiskowe	31
4.1 Obszary chronione	31
4.2 Inwestycje transportowe mające wpływ na środowisko	32
5 Cele strategiczne rozwoju transportu	34
6 Priorytetowe kierunki działań	36
6.1 Określenie warunków bezpośredniego połączenia kolejowego Ziemi Dzierżoniowskiej z aglomeracją wrocławską.....	36
6.2 Budowa drogi krajowej S8 (Wrocław – Łągowice – Ząbkowice Śląskie – Kłodzko – granica państwa)	39
6.3 Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej, standaryzacja przystanków...	40
6.3.1 Zwiększenie dostępu do infrastruktury przystankowej	40
6.3.2 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych lub osób z ograniczoną zdolnością poruszania do publicznego transportu zbiorowego	41
6.3.3 Standaryzacja przystanków komunikacji zbiorowej.....	41
6.3.4 Tabor wykorzystywany w organizowanej komunikacji zbiorowej	44
6.4 Integracja komunikacji zbiorowej na całym obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej, dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców....	45
6.5 Rola i funkcje centrum przesiadkowego w Dzierżoniowie	48
6.5.1 Funkcje centrum przesiadkowego.....	50
6.6 Przeniesienie ruchu tranzytowego na obrzeża gmin, określenie korytarzy dla pojazdów wysokotonażowych.....	53
6.7 Potrzeby remontowo – modernizacyjne sieci dróg Ziemi Dzierżoniowskiej	54

6.7.1	Obecne potrzeby modernizacyjne sieci drogowej na obszarze Ziemia Dzierżoniowskiej	55
6.8	Określenie potrzeb miejsc parkingowych na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej.....	56
6.8.1	Obliczenie potrzeb miejsc parkingowych	59
6.9	Ścieżki rowerowe – koncepcja ścieżek rowerowych.....	62
6.9.1	Kryteria wyboru rodzaju ścieżki rowerowej	67
6.9.2	Parametry techniczne projektowania	69
6.9.3	Proponowane nawierzchnie ścieżek rowerowych.....	69
7	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów rekreacyjnych - katalog atrakcji turystycznych Ziemi Dzierżoniowskiej	70
7.1	Katalog atrakcji turystycznych Ziemi Dzierżoniowskiej	72
8	Wdrażanie programu	74
9	Monitoring programu.....	76
10	Inwestycje przewidziane do realizacji w ramach wieloletnich planów inwestycyjnych.....	77
11	Spisy	87
11.1	Spis map.....	87
11.2	Spis rysunków	87
11.3	Spis tabel.....	87
11.4	Spis wykresów	88
11.5	Spis fotografii	88
Załącznik nr 1	89

Wrocław, styczeń 2015 r.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Wprowadzenie

Program Rozwoju Transportu Ziemi Dzierżoniowskiej na lata 2014 - 2020 opracowano w ramach projektu pn. „*Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej - wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju*”. Projekt jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013.

Dokument opracowano w celu umożliwienia realizacji ponadlokalnych, wspólnych działań rozwojowych, wychodzących poza granice jednej gminy, powiatu, czy też subregionu.

Celem opracowania Programu Rozwoju Transportu Ziemi Dzierżoniowskiej jest stworzenie na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej (dalej również jako: powiatu dzierżoniowskiego) efektywnego systemu transportu, który będzie umożliwiał sprawne przemieszczanie się mieszkańców obszaru oraz przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Program będzie stanowił podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie systemu transportu na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej oraz ma ułatwić samorządom lokalnym przygotowanie i realizację wspólnych przedsięwzięć w oparciu o zasoby własne, jak i pojawiające się różnorodne możliwości wsparcia zewnętrznego. Rozpoczęcie realizacji działań zapisanych w programie będzie poprzedzone szczegółowymi projektami, które będą poddawane ocenie oddziaływania na środowisko.

Podjęcie przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które będą mogły przyczynić się do osiągnięcia strategicznych celów rozwoju systemu transportu na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania odpowiednich funduszy, a rozpoczęcie ich wdrażania przewiduje się w perspektywie czasowej do 2020 roku.

1 Diagnoza stanu systemu transportu, pomiary natężenia ruchu

1.1 Diagnoza stanu systemu transportu

Transport zarówno pasażerski jak i towarowy na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej odbywa się przede wszystkim z wykorzystaniem infrastruktury drogowej. Uzupełnieniem przewozów drogowych są pasażerskie i towarowe przewozy kolejowe.

Punktem centralnym dla całego obszaru jest miasto powiatowe Dzierżoniów, w którym krzyżują się lokalne szlaki drogowe oraz przechodzi linia kolejowa, a także stanowi główny cel podróży większości mieszkańców Ziemi Dzierżoniowskiej.

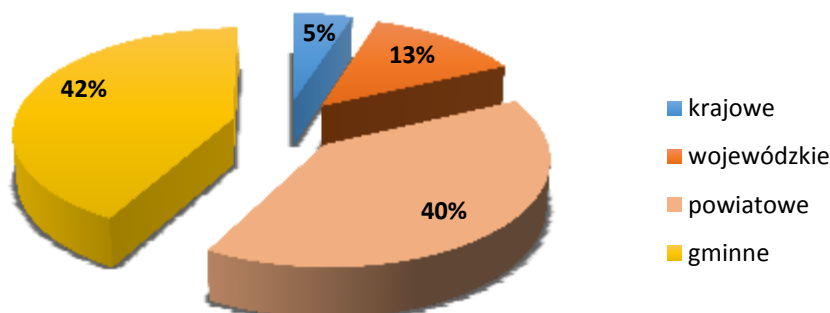
Ważnymi generatorami ruchu na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej są również strefy przemysłowe zlokalizowane w Dzierżoniowie i Bielawie.

1.1.1 Układ drogowy

Infrastrukturę drogową na terenie powiatu dzierżoniowskiego tworzy sieć 496 km dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Łączna długość dróg w podziale na kategorie wynosi:

- krajowe - 23 km
- wojewódzkie - 63 km
- powiatowe - 200 km
- gminne - 210 km



WYKRES 1. PROCENTOWY UDZIAŁ DRÓG KRAJOWYCH, WOJEWÓDZKICH, POWIATOWYCH I GMINNYCH W CAŁKOWITEJ SIECI DROGOWEJ POWIATU DZIERŻONIOWSKIEGO










Źródło: opracowanie własne w oparciu o dane ze strony: www.pow.dzierzoniow.pl/pow/drogi-powiatowe

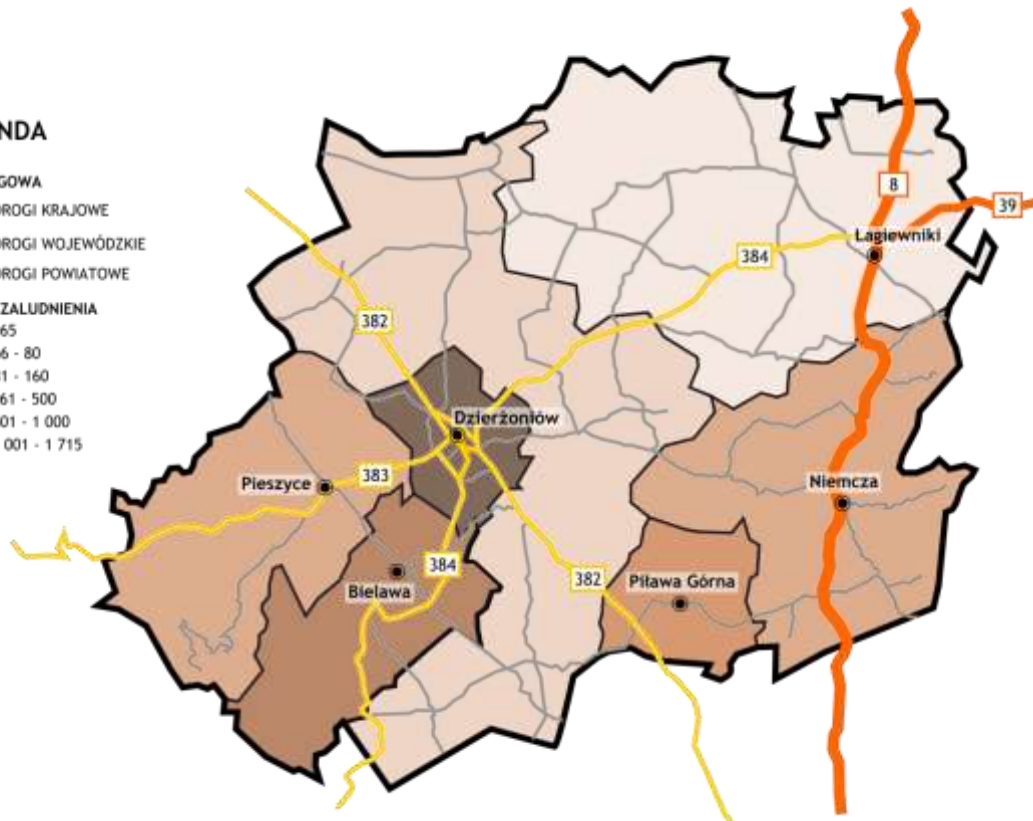
Układ drogowy powiatu dzierzoniowskiego:

- drogi gminne, zarządzane przez poszczególne gminy,
- drogi powiatowe, których zarządcą na terenie gmin: Bielawa, Dzierżonów, Niemcza, Piława Górna, Pieszycy i Łagiewniki jest Zarząd Dróg Powiatowych w Dzierżonowie (wykaz dróg powiatowych znajduje się w tabeli poniżej),
- drogi wojewódzkie:
 - droga wojewódzka nr 382 Stanowice - Świdnica - Mościsko - Dzierżonów - Piława Górna - Ząbkowice Śląskie - Kamieniec Ząbkowicki - Paczków - Gościce (granica polsko-czeska),
 - droga wojewódzka nr 383 Dzierżonów - Pieszycy - Lasocin - Walim - Jugowice - Olszyniec - Jedlina-Zdrój,
 - droga wojewódzka nr 384 Łagiewniki - Sieniawka - Uciechów - Dzierżonów - Bielawa - Wolibórz,
- drogi krajowe:
 - droga krajowa nr 8 stanowiąca element korytarza europejskiego E67 (Finlandia - Estonia - Łotwa - Litwa - Polska - Czechy). Łączy Budzisko (granica polsko-litewska), Białystok, Warszawę, Piotrków Trybunalski, Wrocław, Kłodzko i Kudowę Zdrój na granicy polsko-czeskiej. Na terenie powiatu dzierzoniowskiego przebiegająca przez gminy Łagiewniki i Niemcza (przecina się z drogami nr 39 i 384).
 - droga krajowa nr 39 Łagiewniki - Strzelin - Wiązów - Brzeg - Namysłów - Kamienna - Baranów - Kępno.

Układ drogowy Ziemi Dzierżoniowskiej został przedstawiony również na mapie poniżej.

LEGENDA

- SIEĆ DROGOWA**
-  DROGI KRAJOWE
 -  DROGI WOJEWÓDZKIE
 -  DROGI POWIATOWE
- GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA**
-  <65
 -  66 - 80
 -  81 - 160
 -  161 - 500
 -  501 - 1 000
 -  1 001 - 1 715



MAPA 1. UKŁAD DROGOWY W POWIECIE DZIERŻONIOWSKIM NA TLE GĘSTOŚCI ZALUDNIENIA W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH

Źródło: opracowanie własne według danych z GUS oraz strony internetowej <http://www.pow.dzierzonow.pl/>

Tabela poniżej przedstawia wykaz dróg powiatowych na obszarze Ziemi Dzierżonowskiej.

TABELA 1. WYKAZ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU DZIERŻONIOWSKIEGO

Lp.	Nr	Klasa	Kategoria	Kilometraż	Przebieg
1.	3004D	G	P	22,125	Jodłownik od skrz. dr. woj 384 - Ostroszowice - Kietlice - Owiesno -skrz. dr. woj. 382 Piława Górna - ul. Groszowiecka - ul. Piastowska - ul. Bolesława Chrobrego - skra. dr. kr. Nr 8 Przerzeczyn Zdrój - Podlesie - gr. pow. (Cieptowody)
2.	3005D	G	P	10,466	Dobrocin - Byszów, Byszów- Gilów -gr. adm. gmin -gr. adm. gmin - do skrz. z dr. nr 8 Niemcza (droga na Gilów)
3.	3006D	Z	P	5,594	Bielawa od skrz. z dr. woj. 384 ul Piastowska - ul. Ostroszowicka -ul. Szewska - gr. gminy Jozefowek - Ostroszowice - gr. pow. Grodziszcze (Stoszowice)
4.	3007D	Z	P	7,260	Bielawa Od skrz z ul. Wolności dr. Pow. 3017D - ul. Wojska Polskiego - Myśliszów - Kietlice - Owiesno do skrz. z dr pow 3008D

Lp.	Nr	Klasa	Kategoria	Kilometraż	Przebieg
5.	3008D	L	P	6,793	Od skrz. z dr. woj. 382 Pilawa Dolna - Owiesno -gr. pow. (Różana)
6.	3009D	Z	P	6,314	Od skrz. z dr. pow. 2878D Kietczyn -Tuszyn - Włoki - gr admin. Miasta Dzierżoniów
7.	3010D	L	P	11,438	Od skrz.z dr. pow. 3014D Stupice - skrz. dr. pow. 2878D - Stoszów -Kotaczów - gr. gmin. gr. gmin. skrz. dr. woj. 384 - Roztocznik - skrz. dr. 3011D -Byszów - do skrz. z dr. pow. 3005D
8.	3011D	L	P	4,070	Od skrz. z dr. pow. 3005D Dobrocin - Roztocznik skrz. dr. pow. 3011D- Dobrocin
9.	3012D	L	P	8,927	Od skrz. z dr. Pow. 2878D Jaźwina - gr .gminy - gr. gminy Uciechów - skrz. dr. woj. 384 skrz. dr. woj. 384 - Dobrocin do skrz. z dr. 30050
10.	3013D	L	P	10,420	Od skrz.z dr. pow. 3028D Oleszna - skrz. dr. woj. 384 Ratajno -Ligota Wielka - skrz. dr. pow. 3023D - do skrz. z dr. Woj.. 384 Dębowa Góra
11.	3014D	L	P	7,291	Od skrz. z dr pow 2878D Jaźwina - Uliczno - Stupice skrz. dr. pow. 3010D-Młynica- do skrz. dr. pow. 2028D Oleszna
12.	3015D	L	P	6,359	Od skrz. z dr. pow. 3005D Gilów - Goła Dzierżoniowska - Kietlin - do skrz. dr.kr. nr 8
13.	3016D	G	P	13,093	Od skrz z dr. woj. 383 Pieszycy - ul. Ogrodowa - ul. Lipowa - ul. Kopernika - ul. Górská Kamionki - gr. pow. Przelęcz Jugowska - (Sokolec)
14.	3017D	L	P	4,745	Od skrz. z dr. pow.2877D ul Bohaterów Getta Bielawa - ul. Wolności - ul. Pilawska -w administracji m. Dz-ów - Pilawa Dolna skrz. dr. woj. 382
15.	3018D	D	P	5,241	Od skrz. z dr. pow. 2904D Mościsko - gr. gminy Bratoszów Bratoszów- gr .gminy Dzierżoniów
16.	3019D	L	P	6,300	Od skrz. z dr.woj.382 Mościsko - Tuszyn - skrz. z dr. pow. 2009D -Jaźwina do skrz. z dr. Pow. 2878D
17.	3020D	D	P	2,050	(Piotrówek) - gr. pow. - nawierzchnia Gruntowa gr. pow. Sokolniki - do skrz. z dr. Kraj. nr 8
18.	3021D	L	P	5,026	Od skrz. z dr. kr. Nr 8 Niemcza - ul. Bolesława Chrobrego - ul. Strzelińska - Wojstawice - Piotrków - gr. pow. (Strzelin)
19.	3022D	L	P	3,374	Od skrz. z dr. kr. Nr 8 Łagiewniki - Sienice - gr. pow.- (Prusy)
20.	3023D	L	P	3,940	Od skrz. z dr pow. 301 3D Ligota Wielka - Przyszronie - do skrz. z dr. kraj. Nr 8
21.	3024D	L	P	2,615	Od skrz. z dr. kraj. Nr 8 Wilków Wielki - gr. gmin, gr. gminy - Sienice do skrz. z dr pow. 3022D
22.	3025D	D	P	2,260	Od skrz. z dr. kraj. nr 8 Wilków Wielki - Chwałęcín

Lp.	Nr	Klasa	Kategoria	Kilometraż	Przebieg
23.	3026D	D	P	2,920	Od skrz. z dr. pow. 3021D ul. Bolesława Chrobrego Niemcza - ul. Ogrodowa - gr. adm. Niemcza gr. adm. Niemcza - Podlesie do skrz. z dr. Pow. 30040
24.	3027D	D	P	1,350	Od skrz. z dr .pow. 3004D Podlesie - Ruszkowice
25.	3028D	D	P	1,150	Od skrz.z dr. pow. 3004D Przerzeczyn Zdrój - Ligota Mała
26.	3029D	Z	P	0,666	Od skrz z dr. pow. 3008D Owiesno - gr. pow. (Koziniec)
27.	3030D	L	P	1,016	Od skrz. z dr. kraj. Nr 8 - Trzebnik
28.	2879D	L	P	1,800	(Wierzba) - gr. pow. Jedrzejowice - dr. pow. 2878D
29.	2878D	G	P	15,531	Od skrz. z dr woj. 382 (Boleścin) - gr. pow. - Książnica gr. gmin-gr. gmin Jaźwina - Kielczyn - Janczowice - do skra. dr. woj. 384 Sieniawka
30.	2877D	G	P	7,323	(Świdnica) gr. pow. - Piskorzów - Pieszycy ul. Piskorzowska - skrz. dr. woj. 383 ul Kościuszki -ul. Bielawska gr. gmin, gr. gmin - Bielawa ul. Bohaterów Getta - skrz. dr. woj. 384 ul. Żeromskiego - do skrz. z dr. pow. 3017D ul. Wolności Bielawa
31.	2904D	L	P	3,440	(Lutomia Dolna) gr. pow. - Mościsko - do skrz. z dr.woj.382
32.	2028D	L	P	7,999	(Świątniki) - gr. pow. - Oleszna, Oleszna- Łagiewniki skrz. dr. woj. 384
33.	1989D	L	P	1,430	(Glinica) - gr. pow. - Oleszna do skrz. z dr. pow. 2028D
RAZEM:				200,326	

Źródło: opracowanie własne w oparciu o dane ze strony: www.pow.dzierzoniow.pl/pow/drogi-powiatowe

1.1.2 Układ torowy

Przez obszar objęty niniejszym planem transportowym przebiegają linie kolejowe:

- linia kolejowa nr 137, tzw. *Podsudecka Magistrala Kolejowa* Katowice - Kędzierzyn-Koźle - Nysa - Ząbkowice Śląskie - Piława Górna - Dzierżonów - Świdnica - Jaworzyna Śląska - Strzegom - Jawor - Legnica,
- nieczynna (nieistniejąca w wykazie linii PKP PLK SA) linia kolejowa nr 304 Brzeg - Strzelin - Łagiewniki Dzierżonowskie,
- nieczynna (nieistniejąca w wykazie linii PKP PLK SA) linia kolejowa nr 310 Kobierzyce - Łagiewniki Dzierżonowskie - Piława Górna,
- nieczynna (nieistniejąca w wykazie linii PKP PLK SA) linia kolejowa nr 327 Bielawa - Srebrna Góra - Radków,
- nieczynna (nieistniejąca w wykazie linii PKP PLK SA) linia kolejowa nr 341 Dzierżonów - Bielawa.

Jedyną czynną linią kolejową przebiegającą przez obszar Ziemi Dzierżonowskiej jest linia kolejowa nr 137.

Punkty dostępu do kolei to trzy stacje kolejowe:

- Dzierżoniów Śląski,
- Mościsko Dzierżoniowskie,
- Piława Górna.

Poniższa mapa przedstawia sieć aktualnie eksploatowanych w ruchu pasażerskim linii kolejowych przebiegających przez obszar Ziemi Dzierżoniowskiej.



MAPA 2. SIEĆ AKTUALNIE EKSPLOATOWANYCH W RUCHU PASAŻERSKIM LINII KOLEJOWYCH PRZEBIEGAJĄCYCH PRZEZ OBSZAR ZIEMI DZIERŻONIOWSKIEJ

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkład.plk-sa.pl

1.1.3 Transport lotniczy

Najbliższe lotnisko zlokalizowane jest we Wrocławiu. Port Lotniczy Wrocław-Strachowice obsługuje rejsy wewnątrz krajowe i międzynarodowe. Od miasta powiatowego Dzierżoniowa oddalony jest o ok. 65 km. Ponadto w oddalonych o ok. 97 km Pardubicach (Republika Czeska) znajduje się międzynarodowe lotnisko Letiště Pardubice.

1.1.4 Ścieżki rowerowe

Rower jako proekologiczny, komplementarny środek przewozowy stanowi jedną z możliwości poruszania się po sieci komunikacyjnej.

Podsystem dróg rowerowych powinien być zgodnie z Ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym uwzględniony w opracowaniach planistyczno-programowych.

Aktualną sieć ścieżek rowerowych w powiecie dzierzoniowskim pokazuje poniższa mapa.

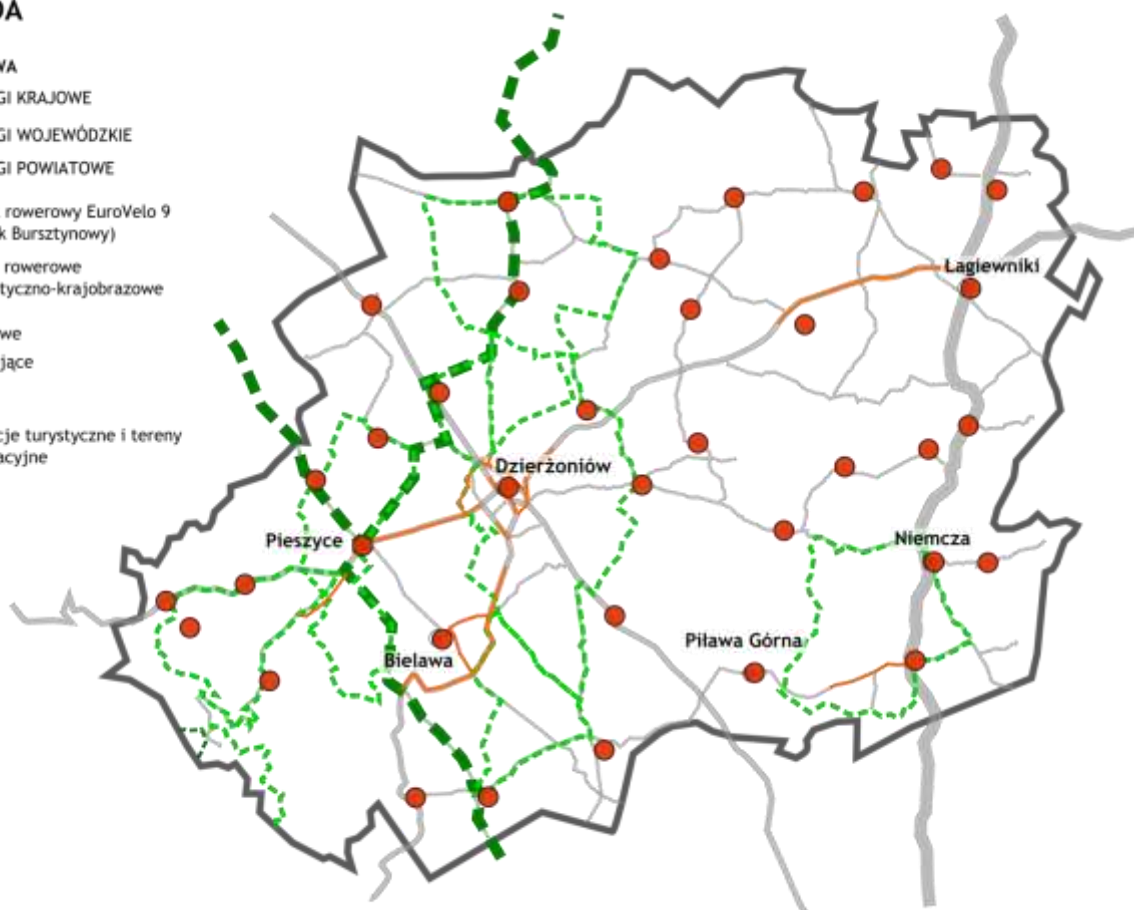
LEGENDA

SIEĆ DROGOWA

- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- DROGI POWIATOWE
- Szlak rowerowy EuroVelo 9 (Szlak Bursztynowy)
- - - trasy rowerowe turystyczno-krajobrazowe

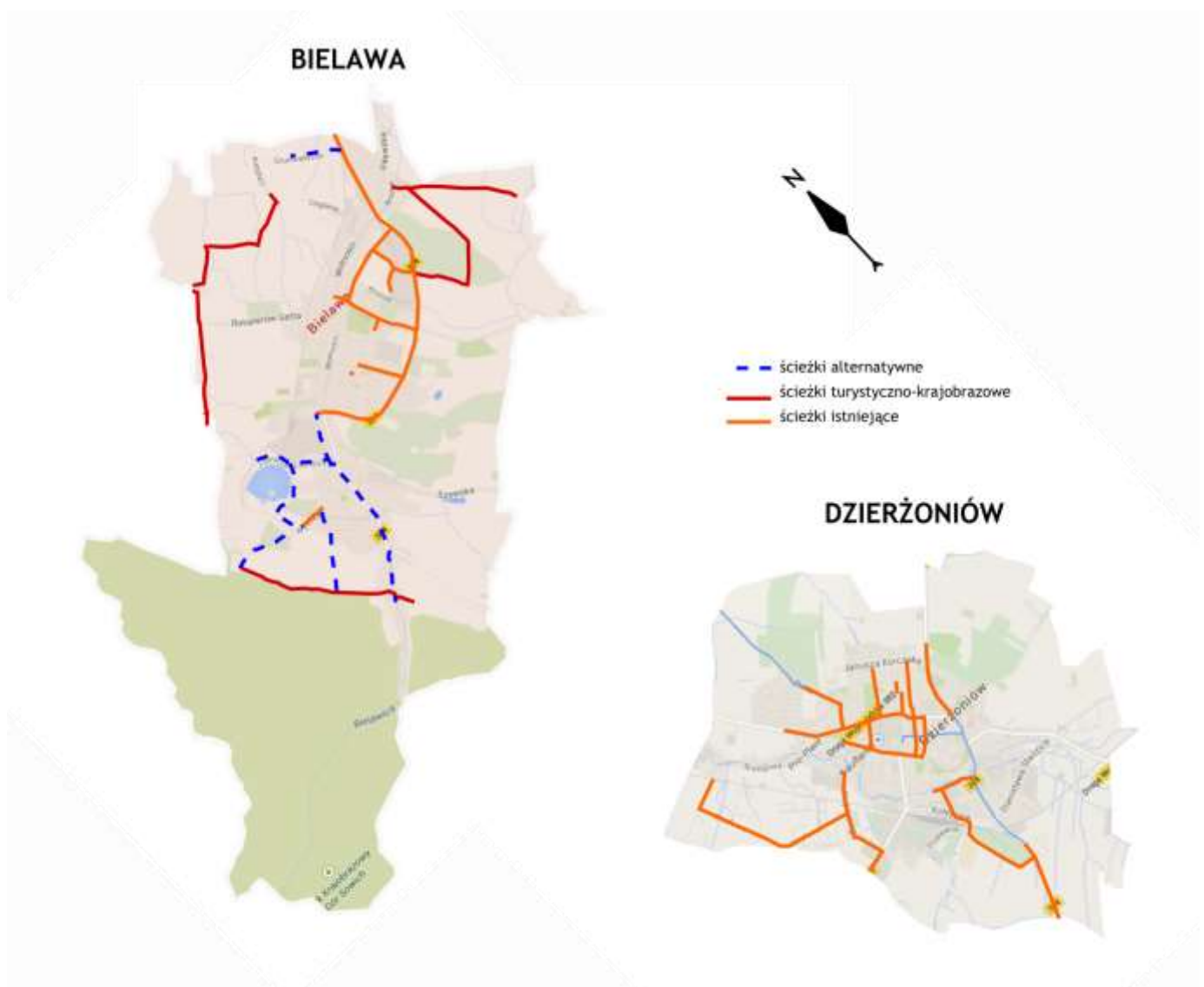
Ścieżki rowerowe

- istniejące
- atrakcje turystyczne i tereny rekreacyjne



MAPA 3. ŚCIEŻKI ROWEROWE W POWIECIE DZIERŻONIOWSKIM - STAN ISTNIEJĄCY

Źródło: opracowanie własne



MAPA 4. ŚCIEŻKI ROWEROWE W BIELAWIE I DZIERŻONIOWIE - STAN ISTNIEJĄCY

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od gmin

Główną trasą rowerową jest transeuropejski szlak EuroVelo 9. Trasa częściowo jest drogą asfaltową, a w niektórych miejscach, szczególnie pomiędzy miejscowościami (np. między Bielawą a Pieszcycami) jest to droga gruntowa, która może być nieprzejezdna w przypadku gorszych warunków pogodowych. Docelowo szlak ma być oznakowany wraz z zainstalowaniem na nim punktów wypoczynkowych w postaci wiat, stołów i ławek. Ponadto na terenie powiatu dzierżoniowskiego wyznaczone są następujące trasy rowerowe turystyczno-krajobrazowe:

- **BIELAWA - OWIESNO - KIETLICE - OSTROSZOWICE - MYŚLISZÓW - BIELAWA**
 - Długość trasy = 15,9 km,
 - Trasa dobrze oznakowana,
 - Stopień trudności: średni, przeznaczona dla całej rodziny.
- **DZIERŻONIÓW - BIELAWA - OWIESNO - PIŁAWA DOLNA - DOBROCIN - UCIECHÓW - WŁÓKI - NOWIZNA - DZIERŻONIÓW**

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

- Długość trasy = 32,4 km,
- Trasa dobrze oznakowana,
- Stopień trudności: średni.
- **PIESZYCE - ROŚCISZÓW - POTOCZEK - KAMIONKI - PIESZYCE**
 - Długość trasy = 22,4 km,
 - Trasa dobrze oznakowana,
 - Stopień trudności: bardzo trudny - zwłaszcza odcinek górski, przeznaczona dla osób z dobrą kondycją.
- **BIELAWA - PIESZYCE - BRATOSZÓW - PISKORZÓW - DOROTKA - PIESZYCE - BIELAWA**
 - Długość trasy = 23,9 km,
 - Trasa dobrze oznakowana,
 - Stopień trudności: średni.
- **PRZERZECZYN ZDRÓJ - PODLESIE - NIEMCZA - GILÓW - PIŁAWA GÓRNA - LIGOTA MAŁA - PRZERZECZYN ZDRÓJ**
 - Długość trasy = 22,2 km,
 - Trasa dobrze oznakowana,
 - Stopień trudności: średni, dla całej rodziny.
- **PRZEŁĘCZ JUGOWSKA - PRZEZ REZERWAT BUKOWA KALENICA - PRZEŁĘCZ JUGOWSKA**
 - Długość trasy = 10 km,
 - Trasa dobrze oznakowana,
 - Stopień trudności: trasa górską bardzo malowniczą, dla całej rodziny.
- **DZIERŻONIÓW - UCIECHÓW - ALBINÓW - JAŻWINA - KIELCZYN - KSIĄŻNICA - WŁÓKI - DZIERŻONIÓW**
 - Długość trasy = 30,0 km,
 - Trasa dobrze oznakowana,
 - Stopień trudności: średni.

Ścieżki te w większości poprowadzone są drogami o nawierzchni asfaltowej i nie posiadają pasów rowerowych.

Wykaz pozostałych istniejących ścieżek rowerowych znajduje się w poniższej tabeli.

TABELA 2. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W POWIECIE DZIERŻONIOWSKIM (Z WYŁĄCZENIEM OPISANYCH POWYŻEJ TRAS TURYSTYCZNO-KRAJOBRAZOWYCH)

Jednostka terytorialna	Ścieżki rowerowe - stan istniejący
Miasto Dzierżoniów	<ul style="list-style-type: none"> • Złota - od ul. Akacyjowej do ul. Piastowskiej, • Strefowa - wzdłuż drogi, • Zachodnia - wzdłuż drogi, • Piastowska - od skrzyżowania z ul. Świdnicką do Ronda Kresów II Rzeczypospolitej (skrzyżowanie z ul. Daszyńskiego), • Sikorskiego - od Ronda Grudzińskiego (skrzyżowanie z ul. Piastowską) wzdłuż odcinka prostego ul. Sikorskiego), • łącznik Różane - Jasne - odcinek pomiędzy Osiedlem Różanym a Osiedlem Jasnym wzdłuż ogrodzenia ZG3,

Jednostka terytorialna	Ścieżki rowerowe - stan istniejący
	<ul style="list-style-type: none"> • Batalionów Chłopskich - od ul. Paderewskiego do granic miasta, • Kilińskiego - od ul. Ciepłowniczej do granic miasta, • łącznik Piastowska-Świdnicka - łącznik pomiędzy ul. Piastowską a Świdnicką wzdłuż Osiedla Kolorowego, • Świdnicka - Od skrzyżowania z ul. Daszyńskiego do Ronda Niemieckiego (skrzyżowanie z ul. Złotą), • Daszyńskiego - wzdłuż drogi, • Os. Jasne (łącznik do ul. Przesmyk) - Od Osiedla Jasnego do ul. Przesmyk wzdłuż Osiedla Jasnego, • Ciepłownicza-Pieszycza - od ul. Kilińskiego do ul. Pieszyczej, • Brzegowa - od przejazdu kolejowego do ronda (skrzyżowanie z ul. Strefową), • Rzeźnicza - wzdłuż drogi, • Kopernika - od ul. Batalionów Chłopskich do ul. Sienkiewicza, • Strumykowa - wzdłuż drogi, • Piastowska-Świdnicka - od ul. Piastowskiej do ul. Kasztanowej, • Wrocławska-Bielawska - od Cmentarza Komunalnego do ronda Żołnierzy Wyklętych (skrzyżowanie z ul. Piastowską).
Gmina Dzierżoniów	-
Miasto Bielawa	<ul style="list-style-type: none"> • Istniejące ścieżki rowerowe w pasie drogowym: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Odcinek I: ul. Dzierżoniowska, al. Jana Pawła II, ul. Gen. Władysława Sikorskiego do skrzyżowania z ul. Stefana Żeromskiego. ➤ Odcinek II: ul. Dzierżoniowska, al. Jana Pawła II, ul. Ks. Romana Biskupa, ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Wolności wraz z łącznikiem ul. Parkową oraz po przeciwnej stronie do skrzyżowania z ul. Gen. Władysława Sikorskiego. ➤ Odcinek III: ul. Dzierżoniowska, al. Jana Pawła II, ul. Gen. Władysława Sikorskiego, ul. Gen. Zygmunta Berlinga do skrzyżowania z ul. Gen. Stefana Grota Roweckiego. ➤ Odcinek IV: wzdłuż nowo wybudowanych dróg wewnątrz obwodnicy miejskiej ➤ Odcinek V: ul. Wysoka od skrzyżowania ulic Wysokiej, Kasztanowej i Przodowników Pracy do skrzyżowania z ul. Janusza Korczaka. <p>Wymienione odcinki dróg rowerowych znajdują się wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych i są odseparowane od ruchu samochodowego. Na przeważającej długości są one ciągami pieszo - rowerowymi. Miejscami występują lokalne przewężenia lub przeszkody. Nawierzchnia wykonana jest głównie z kostki brukowej.</p> • Alternatywne ścieżki rowerowe: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Odcinek I: ul. Grunwaldzka na odcinku od skrzyżowania

Jednostka terytorialna	Ścieżki rowerowe - stan istniejący
	<p>z ul. Dzierżoniowską do planowanej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Odcinek II: ul. Piastowska, ul. Ludwika Waryńskiego, ul. Nowobielawska w kierunku Gór Sowich ➤ Odcinek III: ul. Jana Hempla, ul. Lotnicza, wokół zbiornika OWW Sudety, ul. Nowobielawska, ul. Wysoka, przedłużenie ul. Wysokiej w kierunku Gór Sowich. <p>Wymienione odcinki jezdni nie posiadają pobocza, ani pasa rowerowego. Podczas jazdy należy uważać na przeszkody drogowe (nierówności, uskoki, wysokie krawężniki, zwężenia) oraz parkujące wzdłuż jezdni samochody.</p> <p>• Turystyczno-krajobrazowe ścieżki rowerowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Odcinek I: ul. Grunwaldzka na odcinku od skrzyżowania z ul. Dzierżoniowską do planowanej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej. ➤ Odcinek II: ul. Piastowska, ul. Ludwika Waryńskiego, ul. Nowobielawska w kierunku Gór Sowich ➤ Odcinek III: ul. Jana Hempla, ul. Lotnicza, wokół zbiornika OWW Sudety, ul. Nowobielawska, ul. Wysoka, przedłużenie ul. Wysokiej w kierunku Gór Sowich. <p>Wymienione odcinki jezdni nie posiadają pobocza, ani pasa rowerowego. Podczas jazdy należy uważać na przeszkody drogowe (nierówności, uskoki, wysokie krawężniki, zwężenia) oraz parkujące wzdłuż jezdni samochody.</p>
Miasto Pieszycy	Ścieżka rowerowa Pieszycy - Dzierżoniów (przy drodze woj. 383)
Gmina Piława Górna	-
Gmina Niemcza	-
Gmina Łagiewniki	Wydzielona droga rowerowa, w ciągu pieszo-rowerowym wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 384 na odcinku Łagiewniki - Sieniawka

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od gmin

Podczas inwentaryzacji stwierdzono, że w wielu miejscach sieć ścieżek rowerowych jest fragmentaryczna, niepowiązana ze sobą, jednak są to drogi nowopowstałe, o parametrach odpowiadających potrzebom użytkowników. Poniżej na fotografiach przedstawione są niektóre z istniejących ścieżek w powiecie dzierżoniowskim.



FOTOGRAFIA 2. CIĄG PIESZO-ROWEROWY
W BIELAWIE, PRZY RONDZIE MIAST
PARTNERSKICH



FOTOGRAFIA 1. ŚCIEŻKA ROWEROWA
W BIELAWIE, UL. SIKORSKIEGO

Źródło: materiały własne



FOTOGRAFIA 3. ŚCIEŻKA ROWEROWA W DZIERŻONIOWIE, UL. STASZICA

Źródło: materiały własne



FOTOGRAFIA 4. PRZEJAZD DLA ROWERZYSTÓW W DZIERŻONIOWIE, PRZY RONDZIE POCHYŁYM

Źródło: materiały własne



FOTOGRAFIA 5. ŚCIEŻKA ROWEROWA WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 383 NA TRASIE DZIERŻONIÓW - PIESZYCE

Źródło: materiały własne



FOTOGRAFIA 6. NOWOPOWSTAŁA ŚCIEŻKA ROWEROWA PRZY DRODZE WOJEWÓDZKIEJ NR 384 NA TRASIE ŁAGIEWNIKI - SIENIAWKA

Źródło: materiały własne

Sprawnie funkcjonująca sieć ścieżek rowerowych umożliwi częściową rezygnację z transportu samochodowego na rzecz rowerów przyczyniając się do mniejszego zatłoczenia na drogach, zdrowszego trybu życia mieszkańców, jak również do rozwoju turystyki i rekreacji.

W rozdziale 6.9 została przedstawiona koncepcja ścieżek rowerowych.

1.2 Pomiary natężenia ruchu - wielkość potoków

Pomiar natężenia ruchu na drogach oraz napętnień pojazdów został wykonany w środę, 26 listopada 2014 roku, w godzinach 6:00 - 18:00. Pomiar został przeprowadzony w sposób bezpośredni poprzez policzenie pojazdów przejeżdżających przez przekrój drogi z podziałem na kierunki.

Poniższa tabela zawiera wykaz punktów pomiarowych wraz z wyszczególnionymi kierunkami, na których dokonano pomiarów.

TABELA 3. WYKAZ PUNKTÓW POMIAROWYCH

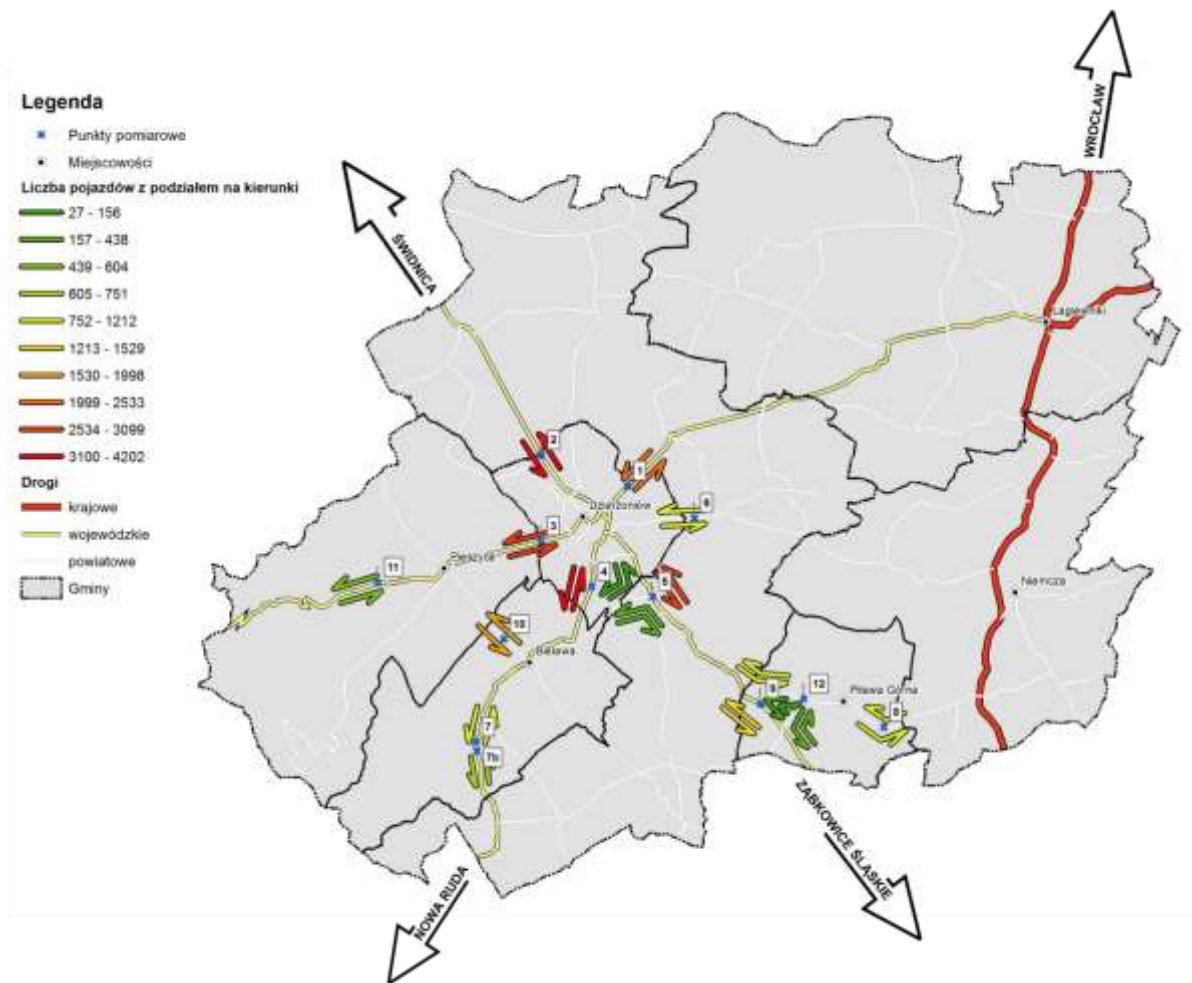
Nr punktu pomiarowego	Kierunek		Suma pojazdów	Suma napętnień
	z	do		
1	Dzierżoniów	Łagiewniki	2533	3724
	Łagiewniki	Dzierżoniów	2460	3779



Nr punktu pomiarowego	Kierunek		Suma pojazdów	Suma napętnień
	z	do		
2	Świdnica	Dzierżoniów	3704	4711
	Dzierżoniów	Świdnica	3584	4652
3	Dzierżoniów	Pieszycy	3029	4705
	Pieszycy	Dzierżoniów	2980	4501
4	Bielawa	Dzierżoniów	4171	6345
	Dzierżoniów	Bielawa	4202	6574
5	Piława Dolna	Bielawa	322	400
	Piława Dolna	Dzierżoniów	3099	4493
	Dzierżoniów	Bielawa	156	192
	Dzierżoniów	Piława Dolna	3093	4562
	Bielawa	Dzierżoniów	146	172
	Bielawa	Piława Dolna	299	325
6	Niemcza	Dzierżoniów	902	1542
	Dzierżoniów	Niemcza	995	1717
7	Bielawa	Nowa Ruda	1176	1831
	Nowa Ruda	Bielawa	1212	1908
7b	Nowa Ruda	Dzierżoniów	751	1183
	Dzierżoniów	Nowa Ruda	729	1135
8	Przerzeczyn-Zdrój	Piława Górna	997	1350
	Piława Górna	Przerzeczyn-Zdrój	891	1235
9	Ząbkowice Śląskie	Piława Dolna	1529	2142
	Ząbkowice Śląskie	Piława Górna	31	43
	Piława Dolna	Ząbkowice Śląskie	1472	1972
	Piława Górna	Ząbkowice Śląskie	27	38
	Piława Górna	Piława Dolna	1094	2065
	Piława Dolna	Piława Górna	1066	1939
10	Bielawa	Pieszycy	1949	2764
	Pieszycy	Bielawa	1998	2931
11	Walim	Pieszycy	604	927
	Pieszycy	Walim	570	867
12	Piława Górna	Ząbkowice Śląskie	438	644
	Ząbkowice Śląskie	Piława Górna	307	573

Źródło: opracowanie własne

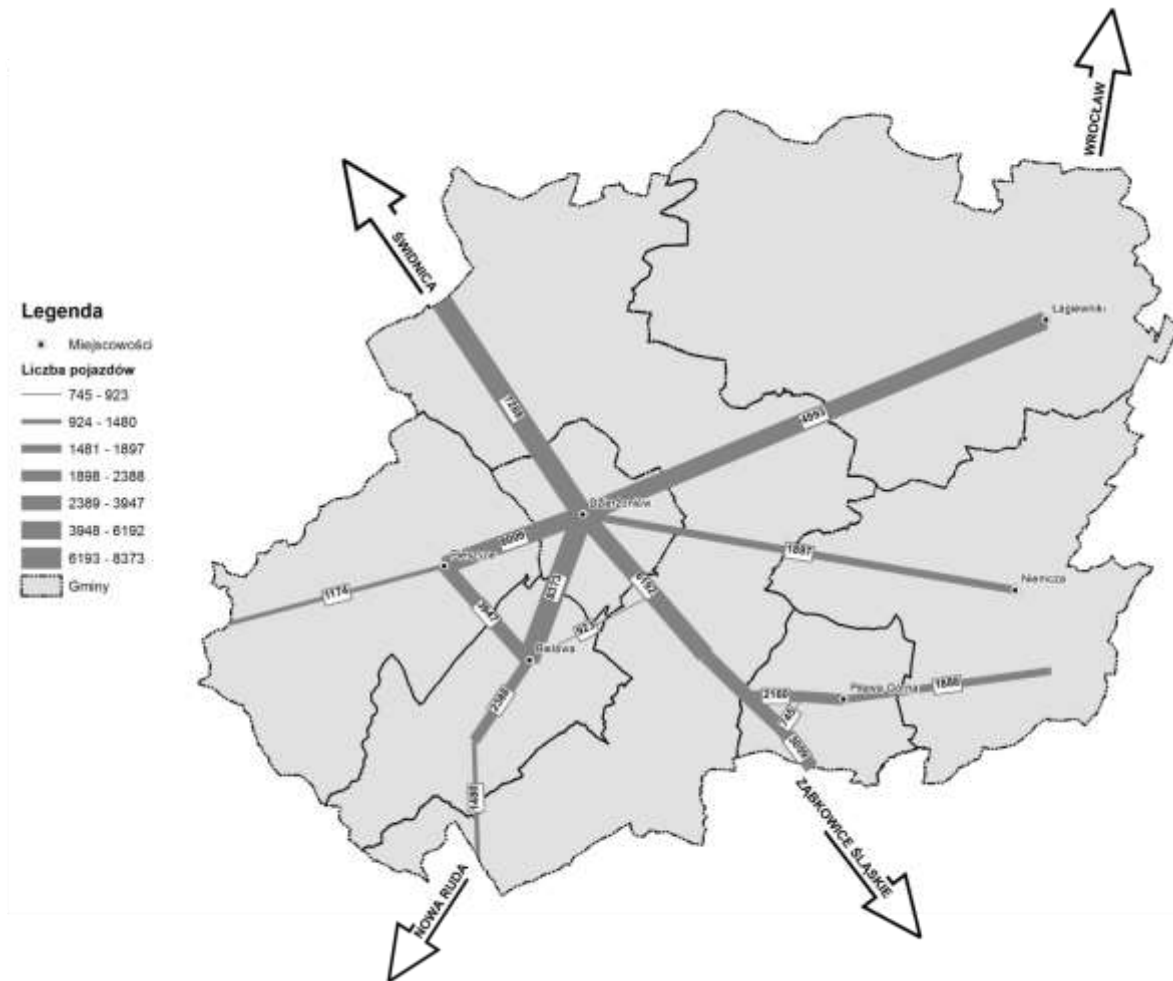
Poniższa mapa przedstawia lokalizację punktów pomiarowych wraz z uzyskanymi wartościami liczby pojazdów.



MAPA 5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH WRAZ Z WIELKOŚCIAMI POTOKÓW W PODZIALE NA KIERUNKI

Źródło: opracowanie własne

Podczas pomiaru zauważono tendencję, że im dalej od siedziby powiatu, tym ruch na drogach charakteryzuje się mniejszą intensywnością. Ponadto największe natężenie ruchu związane jest z podróżami w godzinach szczytu i dotyczy przede wszystkim miejscowości bezpośrednio sąsiadujących z Dzierżonowem. Zbadane wartości dowodzą, że wielu mieszkańców gmin sąsiadujących z Dzierżonowem dojeżdża w dni robocze do stolicy powiatu do pracy i szkoły.



MAPA 6. WIELKOŚCI POTOKÓW MIĘDZY POSZCZEGÓLNYMI MIEJSCOWOŚCIAMI

Źródło: opracowanie własne

Sumarycznie największą liczbę pojazdów zaobserwowano na trasie Dzierżoniów - Bielawa, a także: Dzierżoniów - Świdnica, Dzierżoniów - Piława Dolna oraz Dzierżoniów - Pieszyce. Dzierżoniów charakteryzuje się dość silnym ciążeniem w regionie, wykraczającym także poza granice powiatu, o czym świadczy duży ruch w dzień roboczy na trasie Dzierżoniów - Świdnica.

Badanie wykazało również stosunkowo duże natężenie ruchu na odcinku Dzierżoniów - Łagiewniki, na drodze wojewódzkiej nr 384, prowadzącej do drogi krajowej nr 8 w kierunku Wrocławia.

Najmniejsze natężenie ruchu zaobserwowano na drodze z Piławy Górnej w kierunku Ząbkowic Śląskich, gdzie przez 12 godzin zaobserwowano 745 pojazdów, a także na trasie Piława Dolna - Bielawa (923 pojazdy).

2 Analiza SWOT

W tabeli poniżej przedstawiono najistotniejsze czynniki zidentyfikowane w ramach systemu transportu. Podstawą zestawienia były wyniki badań, obserwacji oraz analiz dokumentów (analiza SWOT została podzielona na 4 obszary: transport drogowy, transport kolejowy, transport publiczny, transport rowerowy).

TRANSPORT DROGOWY	
Czynniki wewnętrzne	Czynniki wewnętrzne
Mocne Strony	Słabe Strony
<ul style="list-style-type: none"> • Przebieg przez obszar Ziemi Dzierżoniowskiej drogi krajowej nr 8 • Dobre skomunikowanie z siedzibami sąsiednimi powiatów Ząbkowickiego i Świdnickiego • Lokalizacja na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej stref przemysłowych • Łatwy dostęp do dróg dla wszystkich użytkowników 	<ul style="list-style-type: none"> • Skończona przepustowość układu drogowego • Brak obwodnic • Brak koordynacji w zarządzaniu infrastrukturą drogową (gmina - powiat) • Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń (w szczególności drogi Dzierżoniów - Świdnica oraz Dzierżoniów - Ząbkowice Śląskie) • Wywieranie presji na środowisko (hałas, zanieczyszczenia powietrza, fragmentacja przestrzeni) • Niedostosowanie infrastruktury transportowej do lokalizacji dużych zakładów przemysłowych • Wysokie koszty budowy obwodnic • Brak wystarczających środków własnych na remonty i inwestycje
Czynniki zewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich • Plan przebudowy drogi krajowej numer 8 oraz budowa obwodnic Dzierżoniowa • Zaprogramowanie działań dotyczących wdrażania inteligentnych systemów transportowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych w planowaniu dróg • potencjał gospodarczy obszaru Ziemi Dzierżoniowskiej 	<ul style="list-style-type: none"> • Skomplikowane procedury zamówień publicznych powodujące opóźnienia w realizacji inwestycji oraz wpływające na ich jakość • Wzrost liczby samochodów osobowych i ciężarowych • Rosnące koszty funkcjonowania transportu • Niestabilne ceny paliw

TRANSPORT KOLEJOWY	
Czynniki wewnętrzne	Czynniki wewnętrzne
Mocne Strony	Słabe Strony
<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość uruchomienia nowych odcinków linii kolejowych na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej między innymi wydłużenie linii do Bielawy • Bezpieczeństwo przewozów • Mniejsza uciążliwość dla środowiska • Budowa centrum przesiadkowego w Dzierżoniowie • Obecność generatorów ruchu towarowego 	<ul style="list-style-type: none"> • Zły stan techniczny infrastruktury kolejowej • Ograniczona przepustowość - linia jednotorowa • Hałas w otoczeniu infrastruktury kolejowej • Mała liczba połączeń kolejowych na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej • Brak wystarczających potoków dla uruchomienia wewnętrznej komunikacji kolejowej • Brak bezpośredniego wpływu na ofertę
Czynniki zewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Zmiany w prawie umożliwiające regionalizację (np. przejęcie przez samorządy dworców) • Wyczerpująca się przepustowość dróg kołowych • Możliwość wznowienia ruchu na nieużytkowanych korytarzach kolejowych • Możliwość uruchomienia większej liczby połączeń z miastem wojewódzkim - Wrocławiem • Wzrost znaczenia kolei w lokalnym i regionalnym ruchu pasażerskim 	<ul style="list-style-type: none"> • Lobbing transportu drogowego • Postępująca degradacja infrastruktury i wyłączanie linii kolejowych z użytkowania • Bariery formalne i proceduralne oraz wysoki koszt rozpoczęcia działalności w przewozach kolejowych

TRANSPORT PUBLICZNY	
Czynniki wewnętrzne	Czynniki wewnętrzne
Mocne Strony	Słabe Strony
<ul style="list-style-type: none"> • Konkurencyjność kosztowa Transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego • Funkcjonowanie i organizacja transportu publicznego w formie związków i porozumień komunalnych, będących wyrazem woli współpracy samorządów, a także rozdzielanie funkcji organizatora i operatora 	<ul style="list-style-type: none"> • Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego • Niedostatki w integracji między poszczególnymi przewoźnikami i organizatorami transportowymi • Mała aktywność powiatu dzierżoniowskiego w organizacji publicznego transportu zbiorowego

<ul style="list-style-type: none"> • Dostępność transportu publicznego • Łatwość rozbudowania infrastruktury punktowej • wzrost świadomości decydentów w zakresie transportu publicznego 	<ul style="list-style-type: none"> • ograniczenia budżetowe
Czynniki zewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji, w tym ze środków funduszy europejskich • Rosnące koszty transportu indywidualnego • Realizacja wytycznych UE w zakresie polityk miejskich 	<ul style="list-style-type: none"> • Niedostatek integracji na poziomie polityk transportowych wszystkich szczebli • Rosnące koszty organizowania i korzystania z komunikacji publicznej • Tendencja spadkowa w zakresie popytu - tendencje demograficzne oraz zmiana preferencji ludności • Rosnące oczekiwania pasażerów w stosunku do transportu publicznego • Wzrost kosztów w transporcie publicznym (wynikający z rosnących wymagań dotyczących m.in. bezpieczeństwa i ekologii)

TRANSPORT ROWEROWY	
Czynniki wewnętrzne	Czynniki wewnętrzne
Mocne Strony	Słabe Strony
<ul style="list-style-type: none"> • Prośrodowiskowy charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportu • Niska wrażliwość na kongestię • mniejsze problemy z parkowaniem niż w komunikacji samochodowej 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak spójności przestrzennej tras rowerowych • Fragmentaryczność tras rowerowych o charakterze ponadlokalnym • Stan techniczny tras uniemożliwiający lub znacznie utrudniający przejazd (dotyczy głównie dróg gruntowych oraz wskazanych w rozdziale 6.9 jako drogi przyjazne rowerzystom)
Czynniki zewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Przyjęcie przez wszystkich jednolitych standardów oznakowania • Stworzenie mechanizmów 	<ul style="list-style-type: none"> • Warunki zagospodarowania przestrzennego ograniczające rozwój infrastruktury rowerowej

<p>zachęcających gminy do współpracy przy przygotowywaniu tras rowerowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji, w tym ze środków funduszy europejskich • Moda na poruszanie się rowerem • Wzrost cen paliw 	<ul style="list-style-type: none"> • Wąski przekrój pasa drogowego dróg istniejących, nie pozwalający na budowę tras rowerowych • Wrażliwość na pogodę
--	--

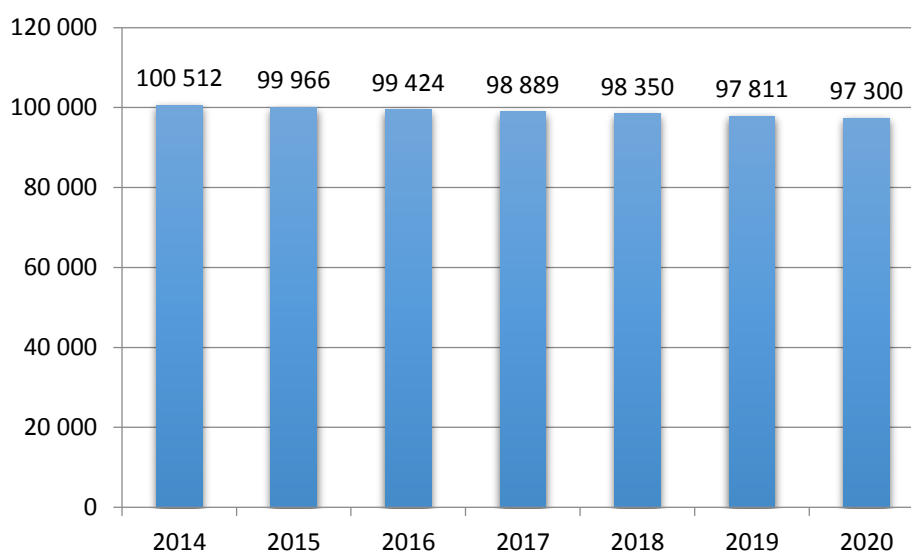
Przeprowadzona analiza pokazuje ogólne cechy poszczególnych rodzajów transportu w ujęciu lokalnym - Ziemi Dzierżoniowskiej. Transport drogowy z zasady cechuje się większą dostępnością niż kolejowy, jednakże powoduje to większą nieprzewidywalność czasów jazdy i zakłóceń w ruchu. W Powiecie Dzierżoniowskim dodatkowo nakłada się na to z jednej strony wysoki potencjał przemysłowy i gospodarczy, a z drugiej brak obwodnic i brak drogi wysokiej kategorii łączącej Ziemię Dzierżoniowską z Wrocławiem i resztą kraju. Dla przewozów kolejowych towarowych dodatkowym czynnikiem jest ich podrzędność względem przewozów pasażerskich, co w połączeniu z jednotorowością linii kolejowej między Kamieńcem Ząbkowickim a Świdnicą daje niższe prędkości handlowe, niż by to wynikało z parametrów ruchowych linii. W zakresie transportu publicznego uwagę zwraca fakt, że w dużej mierze mocne strony i szanse wynikają nie z zalet transportu publicznego, ale ze słabości pozostałych form. Główną przeszkodą w rozwoju transportu zbiorowego są trudności w utrzymaniu stabilnej oferty zintegrowanej pomiędzy przewozami różnych organizatorów. Rozwój transportu rowerowego wynika z jednej strony z rozwoju infrastruktury, a z drugiej ze świadomości korzyści wynikających z wykorzystania roweru i mody. Wzrost udziału transportu rowerowego jest możliwy przy pozytywnych zmianach obu tych aspektów. Należy pamiętać, że transport rowerowy na szeroką skalę w Polsce jest realny tylko przez kilka miesięcy w roku.

3 Prognozy ruchu i przewozów

3.1 Założenia ogólne

Zakłada się, że do 2020 roku:

- nie nastąpią znaczące zmiany w strukturze osadniczej Ziemi Dzierżoniowskiej,
- nastąpi spadek liczby ludności powiatu dzierżoniowskiego, poniżej na diagramie słupkowym została przedstawiona prognozowana liczba ludności.



WYKRES 2. PROGNOZA LICZBY LUDNOŚCI POWIATU DZIERŻONIOWSKIEGO NA LATA 2014 - 2020

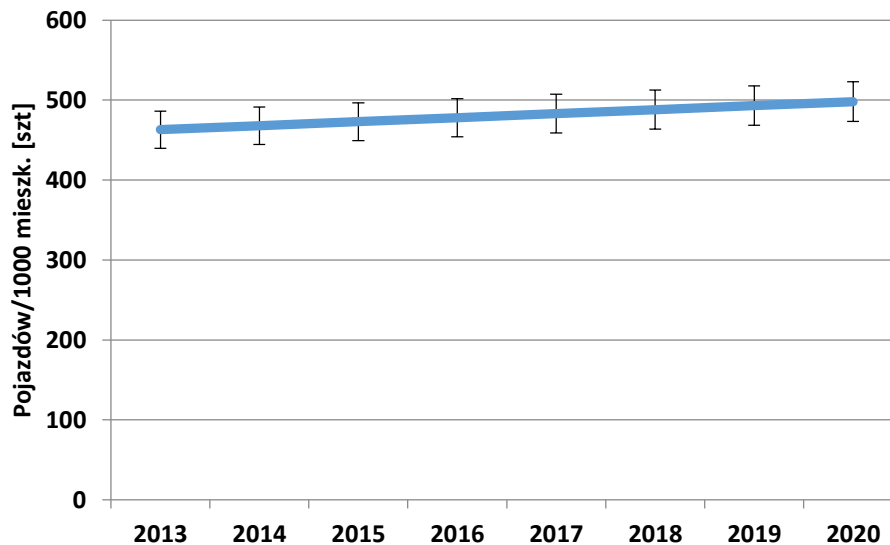
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców powiatu dzierżoniowskiego zmniejszy się w latach 2014 - 2020 o 6,10% i wyniesie ostatecznie w roku 2020 - 97 300. Ponadto przewiduje się:

- na obszarze powiatu dzierżoniowskiego, podobnie jak w całym kraju a także w Unii Europejskiej, obserwowany będzie proces starzenia się społeczeństwa. Do roku 2020 seniorzy stanowić będą ok. 26,54% (24 849) mieszkańców. Wyraźnie zmniejszać się będzie również liczba osób w wieku produkcyjnym. W roku 2015 - 61 938, pięć lat później - 56 572 mieszkańców powiatu dzierżoniowskiego będzie w wieku produkcyjnym,
- nastąpi wzrost przewozu ładunków w transporcie lądowym,

- nastąpi dalszy wzrost motoryzacji indywidualnej oraz wzrost wskaźnika motoryzacji.

Poniżej na wykresie została przedstawiona prognoza wskaźnika motoryzacji w powiecie dzierzoniowskim.



WYKRES 3. PROGNOZA WSKAŹNIKA MOTORYZACJI W POWIECIE DZIERŻONIOWSKIM

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Prognozy wzrostu wskaźnika motoryzacji mogą spowodować zwiększenie się udziału komunikacji indywidualnej, co prowadzić może do spadku liczby pasażerów w transporcie zbiorowym - kolejowym jak i autobusowym, przewiduje się, że:

- nastąpi wzrost mobilności społeczeństwa; wzrost podróży w obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej, jak i podróży regionalnych oraz międzyregionalnych;
- polityka transportowa jednostek samorządowych będzie zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu - zakłada się lobbowanie na rzecz i promowanie transportu zbiorowego.

3.2 Prognoza ruchu drogowego

Na podstawie analizy założeń ogólnych oraz dotychczas zaobserwowanych zmian w ruchu drogowym w okresie ostatnich 5 lat, prognozuje się do roku 2020 wzrost natężenia ruchu na drogach w powiecie dzierzoniowskim od ok. 3 do 7%.

Natężenie ruchu wzrośnie głównie na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych przewiduje się wzrost na odcinkach:

- Dzierżonów - Bielawa,
- Dzierżonów - Świdnica,

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

- Dzierżoniów - Piława Górna
- Dzierżoniów - Pieszyce,
- Dzierżoniów - Łagiewniki,
- Dzierżoniów - Ząbkowice Śląskie,

Nie przewiduje się znacznego wzrostu natężenia ruchu na drogach gminnych.

Prognozuje się wzrost liczby pojazdów na drodze krajowej nr 8 Wrocław - Kłodzko - granica państwa. Wzrost ruchu samochodowego na tej drodze utrudni mieszkańcom Ziemi Dzierżoniowskiej skomunikowanie z siedzibą województwa (miastem Wrocław), co będzie skutkować ograniczeniem możliwości rozwoju obszaru Ziemi Dzierżoniowskiej.

3.3 Prognoza ruchu dla transportu zbiorowego

W transporcie zbiorowym prognozuje się w przypadku zapewnienia mieszkańcom możliwie szerokiej - obejmującej swoim zasięgiem wszystkie gminy i dostosowanej do potrzeb - oferty przewozowej popyt na poziomie zbliżonym do obecnego z tendencją wzrostową. Przy prowadzeniu polityki zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu w kolejnych okresach planowania po roku 2020 prognozuje się, iż liczba realizowanych podróży będzie się zwiększać. W przypadku nie dostosowania oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców prognozuje się znaczący spadek liczby pasażerów, co wpłynie negatywnie na rozwój komunikacji zbiorowej również w późniejszych okresach planowania (po 2020 roku).

Teren Ziemi Dzierżoniowskiej swym zasięgiem pokrywa się z następującymi obszarami Natura 2000:

- Ostoja Nietoperzy Gór Sowich,
- Kamionki,
- Kietczyn,
- Wzgórza Kietczyńskie,
- Wzgórza Niemczańskie,
- Masyw Ślęzy.

Formularz danych Natura 2000 jako zagrożenie średniego poziomu ze strony transportu wskazuje drogi przebiegające przez teren Ostoji Nietoperzy Gór Sowich. Na obszarze Kamionki nie zostały zaobserwowane negatywne oddziaływania transportu, zaś obszar Kietczyn charakteryzuje się zupełnym brakiem zagrożeń - tak wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Na terenie obszarów Wzgórza Kietczyńskie oraz Wzgórza Niemczańskie transport nie wywiera negatywnego wpływu na środowisko. W formularzu danych Natura 2000 dla Masywu Ślęzy jako zagrożenie niskiego poziomu ukazane są zanieczyszczenia związane z infrastrukturą (ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe).

Wszystkie pozostałe obszary chronione występujące na terenie Ziemi Dzierżoniowskiej znajdują się w granicach obszarów siedliskowych Natura 2000 przedstawionych powyżej. Wykaz pozostałych obszarów chronionych przedstawiony jest w poniższej tabeli.

TABELA 4. WYKAZ OBSZARÓW CHRONIONYCH NA TERENIE ZIEMI DZIERŻONIOWSKIEJ (Z WYŁĄCZENIEM OBSZARÓW NATURA 2000)

Typ obszaru chronionego	Nazwa obszaru chronionego	Gminy
Rezerваты	Rezerwat Góra Radunia	gmina Łagiewniki
	Rezerwat Bukowa Kalenica w Górach Sowich	gmina Bielawa
Parki krajobrazowe	Park Krajobrazowy Gór Sowich	gmina Bielawa
	Ślęzański Park Krajobrazowy	gmina Łagiewniki
Obszary chronionego krajobrazu	OchK Góry Bardzkie i Sowie	gmina Pieszycy gmina Dzierżoniów
	OchK Wzgórza Niemczańsko-Strzezińskie	gm. Niemcza

Źródło: opracowanie własne na podstawie serwisu mapowego GDOŚ (<http://geoserwis.gdos.gov.pl/>)

Planuje się, iż na obszarach chronionych sieć transportowa funkcjonować będzie zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

4.2 Inwestycje transportowe mające wpływ na środowisko

Znaczącą inwestycją komunikacyjną planowaną na najbliższe lata jest budowa obwodnicy Dzierżoniowa i południowego obejścia Piławy Dolnej.

W związku z tą inwestycją na potrzeby miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sporządzono ocenę oddziaływania na środowisko. Poniżej przedstawione są najważniejsze wnioski związane bezpośrednio ze środowiskiem przyrodniczym powiatu:

- Budowa drogi oraz planowane zagospodarowanie pasa drogowego spowoduje uszczuplenie areалу przestrzeni rolniczej o wysokich walorach produkcyjnych (przewaga gleb III klasy). Przyczyni się także do fragmentacji tej przestrzeni implikując jednocześnie rozwój zainwestowania osadniczego (głównie terenów różnych aktywności gospodarczych) na terenach rolnych, które znajdują się pomiędzy planowaną obwodnicą a dotychczasowym obszarem miejskim Dzierżoniowa.
- Budowa dróg spowodować może zmianę lub uszkodzenie istniejących systemów melioracyjnych, w tym zmianę przebiegu niektórych rowów lub ich zarurowanie. Ustalenia projektu planu dopuszczają taką możliwość, pod warunkiem jednak, że nie nastąpią niepożądane zmiany w stosunkach gruntowo-wodnych.

Ponadto z funkcjonowaniem dróg wiązą się następujące główne kategorie negatywnych oddziaływań na środowisko:

- emisje hałasu - wobec braku w sąsiedztwie receptorów (zagospodarowania terenów, dla których normowany jest poziom hałasu) uciążliwość ta ma tu niewielkie znaczenie; w projekcie planu nałożono jednak obowiązek wprowadzania ekranów akustycznych na odcinkach, z których emisja hałasu (o przekroczonych normach) może dochodzić do zabudowy mieszkaniowej lub innych obiektów „wrażliwych” (istniejących lub projektowanych);
- emisje zanieczyszczeń powietrza (spaliny lub wtórna emisja pyłów) - w projekcie planu nakazano zagospodarowanie minimum 10% powierzchni obszaru planu zielenią; zieleń ta (choć w projekcie tego nie ustalono) może być kształtowana jako zieleń izolacyjna, ograniczająca rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń na sąsiadujące tereny, w tym przypadku tereny rolne, które będą głównym receptorem omawianej uciążliwości;
- emisje substancji ropopochodnych i innych szkodliwych dla środowiska gruntowo-wodnego (ustalenia zapisane w analizowanym projekcie planu nakazały wyprowadzenie systemów odbioru ścieków deszczowych i urządzeń przechwytyjących zawarte w tych ściekach zanieczyszczenia).

Pozytywnym aspektem budowy obwodnicy w kwestii ochrony środowiska jest fakt, że dzięki wybudowaniu planowanej obwodnicy w znacznym stopniu ograniczony zostanie uciążliwy ruch tranzytowy na „wrażliwych” terenach zabudowy miejskiej Dzierżoniowa (w tym mieszkaniowych) i tym samym zmniejszenie uciążliwego oddziaływania na środowisko (w porównaniu ze stanem obecnym) tych terenów.¹

¹ *Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obwodnic Dzierżoniowa i południowego obejścia Piławy Dolnej w granicach miasta Pieszycy opracowana przez zespół projektowy pod kierunkiem mgr inż. arch. Marka Wilanda*

5 Cele strategiczne rozwoju transportu

Głównym celem opracowania Programu Rozwoju Transportu Ziemi Dzierżoniowskiej jest stworzenie na obszarze powiatu dzierżoniowskiego efektywnego systemu transportu, który będzie umożliwiał sprawne przemieszczanie się mieszkańców obszaru oraz przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług.

Program obejmuje działania integracji przestrzennej, zarówno z przestrzenią kraju, jak też integracji wewnętrznej. Ziemia Dzierżoniowska, w tym miasta: Bielawa, Dzierżoniów i Pieszyce, jest jedną z większych aglomeracji w województwie dolnośląskim, która powinna być powiązana z przestrzenią kraju efektywnym i nowoczesnym systemem komunikacyjnym.

Kluczową inwestycją dla Ziemi Dzierżoniowskiej jest budowa drogi ekspresowej S8 oraz poprawa komunikacji kolejowej z Wrocławiem. Cel obejmuje także działania zmierzające do poprawy wewnętrznej dostępności komunikacyjnej, w szczególności mając na uwadze rozwój stref aktywności gospodarczej oraz znaczenie Dzierżoniowa jako ważnego miejsca przesiadkowego oraz docelowego dla codziennych przemieszczeń mieszkańców Ziemi Dzierżoniowskiej.

Działania zmierzające do poprawy dostępności komunikacyjnej Ziemi Dzierżoniowskiej zwiększą konkurencyjność gospodarki oraz wpływać będą pozytywnie na jakość życia mieszkańców. Zwiększy się również dostępność tego obszaru dla ruchu turystycznego.

TABELA 5. ZESTAWIENIE CELÓW STRATEGICZNYCH ROZWOJU TRANSPORTU ZIEMI DZIERŻONIOWSKIEJ

Cele operacyjne	Zadania
1 Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i transportowej Ziemi Dzierżoniowskiej.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Działania na rzecz modernizacji bezpośrednich połączeń kolejowych Dzierżoniowa z Wrocławiem. 2. Działania na rzecz realizacji inwestycji budowy drogi ekspresowej S8 (Wrocław - Łagiewniki - Kłodzko - granica państwa). 3. Współpraca z powiatami ząbkowickim, kłodzkim oraz świdnickim na rzecz uruchomienia kolejowej pętli sowiogórskiej.
2 Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej obszaru Ziemi Dzierżoniowskiej.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja i budowa infrastruktury drogowej, z uwzględnieniem terenów inwestycyjnych wraz z określeniem korytarzy komunikacyjnych dla pojazdów wysoko tonażowych - w tym między innymi budowa obwodnicy Dzierżoniowa. 2. Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów rekreacyjnych (komunikacja publiczna, infrastruktura drogowa, parkingowa, np.

	<p>parkingi podgórskie, mobilne punkty widokowe).</p> <ol style="list-style-type: none">Integracja komunikacji zbiorowej na całym obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej (między innymi zawarcie porozumienia pomiędzy gminą Bielawa a gminą Łagiewniki o organizacji publicznego transportu zbiorowego).Budowa centrum przesiadkowego w miejscu obecnego dworca PKP w Dzierżoniowie.Tworzenie spójnego systemu sieci ścieżek rowerowych i pieszych.Modernizacja gruntowych dróg rolnych.Realizacja założeń Programu Rozwoju Transportu Ziemi Dzierżoniowskiej.
3 Poprawa jakości komunikacji zbiorowej.	<ol style="list-style-type: none">Modernizacja i rozwój infrastruktury transportowej z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych (między innymi uruchomienie Centrum Przesiadkowego w Dzierżoniowie).Poprawa jakości taboru komunikacji zbiorowej (normy ekologiczne, efektywność ekonomiczna, wymogi osób niepełnosprawnych).Optymalizacja rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców (np. zakładów pracy, szkół).

Realizacja zadań została przedstawiona w punkcie 6 - priorytetowe kierunki działań.

6 Priorytetowe kierunki działań

6.1 Określenie warunków bezpośredniego połączenia kolejowego Ziemi Dzierżoniowskiej z aglomeracją wrocławską

Na Ziemi Dzierżoniowskiej znajdują się trzy czynne w ruchu pasażerskim stacje kolejowe:

- Piława Górna,
- Dzierżoniów Śląski,
- Mościsko Dzierżoniowskie.

Wszystkie stacje znajdują się na linii kolejowej nr 137 Katowice - Legnica, a najbliższe stacje węzłowe (w ruchu pasażerskim) to Kamieniec Żąbkowicki (z linią nr 276 Wrocław Główny - Międzyzlesie) oraz Jaworzyna Śląska (z linią nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec). Wg obecnego rozkładu jazdy (14.12.2014 - 14.03.2015) Dzierżoniów posiada 4 pary połączeń bezpośrednich z Wrocławiem (z postojem w Mościsku Dzierżoniowskim, brak jest połączeń z Piławy Górnej do Wrocławia). Wykaz połączeń znajduje się w poniższej tabeli:

TABELA 6. WYKAZ POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH DZIERŻONIÓW --> WROCLAW

stacja początkowa	godzina odjazdu	stacja końcowa	godzina przyjazdu	czas jazdy	terminy kursowania
Dzierżoniów Śl.	6:01	Wrocław Główny	7:27	1:26	codziennie oprócz 25., 26. grudnia i 1. stycznia
Dzierżoniów Śl.	9:22	Wrocław Główny	10:48	1:26	codziennie
Dzierżoniów Śl.	15:06	Wrocław Główny	16:33	1:27	codziennie oprócz 25. grudnia
Dzierżoniów Śl.	18:15	Wrocław Główny	19:41	1:26	codziennie

Źródło: opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl

TABELA 7. WYKAZ POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH WROCLAW --> DZIERŻONIÓW

stacja początkowa	godzina odjazdu	stacja końcowa	godzina przyjazdu	czas jazdy	terminy kursowania
Wrocław Główny	7:50	Dzierżoniów Śl.	9:15	1:25	codziennie
Wrocław Główny	13:33	Dzierżoniów Śl.	14:57	1:24	codziennie oprócz 25. grudnia
Wrocław Główny	16:42	Dzierżoniów Śl.	18:07	1:25	codziennie
Wrocław Główny	20:31	Dzierżoniów Śl.	21:55	1:24	codziennie oprócz 24., 25. i 31. grudnia

Źródło: opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl

Obecne połączenie prowadzi linią nr 137 przez Świdnicę Miasto do Jaworzyny Śląskiej, gdzie konieczna jest zmiana czoła pociągu, a następnie linią kolejową nr 274 do zjazdu przed Wrocławiem Świebodzkim, linią kolejową nr 761 do posterunku odgałęźnego Grabiszyn i na końcowym fragmencie linią kolejową nr 273 do Wrocławia Głównego - długość trasy wynosi 77 km. Obowiązujące prędkości maksymalne dla autobusu szynowego między Dzierżoniowem Śląskim a Jaworzyną Śląską to 70 - 80 km/h (z krótkimi fragmentami 60 i 100 km/h na torze nr jeden między Świdnicą Miasto a Jaworzyną Śląską), a między Jaworzyną Śląską a Wrocławiem Głównym jest to od 100 do nawet 130 km/h (z wyjątkiem rejonu stacji Jaworzyna Śląska, gdzie obowiązuje 80 km/h w stronę Wrocławia i 50 km/h z Wrocławia, około siedemsetmetrowej linii nr 761, gdzie obowiązuje 20 km/h oraz odcinka między posterunkiem Grabiszyn a stacją Wrocław Główny, gdzie obowiązuje 60 km/h). Trasa ta cechuje się więc dobrymi i stabilnymi prędkościami, a największym mankamentem jest konieczność zajmującej kilka minut zmiany czoła w Jaworzynie Śląskiej. Wąskim gardłem tej trasy jest wspomniany posterunek odgałęźny Grabiszyn, na którym omawiana linia spotyka się z linią nr 273 (kier. Głogów i Legnica) oraz linią nr 271 (kier. Leszno, Trzebnica i Oleśnica). Ze względu na układ torowy pochodzący z czasów funkcjonowania stacji Wrocław Świebodzki trudności sprawia ułożenie rozkładu jazdy zaspokajającego potrzeby podróżnych wszystkich wymienionych kierunków, w szczególności w okresach szczytów komunikacyjnych. W najbliższym czasie, w celu poprawy przepustowości, posterunek zostanie przebudowany, co jednak spowoduje czasowe, poważne utrudnienia.

Alternatywą jest połączenie z przesiadką w Kamieńcu Ząbkowickim, czyli linią kolejową nr 137 do Kamieńca Ząbkowickiego, a następnie linią nr 276 do Wrocławia Głównego. W tym przypadku dojazd pociągiem Legnica - Kłodzko możliwy jest ze wszystkich stacji Ziemi Dzierżoniowskiej. Czas przejazdu z Dzierżoniowa do Wrocławia (103 km) wynosi około 2,5 godziny. Prędkości maksymalne dla autobusu szynowego to 70 km/h od Mościska Dzierżoniowskiego i Dzierżoniowa do Kamieńca Ząbkowickiego, następnie 100 km/h do Smardzowa Wrocławskiego i 80 km/h na ostatnim fragmencie. W przypadku uruchomienia bezpośredniego pociągu Dzierżoniów Śląski - Wrocław Główny połączenie uzyska także Piława Górna, a czas przejazdu z Dzierżoniowa do Wrocławia wyniosłoby około 1:50. Linia kolejowa nr 276 wchodzi do Wrocławia Głównego od strony wschodniej, czyli nie przechodzi przez posterunek Grabiszyn. Jednak ze względu na czas przejazdu takie połączenia nie są atrakcyjne dla mieszkańców Ziemi Dzierżoniowskiej.

Połączenie z Dzierżoniowa do Wrocławia mogłoby się odbywać linią kolejową nr 285, czyli przez Świdnicę Przedmieście i Sobótkę Zachodnią, wymagałoby to jednak wykonania prac remontowych. Obecnie podane przez PKP PLK SA prędkości maksymalne na tej linii wynoszą 20 km/h od odgałęzienia od linii nr 137 do Pszena, następnie do Sobótki Zachodniej podana prędkość maksymalna wynosi 0 km/h, czyli na 12,440 km linia jest nieczynna, od Sobótki do okolic Bielan Wrocławskich ponownie 20 km/h, na końcowym fragmencie 40 km/h, a przed samym Wrocławiem Głównym 80 km/h. Odległość tą trasą wyniosłaby około 78 km. Prędkość konstrukcyjna linii nr 285 wynosi 100 km/h więc nawet pełna rewitalizacja nie pozwoli jechać z taką prędkością, jak z Jaworzyny Śląskiej do

Wrocławia, jednak jazda przez Sobótkę nie wymaga zmiany czoła pociągu oraz omija posterunek Grabiszyn.

Do połowy lat 90. XX wieku funkcjonowało połączenie z Wrocławia Głównego do Jaworzyny Śląskiej przez Kobierzyce (fragmentem opisanej powyżej linii kolejowej nr 285), Łagiewniki, Niemczę i Piławę Górną (linią kolejową nr 310) i Dzierżoniów Śląski (opisywaną wcześniej linią nr 137). Odległość z Wrocławia Głównego do Dzierżoniowa tą trasą wynosiła około 72 km i nie wymagała żadnej zmiany czoła pociągu, a w pełnej relacji do Jaworzyny Śląskiej obsługiwała wszystkie trzy stacje kolejowe Ziemi Dzierżoniowskiej. Linia nr 310 została wykreślona - nie widnieje w aktualnej dokumentacji PKP PLK SA.

Istotną dla połączenia Ziemi Dzierżoniowskiej z Wrocławiem mogłaby być linia kolejowa nr 341 Dzierżoniów Śląski - Bielawa Zachodnia. Ostatni pociąg pasażerski przejechał tą linią w latach 70. zeszłego wieku, obecnie, tak jak linia nr 310, nie widnieje ona w wykazie linii PKP PLK SA. Długość tej linii wynosi 6 km, w Bielawie oprócz Bielawy Zachodniej znajduje się także przystanek Bielawa Wschodnia. Przedłużenie obecnych połączeń Wrocław Główny - Dzierżoniów Śląski do Bielawy Zachodniej nawet przy niewielkiej prędkości na ostatnim odcinku dałoby czas przejazdu z Bielawy do Wrocławia na poziomie 90 minut.

Powiat dzierżoniowski zamierza lobbować u marszałka na rzecz uruchomienia nowych połączeń kolejowych z krótszym czasem przejazdu oraz przedłużeniem linii do Bielawy i Piławy Górnej.

Na mapie poniżej został przedstawiony schemat linii kolejowych, które mogą zostać wykorzystane (część po rewitalizacji lub odbudowie) do połączenia Ziemi Dzierżoniowskiej z aglomeracją wrocławską.



MAPA 8. SCHEMAT LINII KOLEJOWYCH, KTÓRE MOGĄ ZOSTAĆ WYKORZYSTANE (CZĘŚĆ PO REWITALIZACJI LUB ODBUDOWIE) DO POŁĄCZENIA ZIEMI DZIERŻONIOWSKIEJ Z AGLOMERACJĄ WROCŁAWSKĄ

Źródło: opracowanie własne

6.2 Budowa drogi krajowej S8 (Wrocław - Łagiewniki - Ząbkowice Śląskie - Kłodzko - granica państwa)

Od wielu lat wskazuje się na konieczności wybudowania drogi ekspresowej z Wrocławia do czeskiej granicy w Kotlinie Kłodzkiej. Obecna droga krajowa nr 8 na tym odcinku powszechnie uważana jest za jedną z najniebezpieczniejszych w kraju. Według informacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad obecnie nie jest prowadzona budowa drogi ekspresowej (nie jest nawet na etapie przygotowania), inwestycja ta nie została również

ujęta w kontrakcie terytorialnym, w którym zawierane są priorytetowe przedsięwzięcia inwestycyjne.

Budowa tej drogi zdecydowanie poprawiłoby dostępność zewnętrzną Ziemi Dzierżoniowskiej oraz bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych wzdłuż drogi krajowej nr 8 jak i całego powiatu dzierżoniowskiego.

W Komunikacyjnym studium poszukiwawczym dla korytarza drogi S5 łączącej III paneuropejski korytarz transportowy w rejonie Wrocławia z przejściem granicznym w Boboszowie wskazano dwa warianty tej trasy. Na obszarze powiatu dzierżoniowskiego, jedna z nich przebiega na wschód od obecnego przebiegu drogi krajowej nr 8, drugi przebiega częściowo na zachód, a częściowo w śladzie obecnej drogi (obwodnica Niemczy).

Powiat dzierżoniowski będzie podejmował działania na rzecz budowy drogi S8, która znacznie poprawi - podniesie atrakcyjność obszaru Ziemi Dzierżoniowskiej zarówno dla turystów jak i mieszkańców aglomeracji wrocławskiej szukających nowych terenów mieszkalnych z dobrym połączeniem drogowym z miastem Wrocławiem.

6.3 Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej, standaryzacja przystanków

Podniesienie jakości usług komunikacji zbiorowej ma przyczynić się do zmiany preferencji przewoźnych mieszkańców - zachęcić do korzystania z usług transportu zbiorowego. Jakość świadczonych usług można poprawić poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury transportowej oraz poprzez podnoszenie komfortu podróży - modernizację i wymianę taboru. Jednak oprócz wyżej wymienionych elementów bardzo ważne jest dostosowanie oferty przewoźnej do faktycznych potrzeb mieszkańców, w tym uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.

Troska o ochronę środowiska, poprawę jakości podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, a także polepszenie standardów dla pozostałych pasażerów pożądanym jest przez wszystkich beneficjentów komunikacji zbiorowej.

Czytelny i łatwo dostępny rozkład jazdy zawierający wszystkie niezbędne dla mieszkańca informacje to standard, który pozwoli zrozumieć potencjalnym pasażerom sieć komunikacyjną. Nowoczesność i innowacyjność to cechy, dzięki którym transport zbiorowy może pozyskać nowych pasażerów.

6.3.1 Zwiększenie dostępu do infrastruktury przystankowej

Ważnym elementem mającym bezpośredni wpływ na podniesienie jakości komunikacji zbiorowej jest zwiększenie dostępności do infrastruktury przystankowej. Skrócenie czasu dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży - najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej powinna wynosić od 500 m w obszarach miejskich do 1000 m poza

obszarami miejskimi. Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6-12 minut². Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym.

Zwiększenie strefy oddziaływania przystanku poza obszarami miejskimi oraz na obrzeżach miast można uzyskać przez tworzenie tzw. systemów Bike&Ride (B+R), czyli systemów polegających na skorzystaniu z roweru w drodze na przystanek - wyposażenie przystanku np. w stojak dla rowerów.

Innym systemem poprawiającym dostępność dworców oraz przystanków jest system Kiss&Ride (K+S - pocałuj i jedź), który polega na wysadzeniu bądź odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu, który zatrzymuje się na specjalnie wyznaczonym miejscu postojowym, przy maksymalnym czasie postoju do 5 minut.

Kolejnym rozwiązaniem jest system Park&Ride (P+R - parkuj i jedź). Polega on na tym, że podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej w okolicach przystanku komunikacyjnego i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego. Rozwiązanie stosuje się w okolicach węzłów o znaczeniu lokalnym i ponadpowiatowym.

6.3.2 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych lub osób z ograniczoną zdolnością poruszania do publicznego transportu zbiorowego

Przy projektowaniu infrastruktury transportowej, potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej są ważnym czynnikiem wpływającym na całokształt infrastruktury. Przy wykonywaniu remontów, modernizacji oraz przy budowaniu infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planuje się eliminację wszelkich barier i utrudnień na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się ponadto:

- 1) lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- 2) dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- 3) umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

6.3.3 Standaryzacja przystanków komunikacji zbiorowej

Według Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym przystanek komunikacyjny to „miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania

² Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój regionalny i polityka regionalna” nr 3 (2008)

pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informację w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym”. W Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym przystanek jest zdefiniowany jako „miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi”. Przepisy te regulują elementy obowiązkowe, jakimi musi się cechować przystanek. Jest to rozkład jazdy zawierający godziny odjazdów oraz oznakowanie. W przypadku przystanku autobusowego jest to znak informacyjny D-15 „przystanek autobusowy” oraz, w przypadku braku zatoczki, P-17 „linia przystankowa”.

Jednym z priorytetów rozwoju transportu - w szczególności transportu zbiorowego jest wprowadzenie jednego standardu przystanku na całym obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej.

Przystanki w powiecie dzierżoniowskim powinny się jawić jako łatwo dostępne, czyli (pomijając kwestię odległości) droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych. Pokonanie jezdni powinno być jak najłatwiejsze. W okolicach przystanków powinny być zlokalizowane przejścia dla pieszych. Zapewnia to pieszemu przewidziane prawem pierwszeństwo i bezpieczne pokonanie jezdni, minusem jest jednak stworzenie się zdefiniowanej nie wprost 100 metrowej strefy zakazu przekraczania jezdni po obu stronach przejścia (Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m - ustawa Prawo o ruchu drogowym), co w połączeniu z naturalną skłonnością pieszego do chodzenia w linii prostej prowadzi do nagminnego łamania przepisów. Zasadność zastosowania rozwiązania w postaci przejścia dla pieszych będzie rozważana każdorazowo indywidualnie, z uwzględnieniem natężenia ruchu, widoczności, a także innych elementów, jak np. obecność szkoły.

W ramach zwiększenia dostępu do infrastruktury przystanki - głównie na obszarach pozamiejskich - będą wyposażone w system Bike&Ride (stojak rowerowy, barierę umożliwiającą przypięcie i pozostawienie roweru). Zasadność zastosowania rozwiązania w postaci budowy systemu Bike&Ride będzie rozważana indywidualnie przez każdą z gmin.

Standardem będzie umieszczenie na każdym przystanku nazwy przystanku. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to odpowiedni rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom komunikacji zbiorowej podczas oczekiwania na pojazd jest jednym z kluczowych działań podnoszących jakość komunikacji zbiorowej. W tym czasie pasażer musi czuć się bezpiecznie. Oznacza to odpowiednią przestrzeń - niedopuszczalna jest sytuacja, gdy oczekujący stoi niemalże w skrajni jezdni lub przy rowie odwadniającym. Absolutnym minimum jest zapewnienie odpowiedniej strefy oczekiwania. Standardem będzie nawierzchnia wykonana, tak aby nie zbierała się na niej woda oraz aby nie tworzyło się na niej błoto. Standardowy przystanek powinien zostać wyposażony w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Ściana od strony

nadjeżdżających pojazdów powinna być przejrzysta i wolna od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd. W przypadku, gdy wiata jest tylko z jednej strony, a przystanek w drugą stronę jest w bliskiej odległości, obie ściany boczne powinny być przejrzyste, ponieważ, szczególnie przy drogach o małym ruchu (poza obszarem miejskim), wiata z ławką będzie wykorzystywana przez oczekujących pojazdu przeciwnego kierunku. Ławka powinna być wygodna, zaleca się montaż plastikowych krzesełek. Standardem powinno być również wygospodarowane miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. Przystanek powinien być oświetlony, wystarczający jest zasięg latarni ulicznych. Na przystanku powinien znajdować się śmietnik.

Na przystanku obowiązkowo musi być zamieszczona tablica umożliwiająca wywieszenie rozkładu jazdy. Rozkład jazdy powinien być czytelny i przejrzysty, a przede wszystkim aktualny. Rozkłady powinny zostać ujednolicone i posiadać wyraźne oznaczenie przewoźników. Nieobowiązkowym, ale pożądanym jest podanie podstawowej informacji taryfowej oraz schematu połączeń. W przypadku umieszczenia tablicy informacyjnej wewnątrz wiaty powinno unikać się wieszania jej nad ławką.

Ostatnim istotnym elementem przystanku jest wsiadanie do pojazdu. Na każdym przystanku powinna być wyraźnie zaznaczona krawędź peronowa. Wysokość peronu na obszarach miejskich powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc ustalić najodpowiedniejszą, niestwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (stupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto w jakiś sposób (np. poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki) wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą. Przewozy organizowane przez gminę Bielawa obsługiwane są zróżnicowanymi pojazdami, jednakże jakakolwiek różnorodność taboru nie powinna stwarzać problemów przy wyznaczeniu jednego punktu zatrzymania drzwi.

Stosowanie zatoki autobusowej nie jest jednoznacznie dobre lub złe. Główną jej zaletą jest nieblokowanie pasa ruchu ogólnego, jednak przejazd przez łuki w momencie, gdy pasażerowie już wstają bądź jeszcze nie usiedli oraz trudności w egzekwowaniu prawa pierwszeństwa przy wyjeździe z zatoczki są istotnymi wadami. Na drogach o małym natężeniu ruchu powinno się unikać stosowania zatok. Niezależnie od tego nawierzchnia w miejscu zatrzymywania się pojazdu musi być absolutnie wolna od kałuż, aby oczekujący pasażerowie bądź ci, którzy właśnie opuścili pojazd, nie zostali ochlapani.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na głównych przystankach, wiata i ławki powinny być odpowiednio większe, aby pomieścić podróżnych.

Ostatnią kwestią jest estetyka. Aby pasażer, oczekując na przystanku, nie czuł dyskomfortu, przystanek nie może być zaśmiecony, brudny, nie może być w sposób niekontrolowany poobklejany reklamami.

6.3.4 Tabor wykorzystywany w organizowanej komunikacji zbiorowej

Organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej powinien dążyć do obsługi sieci komunikacyjnej taborom wyposażonym w rozwiązania ułatwiające osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności korzystanie z niego, czyli spełniającego następujące wymagania:

- 1) poziom podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego lub niskopodłogowego,
- 2) wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- 3) zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- 4) instalacje urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- 5) liczba drzwi i ich odpowiednie szerokości i rozmieszczenie,
- 6) dostępność informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej, bardzo ważna jest informacja pasażerska. Szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- 1) informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje, a także przystanek następny.
- 2) informacja wizualna ułatwiająca podróż osobom niedosłyszącym.

Wymienione powyżej czynniki w znacznym stopniu ułatwiają podróż osobom niepełnosprawnym, co pozytywnie wpływa na standard usług. Ponadto czynniki te podwyższają jakość komunikacji zbiorowej wśród pełnosprawnych pasażerów.

Szczególnie ważnym aspektem jest standard usług dla osób starszych. Należy spodziewać się wzrostu liczby podróży przez osoby starsze, co związane jest z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na procesie starzenia się społeczeństwa. Osoby starsze, z racji wieku i stanu zdrowia, często decydują się na podróż środkami komunikacji zbiorowej, ponieważ nie są w stanie podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną.

Zagrożeniem wynikającym z transportu drogowego na terenie Ziemi Dzierżoniowskiej jest emitowanie szkodliwych gazów i pyłów, a także generowanie hałasu. Istotne jest zatem wspieranie rozwiązań z zakresu organizacji transportowych oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które pozwolą na zmniejszenie zanieczyszczeń środowiska naturalnego, a także pozwolą na ograniczenie poziomu emitowanego hałasu.

Modernizacja taboru wpłynie pozytywnie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy, a także obniży wielkość zanieczyszczeń powietrza i gleby. Oprócz tego

poprawi się bezpieczeństwo i komfort podróżowania co wpłynie bezpośrednio na podniesienie standardu jakości komunikacji zbiorowej.

Wprowadzenie taboru spełniającego powyższe standardy będzie uzależnione od możliwości finansowych jednostek samorządowych - gmin z obszaru Ziemi Dzierżoniowskiej jak i Starostwa Powiatowego w Dzierżoniowie.

6.4 Integracja komunikacji zbiorowej na całym obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej, dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców

Komunikacja na Ziemi Dzierżoniowskiej opiera się przede wszystkim na przewozach organizowanych przez gminę Bielawa, których zasięg, zgodnie z zawartymi porozumieniami międzygminnymi, obejmuje:

- gminę Bielawa,
- miasto Dzierżoniów,
- gminę Dzierżoniów,
- gminę Niemcza,
- gminę Piława Górna,
- gminę Pieszyce,
- gminę Stoszowice (powiat ząbkowicki).

Spośród gmin Ziemi Dzierżoniowskiej jedynie gmina Łagiewniki nie jest objęta powyższą siecią komunikacyjną.

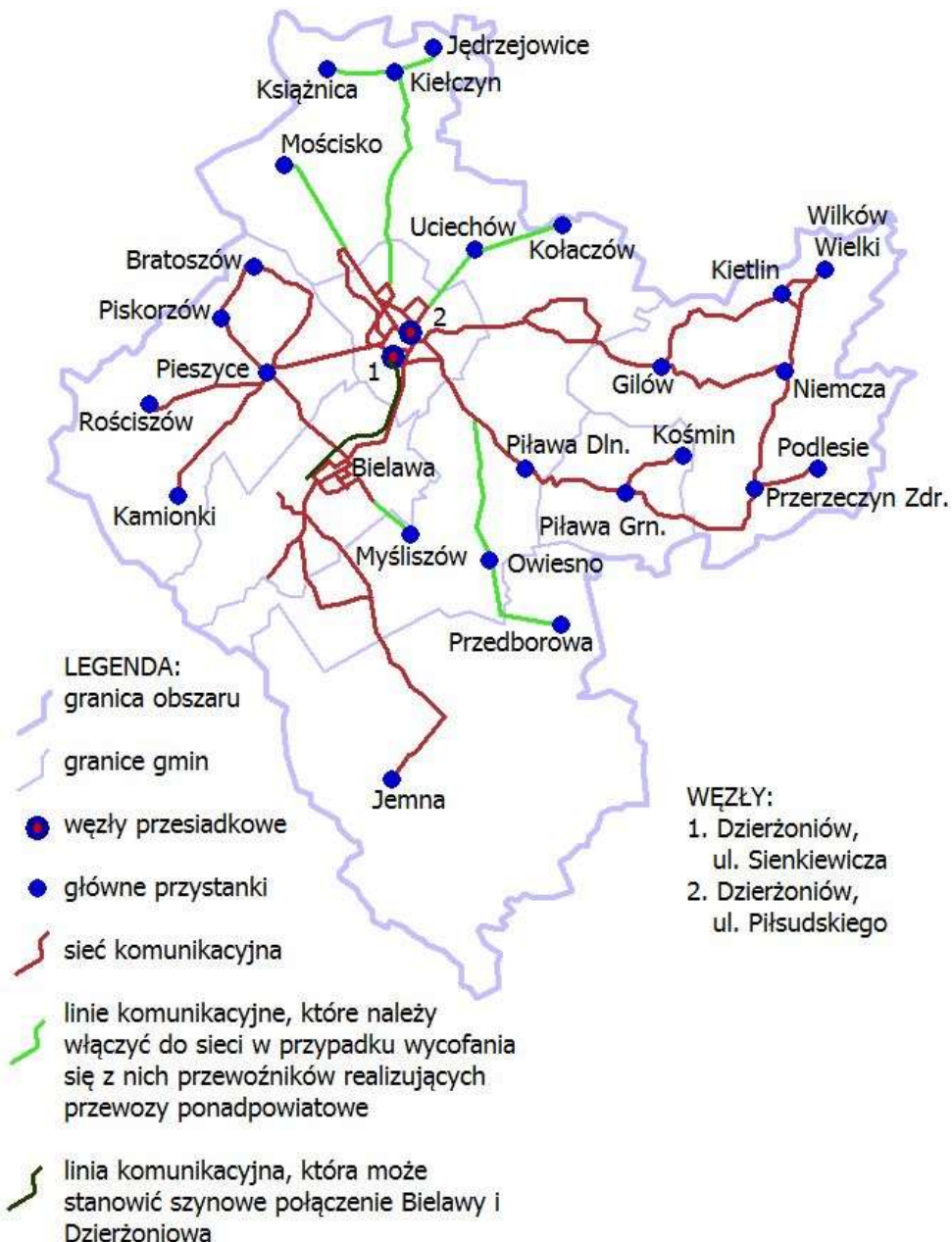
Funkcjonowanie jednego organizatora na danym obszarze umożliwia względnie łatwą integrację taryfową, rozkładową i informacyjną. Obecnie można mówić o integracji informacyjnej - układ sieci i rozkłady jazdy dostępne są na stronie internetowej, rozkłady na przystankach są jednolite; oraz taryfowej - na całej sieci obowiązuje jeden cennik. Sieć komunikacyjna uchwalona w Planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego została przedstawiona na poniższym schemacie.

Zgodnie z zapisami Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla obszaru, dla których organizatorem jest gmina Bielawa, ważnym punktem dla tego obszaru są Łagiewniki i potencjalny węzeł przesiadkowy między komunikacją organizowaną przez miasto Bielawa a połączeniami autobusowymi kursującymi po drodze krajowej nr 8. Ze względu na powyższy potencjalny węzeł przesiadkowy oraz potrzebę uwzględnienia jedynej obecnie nieobjętej jednolitą siecią transportową gminy Ziemi Dzierżoniowskiej należy zmierzać do podpisania porozumienia dotyczącego organizacji publicznego transportu zbiorowego między gminą Łagiewniki a gminą Bielawa.

Integrację rozkładową należy rozważać zarówno wewnątrz (skomunikowania pomiędzy liniami jednego organizatora) jak również zewnątrz. Najważniejszym węzłem międzygałęziowym jest dworzec kolejowy w Dzierżoniowie, gdzie spotykają się pociągi, komunikacja organizowana przez miasto Bielawa oraz komunikacja przewoźników prywatnych. Priorytetem powinno być zapewnienie dogodnej przesiadki między komunikacją o charakterze użyteczności publicznej, czyli komunikacją organizowaną przez

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

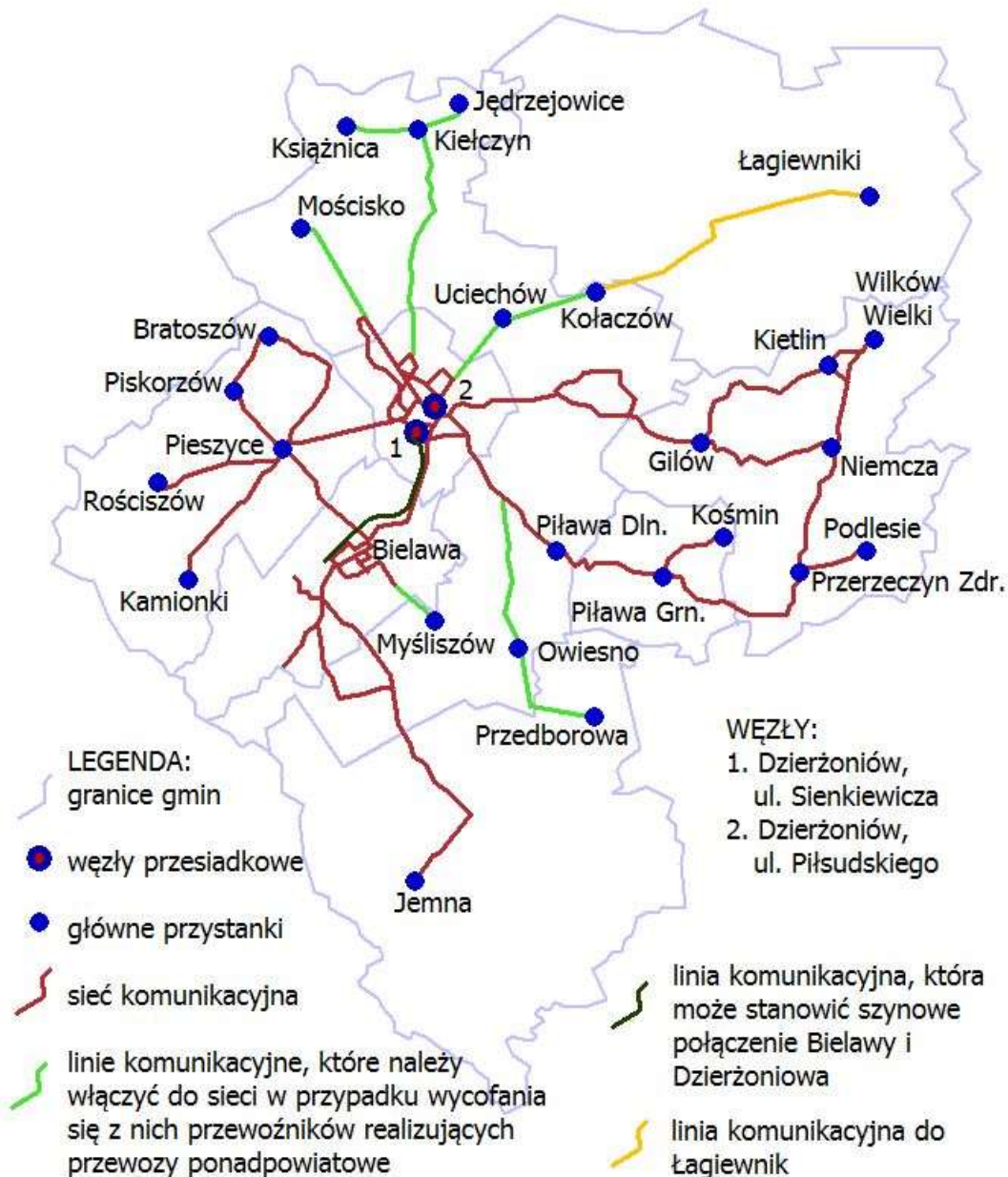
miasto Bielawa (i innych organizatorów Ziemi Dzierżoniowskiej, jeśli taka komunikacja się pojawi), marszałka województwa dolnośląskiego oraz, jeśli takie połączenia się pojawią, przez ministra właściwego do spraw transportu. Obszar dworca kolejowego i sąsiadującego z nim zespołu przystanków autobusowych powinien zostać przystosowany do jak najsprawniejszego przeprowadzania przesiadek. W przypadku włączenia gminy Łagiewniki do wspólnego systemu transportowego należy również zadbać o możliwość przesiadki między komunikacją międzygminną a połączeniami do i z Wrocławia.



MAPA 9. SCHEMAT PLANOWANEJ SIECI TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMIN, DLA KTÓRYCH ORGANIZATOREM PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO JEST GMINA BIELAWA

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa

Na kolejnym schemacie zaznaczono dodatkowo linię włączającą do sieci komunikacyjnej Łagiewniki. W przypadku zawarcia porozumienia będzie to podstawowa linia zapewniająca komunikację między Łagiewnikami oraz stolicą powiatu - Dzierżoniowem, oraz między zachodnią częścią Ziemi Dzierżoniowskiej a drogą krajową nr 8. Nie musi to być jedyna linia komunikacyjna przebiegająca przez obszar gminy Łagiewniki, jeśli gmina wyrazi chęć - sieć może zostać rozwinięta. Podpisanie takiego porozumienia będzie skutkowało koniecznością aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa.



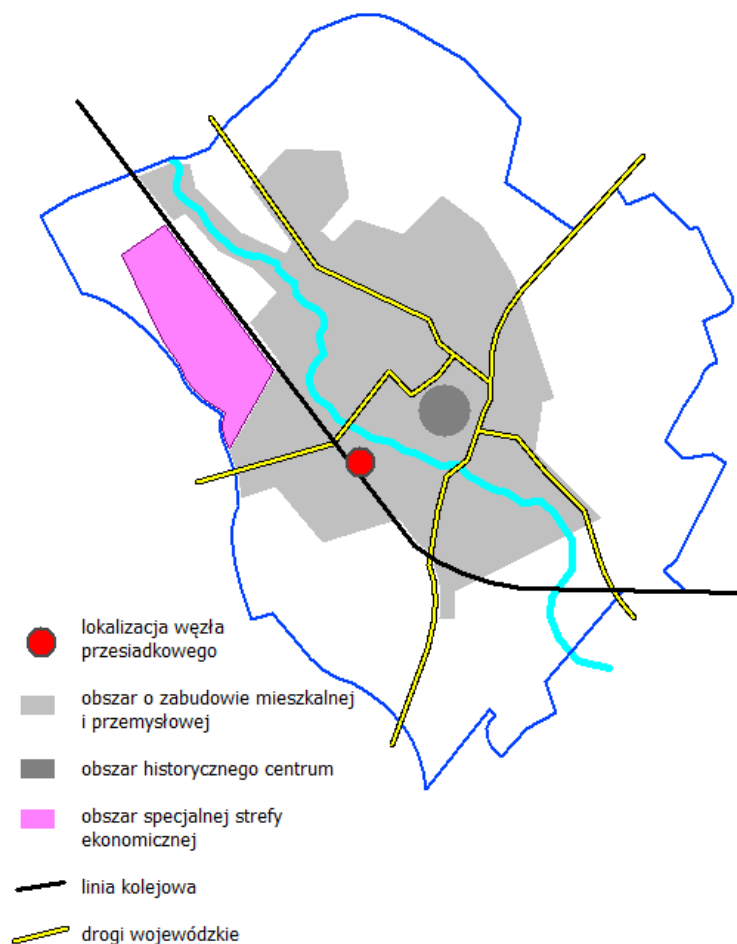
MAPA 10. SCHEMAT PLANOWANEJ SIECI KOMUNIKACYJNEJ UWZGLĘDNIAJĄCY GMINĘ ŁAGIEWNIKI

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa

Rozkłady jazdy i skuteczność skomunikowań należy monitorować i wprowadzać ewentualne zmiany. Najkorzystniejszym rozwiązaniem byłby stały rozkład jazdy (w ujęciu dłuższym niż rok), jednakże w obecnej sytuacji jest to trudne. Istotnym czynnikiem jest kolejowy rozkład jazdy, który zmienia się w cyklu rocznym (w drugi weekend grudnia), a jego korekty dokonywane są kilka razy w roku.

6.5 Rola i funkcje centrum przesiadkowego w Dzierżoniowie

Głównym zadaniem centrum przesiadkowego będzie integracja przestrzenna różnych form i gałęzi transportu obecnych na Ziemi Dzierżoniowskiej. Centrum przesiadkowe będzie się znajdować w obrębie ulicy Henryka Sienkiewicza oraz Kolejowej w Dzierżoniowie. Budynek dworca kolejowego znajduje się przy ulicy Sienkiewicza a stanowiska autobusowe (miejskie i dalekobieżne) przy skrzyżowaniu ulic Sienkiewicza i Kolejowej. Obszar ten znajduje się w południowo-zachodniej części miasta - około 1 km od Rynku i w niewiele większej odległości od dzierżoniowskiej podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Lokalizacja węzła na tle miasta została pokazana na poniższej mapie.



MAPA 11. LOKALIZACJA WĘZŁA PRZESIADKOWEGO NA TLE MIASTA

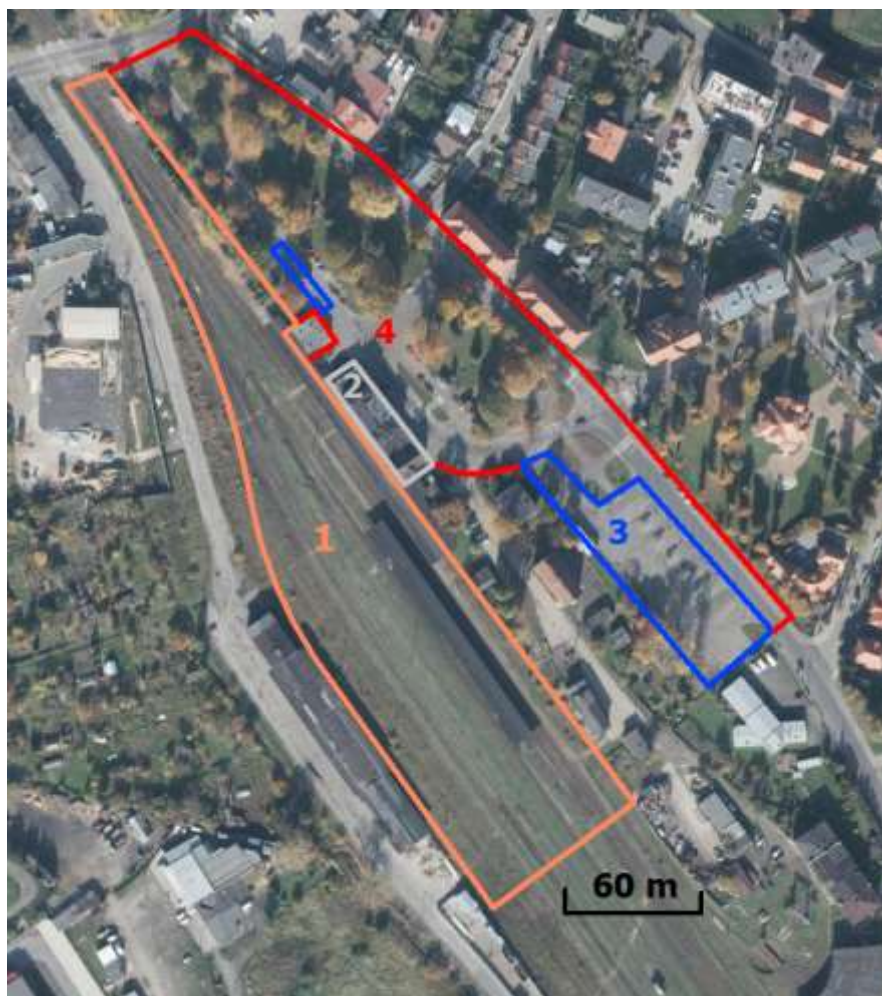
Źródło: opracowanie własne

Ulice przebiegające przez obszar węzła (Kolejowa i Sienkiewicza) stanowią południową obwodnicę centrum miasta i łączą trzy drogi wojewódzkie:

- nr 383 łącząca Dzierżoniów z Jedliną Zdrój (ul. Kilińskiego - wyjazd w kierunku Pieszyc) - przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru węzła,
- nr 384 łącząca Wolibórz z Łagiewnikami (ul. Batalionów Chłopskich - wyjazd w kierunku Bielawy),
- nr 382 łącząca przejście graniczne w Gościcach koło Paczkowa ze Stanowicami (ul. Wojska Polskiego - wyjazd w kierunku Piławy Dolnej i Ząbkowic Śląskich).

Przez stację kolejową Dzierżoniów Śląski przebiega linia kolejowa nr 137 (tzw. Podsudecka Magistrala Kolejowa) Katowice - Legnica. Na odcinkach przyległych do stacji Dzierżoniów jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana. Ponadto na stacji rozpoczyna się nieczynna linia kolejowa nr 341 Bielawa Zachodnia - Dzierżoniów Śląski.

Rzut z góry na obszar węzła przesiadkowego przedstawia poniższy rysunek.



RYСУNEK 1. OBSZAR WĘZŁA - RZUT Z GÓRY

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.geoportal.dolnyslask.pl

Na rysunku 2 wyróżniono 4 obszary:

1. układ torowy stacji i perony
2. budynek dworca
3. część autobusową
4. część ogólną (drogi, chodniki, parkingi, postój taxi, teren zielony)

Łączna powierzchnia zaznaczonego obszaru to około 4,8 hektara. Część kolejowa składa się z części pierwszej i drugiej - obszar nieprzesuwalny. Oznacza to, że układ torowy, perony oraz budynek dworca pozostaną w tym miejscu, w którym znajdują się obecnie. Budynek stojący obok dworca (między obszarem 1 a 4) należy do Poczty Polskiej S.A. i również pozostanie na swoim obecnym miejscu. Przestrzeń obszaru 3 i 4 będzie kształtowana dowolnie na etapie projektowania - powierzchnia tej części to około 2,25 hektara.

Rolą Centrum przesiadkowego w Dzierżoniowie będzie przede wszystkim umożliwienie dogodnego rozpoczęcia albo zakończenia podróży lub zmianę środka transportu. Organizacja węzła przesiadkowego wymaga pogodzenia wielu, często sprzecznych, interesów różnych grup ruchu. Przyjęte rozwiązania muszą zaspokoić potrzeby komunikacyjne w zakresie:

- dotarcia i opuszczenia obszaru - z uwzględnieniem wszystkich możliwych sposobów dostania się na węzeł w celu rozpoczęcia podróży, to jest pieszo, rowerem, samochodem jako pasażer lub kierowca oraz taxi; wszystkie te sposoby (z wyjątkiem dojścia pieszego) wymagają przygotowania odpowiedniego miejsca na chwilowy lub długotrwały postój pojazdu,
- zmiany środka transportu - w każdej możliwej relacji pomiędzy autobusem miejskim, autobusem dalekobieżnym i pociągiem,
- przemieszczania się poprzez obszar - konieczne jest uwzględnienie potrzeb pieszych oraz kierujących pojazdami komunikacji indywidualnej przemieszczających się poprzez obszar tranzytem tak, aby ten nie stanowił dla nich przeszkody; w przypadku ruchu samochodów pożądane jest odsunięcie tranzytu od obszaru węzła,
- informacji - jest to wciąż mocno niedoceniany element usługi komunikacyjnej; jednoznaczna i łatwo przyswajalna informacja dotycząca samego węzła oraz połączeń na nim występujących jest niezbędna do sprawnego i bezbłędnego korzystania z węzła przez pasażera.

Oprócz powyższych uwzględnione muszą zostać również inne czynniki, jak np. bezpieczeństwo osobiste, komfort przebywania (oczekiwania) na obszarze węzła oraz możliwości skorzystania z usług dodatkowych (niezwiązanych wprost z usługą komunikacyjną).

6.5.1 Funkcje centrum przesiadkowego

Budowa centrum przesiadkowego w Dzierżoniowie ma na celu maksymalne zbliżenie przystanków autobusowych do peronów kolejowych. W dalszej kolejności zostaną ulokowane postój taxi i parkingi (w tym Bike&Ride i Kiss&Ride) z uwzględnieniem dróg

pieszych między tymi elementami a peronami i przystankami oraz prowadzących z zewnątrz do węzła. Równolegle zostanie zaproponowany przebieg drogi tak, aby ruch tranzytowy odsunąć od zespołu przystanków.

Poniżej zostały przedstawione elementy wchodzące w skład infrastruktury centrum przesiadkowego:

- **stanowiska autobusowe:**

- stanowiska do obsługi komunikacji miejskiej (międzygminnej)
- stanowiska dla komunikacji dalekobieżnej
- stanowiska dla wysiadających

W celu maksymalnego zbliżenia przystanków autobusowych do peronu kolejowego stanowiska autobusowe zostaną ulokowane w jak najbliższej odległości od budynku dworca. Proponuje się lokalizację stanowisk autobusowych w taki sposób aby uniknąć (zminimalizować konieczność) przekraczania jezdnii w celu przesiadki pomiędzy wszystkimi środkami transportu.

- **drogi w obrębie centrum przesiadkowego**
- **ciągi piesze**

Główne ciągi piesze będą wyznaczone między wszystkimi istotnymi elementami obszaru, w miarę możliwości w myśl zasady „pieszy chodzi po linii prostej”. Piesi są raczej niewrażliwi na zakazy i jeżeli fizycznie da się przejść i jest to najkrótsza droga, to prawdopodobnie właśnie ta droga zostanie obrana. Chodniki, ze szczególnym uwzględnieniem krawężników, powinny być wykonane tak, aby ułatwić ruch osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności poruszania się, czyli np. osobom z wózkami dziecięcymi.

- **postój taxi**
- **stanowiska postojowe i parkingowe w obrębie centrum przesiadkowego**

W ramach węzła planuje się miejsca parkingowe dla kilku grup:

- miejsca postojowe dla autobusów oczekujących na kolejny kurs,
- miejsca parkingowe dla rowerów,
- miejsca parkingowe dla samochodów (w tym dla samochodów użytkowanych przez osoby niepełnosprawne),
- miejsca parkingowe systemu Kiss&Ride.
- plac postojowy dla autobusów.

Najbliżej dworca będą znajdować się najbardziej promowane w ramach polityki zrównoważonego rozwoju transportu parkingi, czyli systemy Bike&Ride i Kiss&Ride. W dalszej kolejności umiejscowione zostaną zwykły parking, a następnie plac postojowy dla autobusów.

- Parking rowerowy Bike&Ride

Parkingi będą zadane (np. lekką wiatą), oświetlone i objęte monitoringiem. Droga do parkingów będzie wolna od krawężników i innych przeszkód.

- Parking Kiss&Ride

Parkingi służące do szybkiego wysadzania i odbierania pasażerów będą odpowiednio oznakowane. Dozwolone będzie parkowanie maksymalne przez 5 min.

- Parking samochodowy

Dostępna powierzchnia w miejscu obecnych peronów autobusowych wynosi ok. 2 200 metrów kwadratowych i wystarczy na około 50 miejsc (dla placu parkingowego z miejscami prostopadłymi). Dokładna liczba miejsc parkingowych zostanie ustalona na etapie projektowania. Miejsca przeznaczone dla osób niepełnosprawnych będą zlokalizowane jako najbliższe patrząc od strony dworca.

- **Pozostałe elementy:**

Plac przydworcowy (teren zielony)

Pozostały obszar, poprzecinany chodnikami, zostanie zagospodarowany lekką, miejsko-parkową infrastrukturą (ławki, śmietniki, kwietniki, zieleń oraz ewentualnie niewielka instalacja, np. fontanna, pomnik kolejowy, itp.). Zagospodarowanie tego terenu powinno go czynić przyjaznym i, przy ładnej pogodzie, zachęcać do oczekiwania w tym miejscu na przesiadkę.

Budynek dworca

W budynku dworca powinna się znaleźć:

- poczekalnia,
- toalety, w tym przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- kasy biletowe / automaty biletowe,
- przechowalnia bagaży,
- usługi gastronomiczne,
- działalność handlowa, usługowa i biurowa,
- posterunek straży miejskiej lub policji.

Ważnym elementem będzie również wyposażenie i dostosowanie budynku dworca dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczonych ruchowo:

- co najmniej jedno dojście do budynku przeznaczone dla osób niepełnosprawnych o szerokości minimalnej 1,5 metra, przy czym co najmniej jedno dojście powinno zapewniać dostęp niepełnosprawnym lub ograniczonym ruchowo do całego budynku,
- schody zewnętrzne wyposażone w podjazd lub platformę,
- odpowiedniej szerokości korytarze, drzwi i progi wewnątrz budynku,
- windy, pochylnie lub odpowiednie urządzenia techniczne umożliwiające dostęp osób niepełnosprawnych do wszystkich ogólnodostępnych kondygnacji budynku.

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

6.6 Przeniesienie ruchu tranzytowego na obrzeża gmin, określenie korytarzy dla pojazdów wysokotonażowych

Przy wyznaczaniu tras dla ruchu tranzytowego należy uwzględnić:

- dostosowanie dróg do dużego natężenia ruchu,
- płynność ruchu,
- zanieczyszczenie powietrza,
- wpływ hałasu na otoczenie,
- bezpieczeństwo mieszkańców obszaru.

Dodatkowo przy określeniu korytarzy dla pojazdów wysokotonażowych zwraca się uwagę na:

- odległość zabudowy od krawędzi jezdni,
- dostosowanie infrastruktury drogowej do wysokich obciążeń.

Powyższe wskazania determinują wybór dróg (ulic) najwyższych klas przechodzących przez dany obszar. Ruch tranzytowy oraz ruch pojazdów wysokotonażowych należy prowadzić tak aby obszary zurbanizowane były wolne od tego typu transportu, w tym celu planuje się budowę obwodnicy miasta Dzierżoniowa oraz rozbudowę obwodnicy miasta Bielawy.

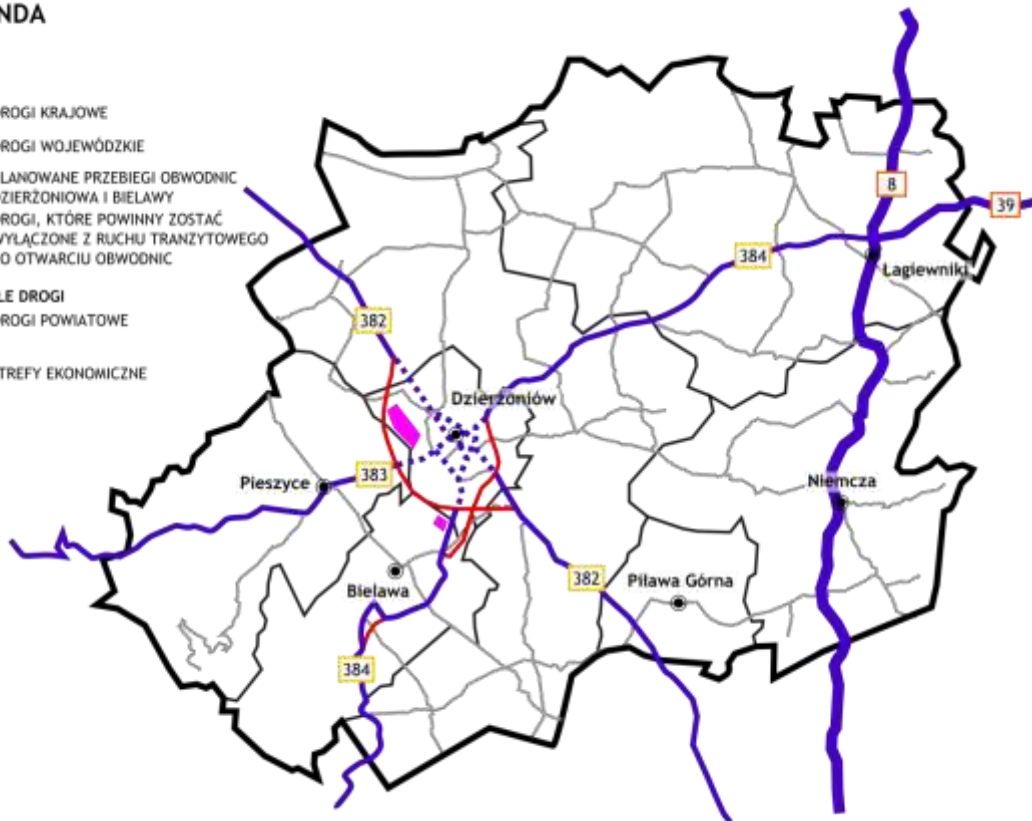
W przypadku konieczności przejazdu ruchu tranzytowego oraz pojazdów wysokotonażowych przez miasto będą wykorzystywane do tego ulice o najwyższych klasach, których parametry stwarzają warunki do prowadzenia płynnego ruchu. Z tych dróg należy kierować ładunki do punktu odbioru układem ogólnomiejskim, trasą możliwie najkrótszą.

Po wybudowaniu planowanych obwodnic przedstawionych na mapie poniżej dojazd do stref przemysłowych w Dzierżoniowie i Bielawie zostanie ułatwiony, ruch samochodów ciężarowych obsługujących firmy mające siedziby w strefach stanie się mniej uciążliwy dla mieszkańców Ziemi Dzierżoniowskiej.

Poniżej na mapie kolorem niebieskim zostały przedstawione trasy przejazdu ruchu tranzytowego, które pokrywają się korytarzami transportowymi przeznaczonymi dla pojazdów wysokotonażowych.

LEGENDA

- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- PLANOWANE PRZEBIEGI OBWODNIC
DZIERŻONIOWA I BIELAWY
- DROGI, KTÓRE POWINNY ZOSTAĆ
WYLĄCZONE Z RUCHU TRANŻYTOWEGO
PO OTWARCIU OBWODNIC
- POZOSTALE DROGI**
- DROGI POWIATOWE
- STREFY EKONOMICZNE



MAPA 12. DROGI WYKORZYSTYWANE W RUCHU TRANŻYTOWYM ORAZ PRZEZ POJAZDY WYSOKOTONAŻOWE

Źródło: opracowanie własne

6.7 Potrzeby remontowo - modernizacyjne sieci dróg Ziemi Dzierżoniowskiej

Na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej planuje się okresowo, np. rokrocznie przeprowadzanie oceny stanu nawierzchni sieci ciągów pieszych, dróg powiatowych i gminnych (zarządcy dróg indywidualnie ustalą co jaki okres będą dokonywać ocenę infrastruktury drogowej). Ocena będzie przeprowadzana przez zarządców dróg metoda oceny wizualnej. Ocena wizualna będzie się odbywać w oparciu o inwentaryzacje niżej wymienionych uszkodzeń:

- pęknięcia siatkowe - wzajemnie przecinające się, nieregularnie rozmieszczone, poprzeczne, podłużne i ukośne pęknięcia warstwy bitumicznej, dzielące jej powierzchnię na wieloboki,
- pęknięcia pojedyncze:
Podłużne - przebiegające prosto lub krzywoliniowo pojedyncze pęknięcia warstwy bitumicznej o kierunku równoległym lub ukośnym do osi jezdni, w tym również nieszczelne spojenia technologiczne,
- łaty - miejsca nawierzchni, na których dokonano wymiany nawierzchni, uzupełnienia ubytków, wypełnienia zapadnięć lub naprawy wybojów,

- wyboje - miejsce nawierzchni, gdzie występuje ubytek masy warstwy jezdnej o wymiarach nie mniejszych niż 15 cm × 15 cm i na głębokości większej niż grubość warstwy ścieralnej,
- ubytki ziaren lub lepiscza - miejsca nawierzchni, na których nastąpił ubytek materiału warstwy ścieralnej bez naruszenia warstw niżej leżących. Do uszkodzeń tego typu zaliczają się również rozstępy warstwy ścieralnej pochodzenia wykonawczego oraz powierzchnie po zabiegu frezowania³.

Okresowe przeprowadzenie stanu oceny nawierzchni dróg pozwoli na bieżąco dokonywać remontów i modernizacji jezdni, co przyczyni się bezpośrednio do podniesienia jakości dróg. A dodatkowo przeprowadzona ocena stanu oznakowania pionowego i poziomego pozwoli zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa na drogach.

6.7.1 Obecne potrzeby modernizacyjne sieci drogowej na obszarze Ziemia Dzierżoniowskiej

Najważniejsze planowane inwestycje na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej to:

- Budowa obwodnicy Dzierżoniowa - odcinek południowy odciążający centrum miasta od ruchu tranzytowego na trasie Świdnica - Ząbkowice Śląskie, Nysa oraz zapewniający dogodny dojazd do strefy przemysłowej miasta,
- Budowa Obwodnicy Średnicowej Dzierżoniowa - od Ronda Żołnierzy Wyklętych do skrzyżowania ul. Wojska Polskiego i Staszica,
- Przebudowa skrzyżowań na skrzyżowania typu rondo. Korekta skrzyżowań poprzez ich modernizację. Dotyczy skrzyżowań ulic: ul. Batalionów Chłopskich i Kopernika oraz ul. Kolejowa i Sienkiewicza,
- Modernizacja drogi Jaźwina - Uciechów,
- Przebudowa drogi łączącej Pieszycę z Bielawą wraz z budową ścieżki rowerowej.

Gmina Dzierżoniów

- Budowa chodników wzdłuż wszystkich dróg powiatowych na terenach zabudowanych,
- Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 382 poprzez jej poszerzenie oraz budowę chodników w terenach zabudowanych i wyznaczenie miejsc dla pieszych w szczególności w Nowiźnie k/ stacji CPN oraz Mościsku - dojeżdżenie do pierwszego przystanku,
- Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 384 w Jodłowniku poprzez jej poszerzenie oraz budowę chodnika.

Miasto Dzierżoniów

- Budowa i modernizacja miejsc parkingowych (modernizacja i budowa miejsc parkingowych powinna zostać przeprowadzeniem badań parkingowych), między innymi:

³ GDDKiA System oceny stanu nawierzchni

- na wysokości budynku nr 1 os. Błękitne os. Jasne,
- os. Złote, os. Kolorowe,
- przy ul. Bat Chłopskich (na wys. PP1),
- w centrum miasta,
- na os. Jasnym przy bud. Nr 15 (rozbudowa i budowa);
- Remont ul. Sikorskiego i ul. Korczaka.

Gmina Bielawa

- Budowa trzeciego etapu obwodnicy Bielawy (przez ogrody działkowe) do drogi powiatowej na Ostroszowice i ewentualnie w dalszym etapie do drogi wojewódzkiej nr 384 na Jodłownik (zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bielawa),
- Utworzenie ciągu pieszo-rowerowego na drodze powiatowej od Ronda na bielawskiej obwodnicy w kierunku cmentarza bielawskiego, Myśliszowa i w przyszłości również do Kietlic i Owiesna.

Gmina Piława Górna

- Budowa dróg wewnątrzsiedlowych w istniejących i projektowanych osiedlach.
- Budowa obwodnicy - łącznika ul. Groszowieckiej i Bolesława Chrobrego, biegnącego na południowym obrzeżu miasta oraz budowa przedłużenia ul. Groszowieckiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Sienkiewicza.

Jednostki wchodzące w skład obszaru Ziemi Dzierżoniowskiej w miarę posiadanych możliwości finansowych będą również przeprowadzać remonty gruntowych dróg rolnych, jednak nie będą to działania priorytetowe.

6.8 Określenie potrzeb miejsc parkingowych na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej

Analizę potrzeb parkingowych należy rozpocząć przede wszystkim od lokalizacji generatorów ruchu - źródeł. Największym generatorem ruchu samochodów osobowych, a więc także potrzeb parkingowych i garażowych są obszary wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. W skali powiatu dzierżoniowskiego największym takim generatorem jest miasto Dzierżonów, a szczególnie zlokalizowane w mieście osiedla zabudowy wielorodzinnej, a także pozostałe miasta w powiecie, w kolejności według liczby mieszkańców.

Z kolei obszarem największej koncentracji ruchu samochodów i zgrupowań miejsc postojowych będzie miasto Dzierżonów, a szczególnie centrum miasta oraz wszystkie drogi prowadzące do centrum.

Ustalenie przyszłych potrzeb parkingowych i garażowych poza obszarami intensywnej zabudowy mieszkaniowej nie ma już na ogół tak istotnego znaczenia. Potrzeby są bowiem

ustalane dokładniej (sukcesywnie) w procesie formułowania treści decyzji organów gmin w sprawie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu konkretnej inwestycji.

Nienadążanie za popytem parkingowym - co jest oczywiste w obszarach śródmiejskich - prowadzi w praktyce do stosowania ograniczeń czasowych i lokalizacyjnych, najczęściej w postaci opłat postojowych. Brak wprowadzenia opłat za parkowanie w centrum praktycznie wyklucza powód do zrezygnowania z jazdy samochodem.

Dobrze zaprojektowane, zlokalizowane i wycenione parkingi nie stanowią konkurencji efektywnego funkcjonowania transportu publicznego, zagrożenie stanowią natomiast parkingi bezpłatne oraz - przy braku konsekwencji w egzekwowaniu polityki parkingowej - wszelkie uliczne postoje w śródmieściu.

Akceptowalny promień dojścia od parkingu do celu podróży zależy od wielkości miasta i motywacji przemieszczenia. W dostępnych podręcznikach i literaturze, powołując się na doświadczenia krajów zachodnich, gdzie problemy z parkowaniem i zgromadzone doświadczenia wyprzedzają nasze obecne trudności, akceptowalne długości dojścia pieszego uzależniają się od czasu parkowania w sposób następujący:

- parkujący 1 godz. - 300 m,
- parkujący 2,3 godziny - 500 m,
- parkujący do 8 godzin - 800 m (ta odległość może być akceptowana tylko w centrach).

Długości te można zaakceptować, przy równoczesnych cechach dobrego parkingu, takich jak:

- łatwość dostępu,
- pewność znalezienia wolnego miejsca (strzeżonego),
- fachowa obsługa,
- widoczny punkt miejsca opłat,
- sąsiedztwo możliwości realizacji różnych celów podróży.

W innych przypadkach występuje ryzyko nieopłacalności realizacji i utrzymania parkingu.

Poniższa tabela zawiera proponowane wskaźniki liczby miejsc do parkowania samochodów osobowych wymagane w stosunku do nowych i modernizowanych obiektów budowlanych. Wartości te zostały opracowane na podstawie wskaźników zawartych przede wszystkim w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego uchwalonych w dokumentach różnych polskich miejscowości, jak również na podstawie standardów zagranicznych.

Podane dolne granice należy traktować jako wymagane, granice górne jako pożądane. W przypadku obiektów wielofunkcyjnych wymagana jest sumaryczna liczba miejsc do równoczesnego użytkowania. Niezależnie od poniższych propozycji w obszarze ściśle centralnym każdorazowo jest wymagana analiza pojemności środowiskowej. Pożądane jest

zachowanie równowagi pomiędzy liczbą miejsc parkingowych a przepustowością ulic doprowadzających ruch.

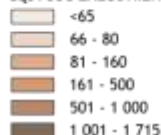
TABELA 8. OPTYMALNA LICZBA MIEJSC PARKINGOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD RODZAJU OBIEKTU

Lp.	Rodzaj obiektu	Jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych	
			obszar śródmiejski	pozostały obszar miasta
1	Budownictwo mieszk. intensywne	1000 mieszkańców lub jedno mieszkanie	250 - 300	330 - 350 lub 1 mp. na mieszkanie
2	Budownictwo mieszk. ekstensywne	1 dom	1-1,25	1,5-2
3	Biura i urzędy ogólnomiejskie	1 000 m ² pow. użytkowej	20-30	25-35
4	Biura i urzędy lokalne	1 000 m ² pow. użytkowej	10-15	13-20
5	Obiekty handlowe	1 000 m ² pow. użytkowej	15-25	20-50
6	Zakłady produkcyjne	100 zatrudnionych	8-14	15-32
7	Obiekty gastronomiczne	100 miejsc	12-20	15-37
8	Teatry, kina	100 miejsc	12-25	20-40
9	Miejsca zgromadzeń, obiekty sportowe	100 miejsc/ użytkowników	10-15	12-20
10	Szpitala	10 łóżek	2-3	3-8
11	Hotele i kat.	100 łóżek	30-50	40-60
12	Hotele pozostałe	100 łóżek	20-30	20-45
13	Cmentarze	10 000 m ²		150
14	Szkoły	100 zatrudnionych	15-25	20-50
15	Ogródki działkowe	100 działek	-	15-25
16	Nowe obiekty sakralne	obiekty sakralne powyżej 300 miejsc	60	100
		obiekty sakralne poniżej 300 miejsc	40	80

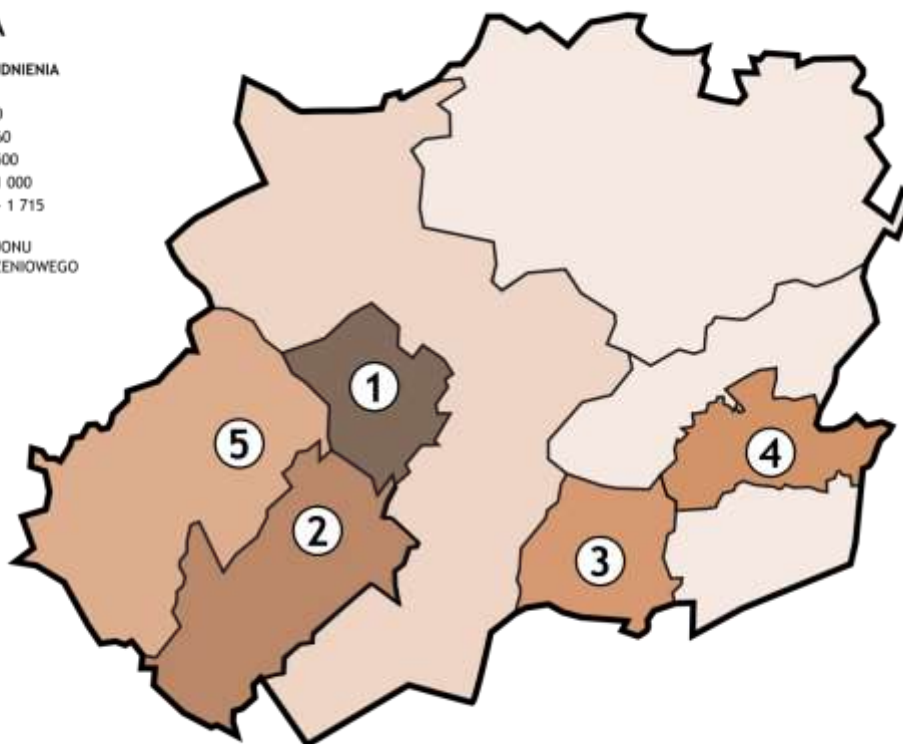
Źródło: opracowanie własne na podstawie Krajowych Przepisów Urbanistycznych oraz ogólnodostępnych planów miejscowych

LEGENDA

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA



1 NR REJONU
OBLICZENIOWEGO



MAPA 13. PODZIAŁ OBSZARU ZIEMI DZIERŻONIOWSKIEJ NA REJONY WRAZ Z OKREŚLENIEM GĘSTOŚCI ZALUDNIENIA

Źródło: opracowanie własne

Podane wcześniej normy odnoszą się przede wszystkim do miast. Na obszarach wiejskich, gdzie dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, samochody parkowane są zwykle przy posesjach i nie ma potrzeby wydzielania miejsc parkingowych. Wyjątek stanowią punkty usługowe, przy których powinno się zapewnić:

- przy urzędach gmin - ok. 5 miejsc postojowych,
- przy kościołach, cmentarzach - ok. 5-10 miejsc postojowych,
- przy sklepach i innych punktach usługowych - ok 2-5 miejsc postojowych.

Powyższe wartości powinny być wystarczające na potrzeby ludności zamieszkującej obszary wiejskie, zatem tych rejonów nie uwzględnia się w dalszej części obliczeniowej.

6.8.1 Obliczenie potrzeb miejsc parkingowych

Do obliczenia zapotrzebowania na miejsca parkingowe publiczne posłużono się metodą opisaną w podręczniku metodycznym „Zasady planowania systemu parkingów i organizacji parkowania w miastach” (P. Olszewski, IKŚ Warszawa). Do obliczeń przyjęto wskaźnik

motoryzacji równy: 463,2 (liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców) właściwy dla powiatu dzierzoniowskiego w 2013 roku wg GUS.

Metoda nie ujmuje potrzeb „punktowych” związanych z komercją i usługami skoncentrowanymi (typu hipermarkety, kina, hotele itp.). Dla tych przypadków podaż potrzebnych miejsc parkingowych powinna być liczona indywidualnie i zapewniona w ramach programu danego obiektu. Wymagane miejsca postojowe powinny być zlokalizowane na działce zajmowanej przez obiekt lub - za zgodą użytkowników - na działkach sąsiednich. Parkingi publiczne, miejskie nie powinny być wykorzystywane dla zaspokajania potrzeb komercyjnych, niepublicznych (np. dla handlu wielkopowierzchniowego, usług komercyjnych).

Obliczenia wykonano dla następujących miast powiatu dzierzoniowskiego:

- Dzierżonów,
- Bielawa,
- Piława Górna,
- Niemcza,
- Pieszyce.

Wykorzystana metoda polega na szacowaniu wykonywanej liczby podróży samochodami, które są kończone w poszczególnych miejscowościach powiatu - przy założeniu swobody korzystania z komunikacji indywidualnej.

Na tej podstawie można określić szczytowe zapotrzebowanie na miejsca parkingowe stosując współczynniki jednoczesności parkowania. Liczbajazd samochodowych w mieście, w poszczególnych celach zależy od:

- liczby samochodów (w rejonach),
- stopnia użytkowania samochodu,
- współczynników ruchliwości samochodu.

Wartości współczynników ruchliwości samochodu i stopnia użytkowania są zależne od wielkości miasta. Współczynniki dają się ekstrapolować na przyszłość - miarą koncentracji jazd w centrum jest udział zatrudnienia w analizowanym obszarze w ogólnomiejskim zatrudnieniu i powierzchni usług, bądź zatrudnieniu w usługach.

Zastosowany w pracy tok obliczeń przedstawia się następująco:

Prognoza liczby samochodów użytkowanych - L_u :

$$L_u = M * R * u$$

gdzie:

M - liczba mieszkańców,

R - wskaźnik motoryzacji,

u - stopień użytkowania samochodu - przyjęto 0,7.

Prognoza liczbyjazd samochodami w mieście:

$$D_p = L_u * m_p$$

$$D_i = L_u * m_i$$

gdzie:

$D_{p,i}$ - liczba jazd do pracy i w innych celach,

$m_{p,i}$ - współczynniki ruchliwości samochodu do pracy i w innych celach

(przyjęto: $m_p = 0,72$; $m_i = 2,20$).

Liczba jazd samochodami do rejonów obliczeniowych do pracy - V_p ; w innych celach V_i :

$$V_p = D_p * Z_c / Z$$

$$V_i = D_i * Z_{cu} / Z_u$$

gdzie:

Z_c, Z - zatrudnienie w centrum (lub w sektorze obliczeniowym) i w mieście,

Z_{cu}, Z_u - zatrudnienie w bezpośrednich usługach, jw.

Szczytowe zapotrzebowanie na parkowanie, czyli akumulacja maksymalna:

$$A = L_m * (r_m - g) + V_p * r_p + V_i * r_i$$

gdzie:

r_m, r_p, r_i - współczynniki jednoczesności parkowania:

$r_m = 0,6$;

$r_p = 0,8$;

$r_i = 0,1$;

g - udział garażowania stałego (0,2),

L_m - liczba samochodów mieszkańców rejonu obliczeniowego, tu zgodnie ze wskaźnikami motoryzacji: stan istniejący - 463,2 s.o./1000 mieszk.

TABELA 9. ZAPOTRZEBOWANIE NA MIEJSCA PARKINGOWE W MIASTACH POWIATU DZIERŻONIOWSKIEGO

Nr rejonu	Miasto	Szczytowe zapotrzebowanie na parkowanie, czyli akumulacja maksymalna
1	Dzierżonów	5275
2	Bielawa	1977
3	Piława Górna	250
4	Niemcza	205
5	Pieszyce	350

Źródło: opracowanie własne

Zobrazowane wartości odzwierciedlają potrzeby parkowania, a miejsce ich zaspokojenia będzie zależało od przyjętej polityki parkingowej dla miasta.

Wartości obrazują skalę problemu. Przyjęto wstępnie, że procentowy podział w proporcjach na rodzaje / sposoby parkowania w miastach powinien się rozkładać następująco:

- uliczne, przykrawężnikowe - urządzone - 45%,

- placowe - 35%,
- wielopoziomowe - 15%,
- inne - 5%.

Poza centrami miast, w zależności od możliwości terenowych, zmieniają się proporcje parkowania na placach i parkingach wielopoziomowych na korzyść parkowania na placach. Jest to propozycja dla zarządcy ruchem - wskazanie podziału na rodzaje parkowania, który nie jest oczywiście obligatoryjny. W obszarach o zabudowie ekstensywnej parkowanie nocne będzie mieć miejsce w przygródkach domowych i garażach.

Proponuje się uporządkowanie i usytuowanie parkingów, szczególnie przykrawężnikowych, tj. zaplanowanie pasów postojowych wzdłuż ulic (w ramach linii regulacyjnych) wszędzie tam, gdzie to jest możliwe. Uwzględnienie pasów postojowych przy ciągach komunikacyjnych nie zwiększa odstępu planowanych linii regulacyjnych, może zostać wykonane estetycznie, np. z innego rodzaju i koloru nawierzchni.

„(...) Pasy postojowe należy stosować przy jezdniach ulic klasy G, Z oraz L i D we wszystkich miejscach, gdzie otaczające zagospodarowanie wywołuje potrzeby parkingowe, a parkujące pojazdy nie ograniczają widoczności (...)” (czyli szczególnie miejsca skrzyżowań powinny być wyłączone z tych propozycji).

„(...) Przy projektowaniu ulic klasy G zaleca się równoczesne zwiększenie szerokości jezdni o pasy manewrowe (lub pas manewrowy w przypadku parkowania jednostronnego).

Szerokości pasów postojowych dla samochodów osobowych wynoszą:

- 2,5 m dla parkowania równoległego,
- 4,5 m dla parkowania prostopadłego i pod kątem 60 stopni,
- 4,2 m dla parkowania pod kątem 45 stopni.

Na ulicach klasy "G" lepiej projektować pasy dla parkowania prostopadłego i ukośnego, w przypadku jednak ograniczeń terenowych dopuszcza się parkowanie równoległe(...).⁴

Organizowanie miejsc parkingowych przy ciągach jezdnych jest bardzo efektywne. Obrazują to poniższe wskaźniki:

- dla parkowania równoległego - 22 miejsca / 100 m przy parkowaniu po jednej stronie jezdni, po dwóch - 44,
- dla parkowania prostopadłego i skośnego pod kątem 60% - analogicznie 40 i 80 / 100 m,
- dla parkowania skośnego pod kątem 45% - jw. 35 i 70 / 100 m.

6.9 Ścieżki rowerowe - koncepcja ścieżek rowerowych

Popularyzacja transportu rowerowego wymaga zapewnienia sprawnej sieci połączeń między miejscowościami, odpowiedniej infrastruktury oraz zadbania o bezpieczeństwo podróżujących.

⁴ Wytyczne projektowania ulic, GDDKiA,

LEGENDA

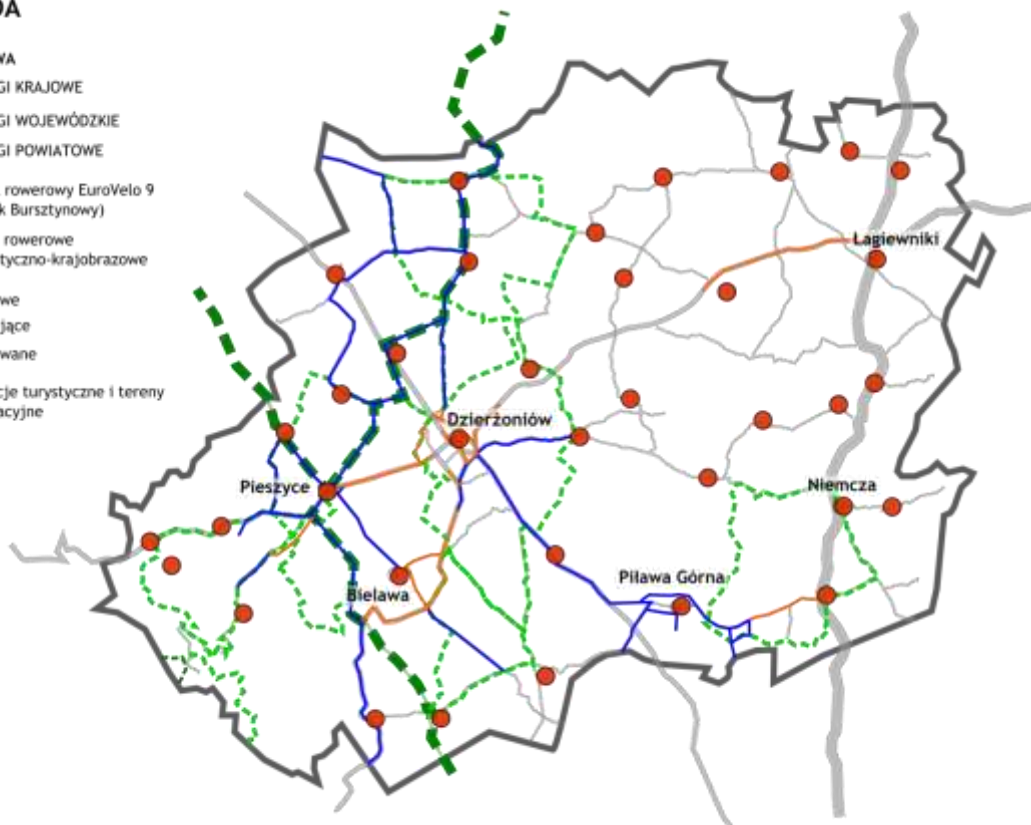
SIEĆ DROGOWA

- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- DROGI POWIATOWE

- Szlak rowerowy EuroVelo 9 (Szlak Bursztynowy)
- trasy rowerowe turystyczno-krajobrazowe

- Ścieżki rowerowe istniejące
- planowane

- atrakcje turystyczne i tereny rekreacyjne



MAPA 14. KONCEPCJA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W POWIECIE DZIERŻONIEWSKIM

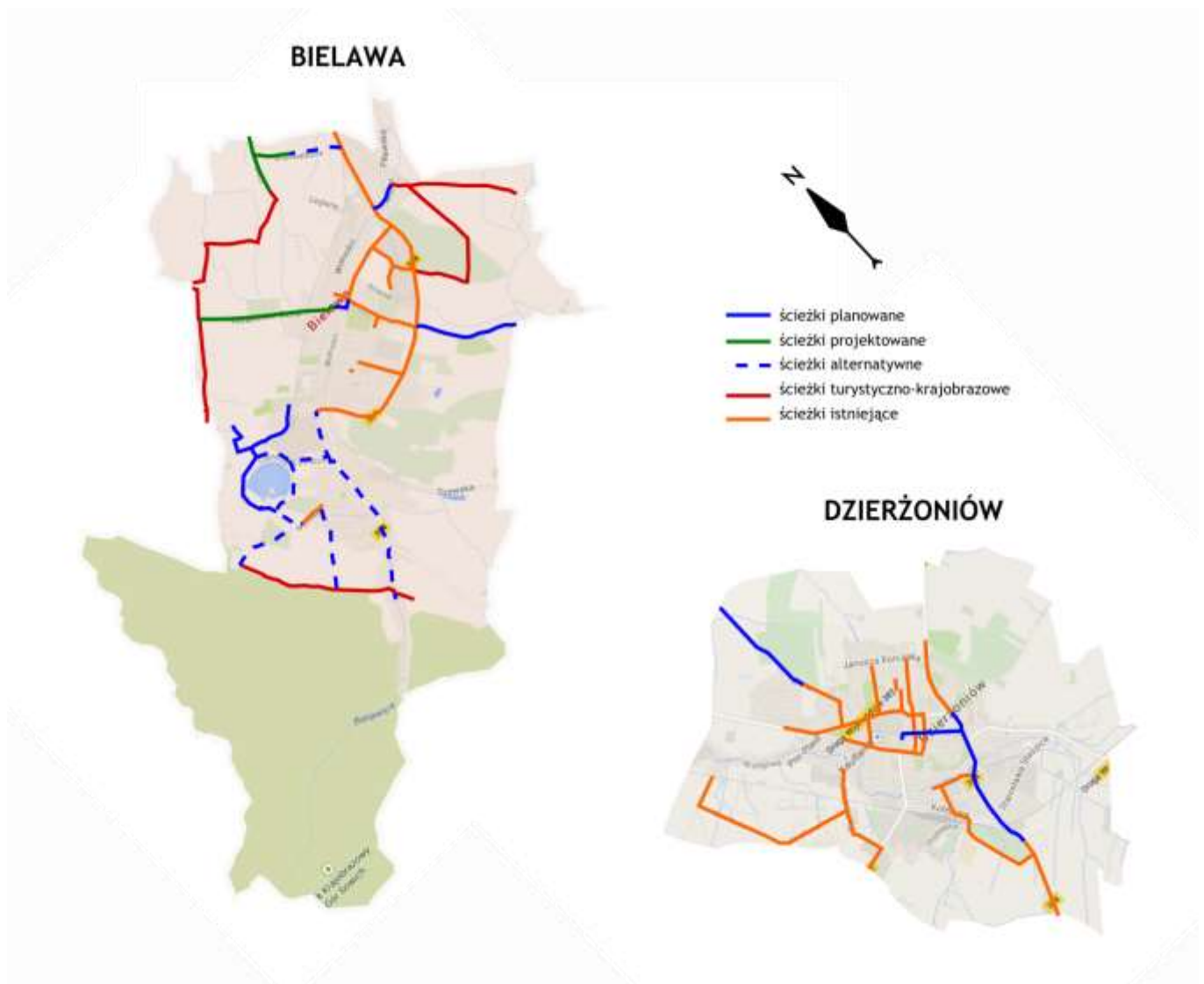
Źródło: opracowanie własne

Powyższa mapa zawiera istniejącą sieć ścieżek rowerowych w powiecie dzierzoniowskim uzupełnionych o trasy, które są obecnie w budowie, są projektowane lub planowane do realizacji w układzie komunikacyjnym Ziemi Dzierżoniowskiej.

Szczegółowe rozwiązania podsystemu dróg rowerowych powinny uwzględniać:

- bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu,
- ekonomicznie uzasadniony i społecznie akceptowany poziom komfortu jazdy.

Poniższa mapa pokazuje natomiast dokładny przebieg planowanych ścieżek rowerowych w Bielawie oraz Dzierżonowie.



MAPA 15. KONCEPCJA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH - BIELAWA ORAZ DZIERŻONIÓW

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od gmin

Wykaz planowanych ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach znajduje się w tabeli poniżej.

TABELA 10. WYKAZ PLANOWANYCH ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W POWIECIE DZIERŻONIOWSKIM

Jednostka terytorialna	Ścieżki rowerowe - planowane
Miasto Dzierżonów	Planowane ścieżki: <ul style="list-style-type: none">• ul. Piłsudskiego - wzdłuż odcinka drogi,• ul. Batalionów Chłopskich,• ul. Sikorskiego - zmiana lokalizacji ścieżki rowerowej,• ul. Żłota - Włóki - od ul. Akacyjowej do granic miasta.
Gmina Dzierżonów	Planowane trasy: <ul style="list-style-type: none">• Ząbkowice Śl., Srebrna Góra (trasa Sowiogórska łącząca się z trasami

Jednostka terytorialna	Ścieżki rowerowe - planowane
	<p>rowerowymi Masywu Ślązańskiego), Bielawa, Pieszycy, Sobótka, Pieszycy Dolne, Bratoszów, Mościsko, Tuszyn, Jędrzejowice, Wiry, Tapadła, Sulistrowiczki, Sobótka, Sady, Mysłaków, Wiry, Jędrzejowice, Kiełczyn, Włoki, Dzierżoniów, Pieszycy, Bielawa OWW „Sudety”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • trasa typowo kolarska: Dzierżoniów, Włoki, Tuszyn, Mościsko, Książnica, Boleścin; • Eurovelo 9: około 18 km trasy przebiegać będzie przez teren gminy Dzierżoniów (Jędrzejowice, Kiełczyn, Włoki, Nowizna, Ostroszowice); • Dzierżoniów- Dobrocin; • Dzierżoniów- Piława Dolna; • Piława Dolna w kierunku Rybiej Góry; • Dzierżoniów- Bielawa - Jodłownik; • Bielawa - Owiesno.
<p>Miasto Bielawa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Projektowane ścieżki rowerowe: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Odcinek I: fragment ul. Grunwaldzkiej oraz cała ul. Ceglana. ➤ Odcinek II: ul. Bohaterów Getta od skrzyżowania ulic Wolności i Bohaterów Getta do granic miasta. <p>Projektowane ścieżki w ramach odcinka I pozwolą na skomunikowanie miasta z obwodnicą południową Dzierżoniowa. Z kolei odcinek II umożliwi przejazd rowerem do miasta Pieszycy. Z uwagi na istniejącą ścieżkę rowerową pomiędzy Pieszycami a Dzierżoniowem, stworzona zostanie główna sieć ścieżek rowerowych łączących Bielawę z Pieszycami i Dzierżoniowem.</p> • Planowane ścieżki rowerowe: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Odcinek I: od skrzyżowania ulic Bohaterów Getta i Wolności przez skrzyżowanie z ul. 1 Maja do połączenia z ul. Wojska Polskiego. ➤ Odcinek II: ul. Wojska Polskiego od ronda ul. Gen. Władysława Sikorskiego i al. Jana Pawła II do granic miasta w kierunku Owiesna. ➤ Odcinek III: ul. Wodna na odcinku od ronda Bieltextu do rozwidlenia ul. Wodnej w okolicy budynku nr 10. ➤ Odcinek IV: od skrzyżowania ulic Stefana Żeromskiego z Henryka Sienkiewicza, przez ul. Adama Asnyka do drogi szutrowej na OWW Sudety, drogą szutrową na OWW Sudety, ul. Wysoka do skrzyżowania z ul. Janusza Korczaka i do połączenia z istniejącym odcinkiem drogi rowerowej wzdłuż ul. Wysokiej. ➤ Odcinek V: ul. Sportowa do granic miasta <p>Wymienione wyżej odcinki ścieżek rowerowych należy uwzględnić przy pracach planistycznych, związanych z przebudową lub budową dróg na tym obszarze miasta.</p>
<p>Miasto Pieszycy</p>	<ul style="list-style-type: none"> • W budowie ścieżka rowerowa Pieszycy - Bielawa (przy drodze powiatowej - termin realizacji 2015 r.)

Jednostka terytorialna	Ścieżki rowerowe - planowane
	<ul style="list-style-type: none"> • Planowane do realizacji: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ścieżka rowerowa Piskorzów - Rościszów, ➤ Ścieżka rowerowa Piskorzów - Pieszycy, ➤ Ścieżka rowerowa Kamionki, ➤ Ścieżka rowerowa Pieszycy - Lasocin (w Rościszowie).
Gmina Piława Górna	Planowana budowa ścieżek rowerowych: <ul style="list-style-type: none"> • ul. Sienkiewicza, Bol. Chrobrego (drogi łączące miejscowości Piława Dolna w gminie Dzierżoniów i Przerzeczyn Zdrój w gminie Niemcza), • ul. Młynarska, Groszowiecka, Staszica, Osiedlowa, Ząbkowicka, Bohaterów Getta (wewnętrzna sieć).
Gmina Niemcza	-
Gmina Łagiewniki	Ścieżka pieszo-rowerowa wokół zbiornika w Łagiewnikach (planowany okres realizacji - lata 2014-2020; brak planów dot. wyglądu/przebiegu ścieżki).

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od gmin

Etapy realizacji powinny przede wszystkim uwzględniać atrakcyjność połączeń drogami rowerowymi.

Ponadto większość dróg powiatowych w powiecie dzierżoniowskim można potraktować jako drogi przyjazne rowerzystom. Drogi te nie posiadają pasów rowerowych, jednak tworzą pożądane ciągi komunikacyjne dla jazdy rowerem i mogą w przyszłości wymagać stworzenia lepszych warunków dla komunikacji rowerowej, w tym poprawy bezpieczeństwa rowerzystów. Łącznie cała sieć istniejących i planowanych ścieżek rowerowych oraz dróg przyjaznych rowerzystom tworzy spójną koncepcję ścieżek i tras rowerowych zarówno o charakterze turystyczno-krajobrazowym, jak również pełniących funkcje typowo komunikacyjne o znaczeniu lokalnym.

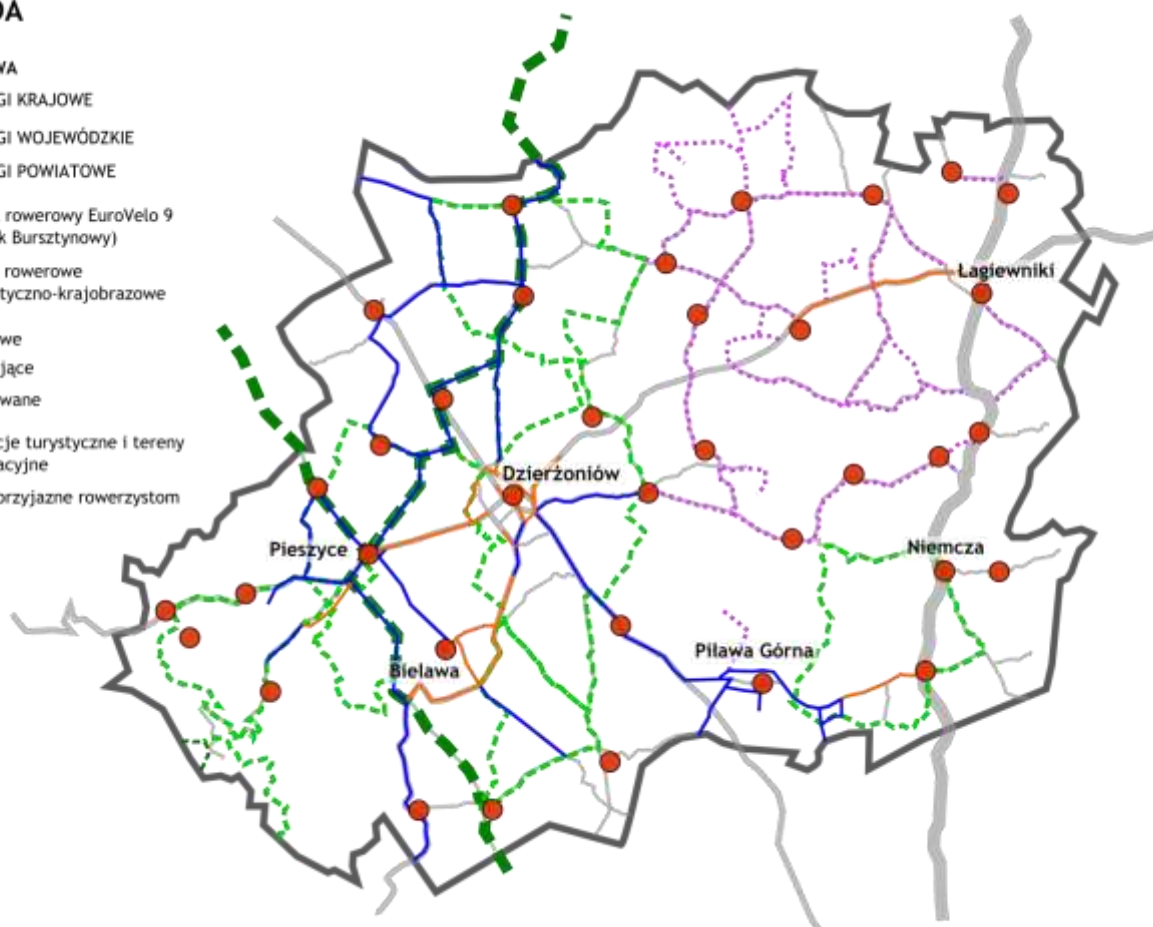
LEGENDA

SIEĆ DROGOWA

- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- DROGI POWIATOWE
- Szlak rowerowy EuroVelo 9 (Szlak Bursztynowy)
- - - trasy rowerowe turystyczno-krajobrazowe

Ścieżki rowerowe

- istniejące
- planowane
- atrakcje turystyczne i tereny rekreacyjne
- - - - - drogi przyjazne rowerzystom



MAPA 16. KONCEPCJA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W POWIECIE DZIERŻONIOWSKIM WRAZ Z OKREŚLENIEM DRÓG PRZYJAZNYCH ROWERZYSTOM

Źródło: opracowanie własne

6.9.1 Kryteria wyboru rodzaju ścieżki rowerowej

Poniżej zamieszczone wskazania mają na celu ułatwienie wyboru rodzaju ścieżki rowerowej w zależności od możliwości terenowych i potrzeb.

Wybór rodzaju ścieżki rowerowej:

- wydzielona droga rowerowa - niezależna od układu drogowego

Wydzielone drogi rowerowe zwykle są prowadzone jako drogi ruchu rekreacyjnego, a więc w terenach o walorach widokowych i wypoczynkowych, dla łączenia obszarów o charakterze rekreacyjnym z terenami mieszkaniowymi. Ścieżki te powinny być budowane jako dwukierunkowe, oddzielone od pozostałego ruchu kołowego i projektowane z urządzeniami towarzyszącymi (typu miejsca np. widokowe, usługi gastronomiczne, higieniczne, miejsca do postoju). Tego typu ścieżki należy budować tam gdzie jest

spodziewany potencjalnie duży ruch rowerowy oraz wszędzie gdzie to jest możliwe (warunki terenowe) dla podniesienia bezpieczeństwa i atrakcji ruchu rowerowego.

- ścieżka rowerowa zlokalizowana w pasie drogowym

Ścieżki rowerowe są prowadzone równoległe do jezdni i oddzielone od niej bezpiecznikiem lub pasem zieleni. Niekiedy są tworzone przez wydzielenie części chodnika (ciągu pieszego). Ścieżki towarzyszące jezdni mogą być prowadzone jako jednokierunkowe po obu stronach jezdni lub jako jedna ścieżka dwukierunkowa w zależności od warunków terenowych, choć raczej powinno się unikać ścieżek jednokierunkowych ze względu na konieczność przekraczania jezdni ruchu kołowego przy zmianie kierunku ruchu oraz nieuniknione „nadrabianie” drogi lub niepodporządkowanie się takiej organizacji ruchu przy dojazdach do celów położonych w pobliżu drogi. Szerokość pasa dzielącego jezdnię od ścieżki rowerowej powinna wynosić przynajmniej 1,5 m.

Podstawowe kryteria dotyczące wyboru ścieżki towarzyszącej jezdni są następujące:

- dobowy potok ruchu kołowego od 3,5 do 5 tysięcy pojazdów na pasie zewnętrznym lub duża - ok. 60 km/h. prędkość,
- nie ma możliwości prowadzenia ruchu rowerowego drogami zastępczymi o mniejszym ruchu (niższej klasie technicznej).

- wydzielony pas ruchu rowerowego

Wydzielony konstrukcyjnie.

Podstawowe kryteria:

- dobowy potok ruchu kołowego od 2 do 3,5 tysięcy pojazdów na pasie zewnętrznym i jeśli on ma szerokość przynajmniej 3,6 m. oraz jest zachowana dobra widoczność,
- prędkość pojazdów ponad 50 km/h,
- brak lub mała liczba przystanków autobusowych.

- wydzielony za pomocą oznakowania poziomego

Pas wydzielony z jezdni lub ciągu pieszego za pomocą znaków poziomych (oddzielony od pozostałego ruchu linią przerywaną lub ciągłą); pożądane jest podkreślenie pasa przez odmienny typ nawierzchni i ewentualnie drobne elementy konstrukcyjne wbudowane w jezdnię.

Podstawowe kryteria:

- dobowy potok ruchu kołowego od 1 do 2 tysięcy pojazdów na pasie zewnętrznym i mały poniżej 5% udział ruchu ciężarowego, dobra widoczność,
- prędkość samochodów ok. 40 km/h.

- jezdnia ruchu mieszanego kołowo - rowerowego

Podstawowe kryteria:

- dobowy potok ruchu na pasie zewnętrznym do 1 tys. samochodów,
- prędkość pojazdów do 40 km/h.

- ciąg pieszo - rowerowy

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Podstawowe kryteria:

- umiarkowany ruch pieszy,
- umiarkowany ruch rowerowy,
- dotyczy obszarów zamkniętych dla ruchu samochodowego.

Podane kryteria należy traktować jako pomoc w projektowaniu, a nie jako warunki obligatoryjne.

6.9.2 Parametry techniczne projektowania

Szerokość dróg rowerowych jest wielokrotnością liczby pasów ruchu rowerowego, które ustala się w zależności od założonego standardu obsługi. W przypadku zaobserwowania napełniania się ścieżki rowerowej dużym ruchem należy - o ile są możliwości terenowe - standard podnieść.

Poniżej zostaną podane podstawowe parametry ścieżek, których zadaniem jest w warunkach praktycznie każdego miasta w Polsce, zachęcić do jazdy na rowerze.

Parametry te zapewniają przejęcie 450 rowerzystów na godzinę. Jest rzeczą pewną, że na długo taka oferta w warunkach krajowych będzie wystarczająca.

Ścieżka rowerowa jednokierunkowa powinna mieć szerokość 1,20 m, niemniej jako absolutne minimum w trudnych warunkach terenowych dopuszcza się 0,80 m.

6.9.3 Proponowane nawierzchnie ścieżek rowerowych

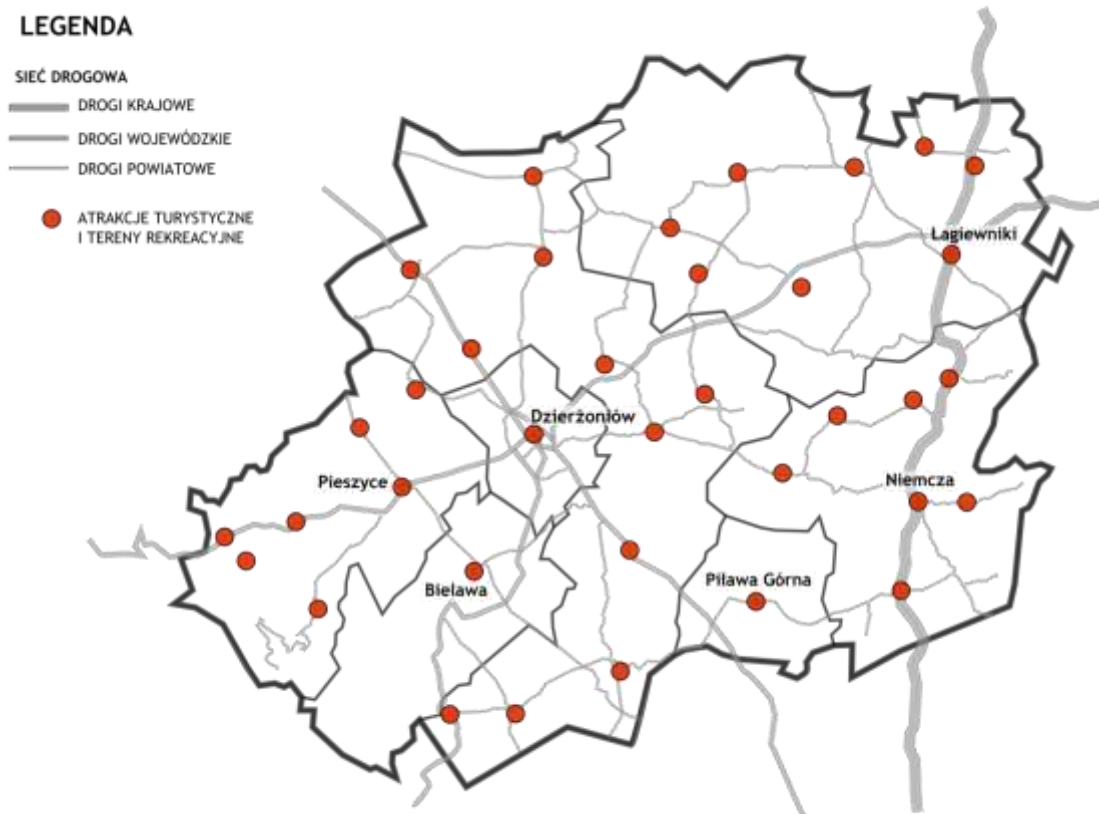
Rower wymaga nawierzchni równych i gładkich, rodzaj nawierzchni nie ma istotnego znaczenia. Zawsze powinny to być nawierzchnie typu lekkiego, o minimalnych grubościach warstw - dla ścieżek projektowanych jako samodzielne.

Na trasach rekreacyjnych można z dobrym skutkiem stosować nawierzchnie gruntowe profilowane, których wyprofilowanie musi zapewnić dobre odwodnienie - spadek poprzeczny musi wynosić minimum 3%. Natomiast na drogach rowerowych, które mają pełnić funkcję komunikacyjną niezależnie od warunków atmosferycznych, należy stosować nawierzchnie z optymalnych mieszanek gruntów (ilastych, pylastych, piaskowych), poddanych badaniu na rozpad w wodzie. Nawierzchnie tego typu wykazują dobrą odporność na obciążenia i charakteryzują się nieprzepuszczalnością wody.

Bardzo dobre są nawierzchnie z bitumu typu lekkiego, korzystnie jeśli są z dodatkiem destruktu gumowego (zwiększającego przyczepność opon), o wystarczającej grubości 3,0 cm. Rodzaj podbudowy nie ma istotnego znaczenia, należy się kierować względami ekonomicznymi i stosować materiały miejscowe.

7 Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów rekreacyjnych - katalog atrakcji turystycznych Ziemi Dzierżoniowskiej

Poniżej na mapie zostały zaznaczone pomarańczowym kółkiem atrakcje turystyczne i tereny rekreacyjne.



MAPA 17. TERENY REKREACYJNE I ATRAKCJE TURYSTYCZNE W POWIECIE DZIERŻONIOWSKIM

Źródło: opracowanie własne

Obecnie większość punktów jest obsługiwana przez publiczną komunikację zbiorową organizowaną przez gminę Bielawa. Poniżej na mapie została przedstawiona planowana sieć komunikacyjna wraz z zaznaczonymi terenami rekreacyjnymi i atrakcjami turystycznymi.

LEGENDA

SIEĆ DROGOWA

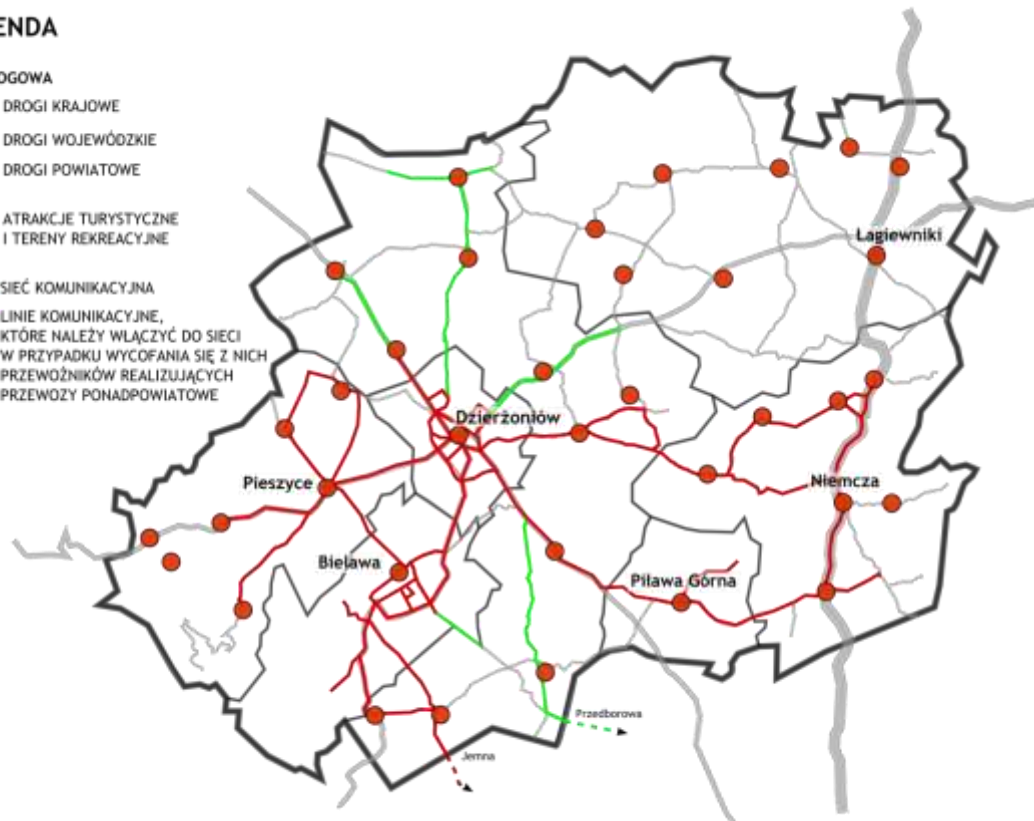
DROGI KRAJOWE

DROGI WOJEWÓDZKIE

DROGI POWIATOWE

● ATRAKCJE TURYSTYCZNE
I TERENY REKREACYJNE

— SIEĆ KOMUNIKACYJNA

— LINIE KOMUNIKACYJNE,
KTÓRE NALEŻY WŁĄCZYĆ DO SIECI
W PRZYPADKU WYCOFANIA SIĘ Z NICH
PRZEWOŹNIKÓW REALIZUJĄCYCH
PRZEWOZY PONADPOWIATOWE

MAPA 18. PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA WRAZ Z ZAZNACZONYMI TERENAMI REKREACYJNYMI I ATRAKCJAMI TURYSTYCZNYMI

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Po podpisaniu porozumienia przez gminę Łagiewniki z gminą Bielawa o świadczenie usług komunikacji zbiorowej będzie możliwe objęcie ważniejszych atrakcji turystycznych oraz terenów rekreacyjnych publiczną komunikacją zbiorową. Takie rozwiązanie poprawi dostępność obszaru dla turystów nie mających możliwości korzystania z transportu indywidualnego. Poniżej na mapie została przedstawiona planowana sieć komunikacyjna, uwzględniająca połączenie z Łagiewnikami, wraz z zaznaczonymi terenami rekreacyjnymi i atrakcjami turystycznymi.

LEGENDA

SIEĆ DROGOWA

— DROGI KRAJOWE

— DROGI WOJEWÓDZKIE

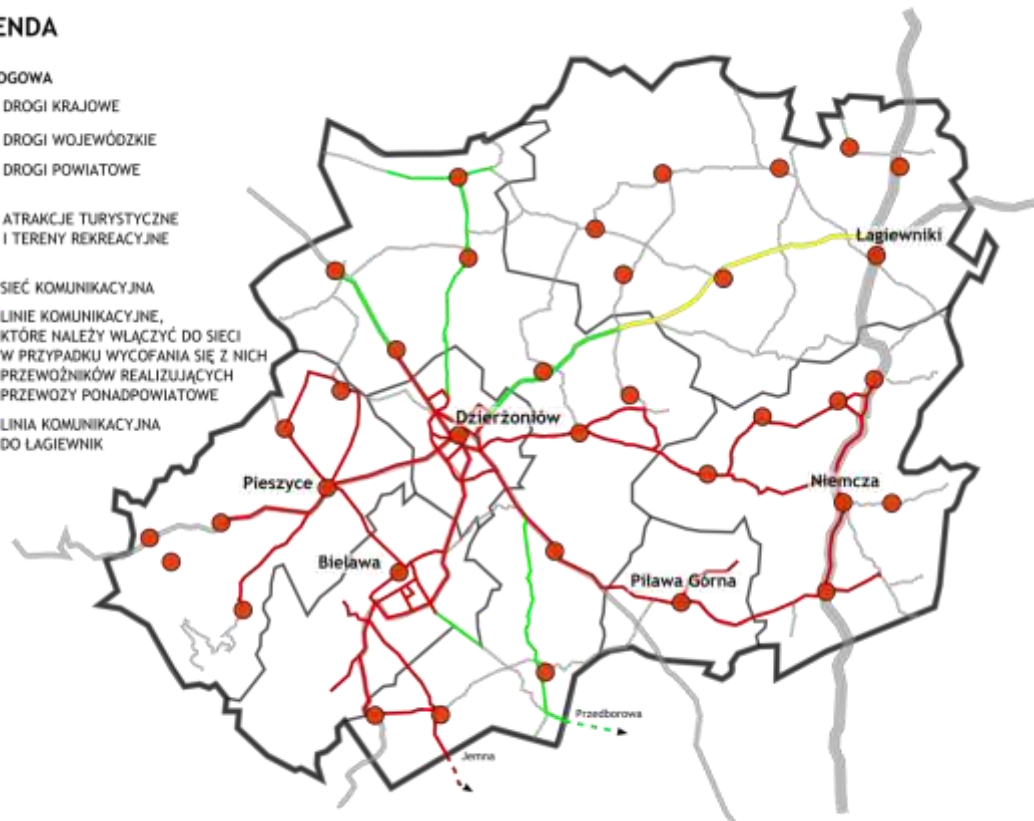
— DROGI POWIATOWE

● ATRAKCJE TURYSTYCZNE
I TERENY REKREACYJNE

— SIEĆ KOMUNIKACYJNA

— LINIE KOMUNIKACYJNE,
KTÓRE NALEŻY WŁĄCZYĆ DO SIECI
W PRZYPADKU WYCOFANIA SIĘ Z NICH
PRZEWOŹNIKÓW REALIZUJĄCYCH
PRZEWOZY PONADPOWIATOWE

— LINIA KOMUNIKACYJNA
DO ŁAGIEWNIK



MAPA 19. PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA WRAZ Z ZAZNACZONYMI TERENAMI REKREACYJNYMI I ATRAKCJAMI TURYSTYCZNYMI

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Obecnie sieć drogową nie wymaga modernizacji w celu zapewnienia dojazdu samochodem osobowym do terenów rekreacyjnych oraz atrakcji turystycznych.

Liczba miejsc parkingowych zlokalizowanych w obrębie terenów rekreacyjnych i atrakcji turystycznych będzie dostosowywana do faktycznego zapotrzebowania. Parkingi mogą być maksymalnie oddalone od takich miejsc do 500 metrów.

7.1 Katalog atrakcji turystycznych Ziemi Dzierżoniowskiej

Na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej znajdują się liczne atrakcje turystyczne. Katalog najatrakcyjniejszych atrakcji (zdjęcia i opisy, mapy) znajduje się w załączniku nr 1.

Centra informacji turystycznej Ziemi Dzierżoniowskiej:

- Centrum Informacji Turystycznej w Dzierżoniowie
Rynek 1,
58-200 Dzierżoniów
- Centrum Informacji Turystycznej w Bielawie
ul. Wolności 128B,

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



58-260 Bielawa

- **Biuro Stowarzyszenia Turystycznego Gmin Gór Sowich**
ul. T. Kościuszki 2,
58-250 Pieszyce

8 Wdrażanie programu

Program jest dokumentem perspektywicznym, który wyznacza kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na obszarze Ziemi Dzierżoniowskiej.

Inwestycje i przedsięwzięcia realizowane w ramach Programu Rozwoju Transportu Ziemi Dzierżoniowskiej pozwolą na osiągnięcie założonych celów zgodnie ze Strategią rozwoju Ziemi Dzierżoniowskiej. Realizacja celów w większości będzie możliwa przy wsparciu finansowym UE. Dlatego też głównym źródłem finansowania będą Programy Operacyjne realizowane w latach 2014-2020 oraz inne środki zewnętrzne.

Podstawowymi narzędziami realizacji programu mogą być:

- krajowe programy operacyjne na okres programowania 2014-2020 tj. PO Inteligentny Rozwój, PO Infrastruktura i Środowisko, PO Wiedza, Edukacja, Rozwój, PO Polska Cyfrowa, PO Pomoc Techniczna, Program Rozwoju Obszarów Wiejskich,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014 - 2020,
- programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej,
- inne krajowe programy rozwoju,

W konsekwencji potencjalne źródła finansowania programu obejmują:

- środki Unii Europejskiej - fundusze strukturalne i inwestycyjne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich, Europejski Fundusz Morski i Rybacki, Instrument Łącząc Europę,
- środki budżetu państwa - przewidziane na współfinansowanie projektów, jak i jako niezależne źródło finansowania,
- środki budżetów samorządów - wojewódzkich, powiatowych i gminnych - na współfinansowanie projektów lub jako niezależne źródło finansowania,
- inne środki publiczne - np. fundusze celowe,
- środki prywatne - np. środki pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Prace nad realizacją programu powinny rozpocząć się niezwłocznie po uchwaleniu strategii.

Proces realizacji programu będzie realizowany przez samorządy gminne wchodzące w obszar Ziemi Dzierżoniowskiej oraz Starostwo Powiatowe w Dzierżoniowie.

Skuteczne, terminowe i efektywne wdrażanie programu wymagać będzie uwzględnienia zadań związanych z realizacją strategii w zakresach obowiązków urzędów gmin, w tym przede wszystkim funkcji koordynacyjnych, organizacyjnych, koncepcyjnych, kontrolnych i informacyjnych.

9 Monitoring programu

Realizacja poszczególnych celów z programu rozwoju transportu Ziemi Dzierżoniowskiej na lata 2014 - 2020 będzie miała bezpośredni wpływ na realizację Strategii Rozwoju Ziemi Dzierżoniowskiej na lata 2014 - 2020.

Monitorowanie wdrażania programu spoczywa na wszystkich jednostkach wchodzących w obszar Ziemi Dzierżoniowskiej. Ocenę realizacji celów powinny prowadzić wyznaczone wydziały w urzędach gmin oraz starostwie powiatowym.

Monitorowanie rezultatów w zakresie stopnia realizacji celów postawionych przed transportem to proces zbierania obiektywnych dowodów potwierdzających zgodność realizacji planu z postawionymi celami. W przypadku transportu mierniki stopnia realizacji celów podzielić można na:

- mierniki społeczne,
- mierniki statystyczne,
- mierniki finansowe.

Do mierników społecznych zaliczyć należy przede wszystkim kontrolę szeroko rozumianej opinii publicznej i reagowanie na zmieniające się zapotrzebowanie mieszkańców obszaru Ziemi Dzierżoniowskiej. Poznanie opinii można realizować poprzez np.:

- przeprowadzanie ankiet oraz badań marketingowych mających na celu kontrolowanie zmian nastrojów - poznanie subiektywnej oceny mieszkańców,
- udostępnienie mieszkańcom np. platformy ułatwiającej zgłaszanie opinii i uwag.

W okresie planowania przyjmuje się w miarę posiadanych możliwości finansowych przeprowadzanie badań ankietowych oraz marketingowych oraz udostępnienie pasażerom platformy przeznaczonej do zgłaszania uwag i opinii.

W sferze statystycznej zestawia się dane zbierane przed, w trakcie i po realizacji celów, w szczególności dotyczące:

- natężenia ruchu na drogach,
- liczby zdarzeń drogowych,
- liczby przewożonych pasażerów,
- wykorzystania dostępnej infrastruktury transportowej,
- szybkości komunikacyjnej na sieci transportowej,
- zanieczyszczenia powietrza.

Mierniki ekonomiczne pozwalają na kontrolowanie kosztów transportu i obejmują obszary związane z:

- kosztem utrzymania dróg,
- kosztem modernizacji i budowy dróg,
- liczbą wypadków i kosztem akcji ratowniczych
- rentownością organizowanego publicznego transportu zbiorowego.

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

10 Inwestycje przewidziane do realizacji w ramach wieloletnich planów inwestycyjnych

Obecnie w ramach powiatu dzierzoniowskiego jedynie dwa wieloletnie plany inwestycyjne są aktualne: dla miasta Dzierżoniów oraz dla gminy Dzierżoniów. Plan dla miasta sporządzony został na lata 2015-2023, natomiast plan dla gminy - na lata 2008-2015. Poniższe tabele zawierają spis zadań przewidzianych do realizacji w ramach celów operacyjnych związanych z transportem.

TABELA 11. INWESTYCJE ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W GMINIE DZIERŻONIÓW

Inwestycje drogowe		
Poprawa jakości i bezpieczeństwa dróg gminnych, dróg wewnętrznych i dróg transportu rolnego		
Lp.	Nazwa zadania	Rok realizacji
1	Przebudowa dróg transportu rolnego na terenie Gminy Dzierżoniów	2015
2	Modernizacja i rozbudowa oświetlenie ulicznego na terenie Gminy Dzierżoniów	2015
Zadania inwestycyjne realizowane przez inne podmioty z udziałem środków Gminy Dzierżoniów		
Lp.	Nazwa zadania	Rok realizacji
1	Budowa chodników przy drogach powiatowych i wojewódzkich	2015

Źródło: Wieloletni Plan Inwestycyjny Gminy Dzierżoniów na lata 2008 - 2015

TABELA 12. INWESTYCJE ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM PRZEWDZIANE DO REALIZACJI W MIEŚCIE DZIERŻONIÓW NA LATA 2015-2023

CEL STRATEGICZNY 4 - ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ (W TYM EKOLOGICZNEJ I TRANSPORTOWEJ)				
CEL OPERACYJNY 4.1. - BUDOWA I MODERNIZACJA MIEJSC PARKINGOWYCH- 51 PKT.				
NR	NAZWA ZADANIA	ZAKRES RZECZOWY	PLANOWANY TERMIN REALIZACJI	PLANOWANY EFEKT PO REALIZACJI INWESTYCJI
4.1.1	Budowa parkingów na terenie miasta	Wykonanie dokumentacji projektowej. Wykonanie parkingów z użyciem kostki betonowej, płyt ażurowych lub asfaltobetonu wraz z ustawieniem krawężników lub obrzeży betonowych. Lokalizacja miejsc parkingowych: na wysokości budynku nr 1 (teren po boisku z trawy naturalnej) os. Błękitne, os. Jasne, os. Złote, os. Kolorowe, przy ul. Bat. Chłopskich (na wys. PP1), w centrum miasta, na os. Jasnym przy bud. Nr 15 o pow. ok. 240m ² (rozbudowa) i ok. 680m ² (budowa).	2016-2023 i po 2023	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, zwiększenie ilości miejsc parkingowych
CEL OPERACYJNY 4.4. - POPRAWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W MIEŚCIE (W TYM DROGOWEJ) - 104 PKT.				
NR	NAZWA ZADANIA	ZAKRES RZECZOWY	PLANOWANY TERMIN REALIZACJI	PLANOWANY EFEKT PO REALIZACJI INWESTYCJI
4.4.1	Budowa obwodnicy miasta Dzierżoniowa - odcinek południowy	Przedmiotem projektu jest budowa obwodnicy miasta Dzierżoniowa(12 km). Odcinek południowy odciążający centrum miasta od ruchu przelotowego na trasie Świdnica - Ząbkowice Śląskie, Nysa oraz zapewniający dogodny dojazd do strefy przemysłowej miasta (ciąg Drogi Podsudeckiej - droga wojewódzka nr 382)	Planowany termin realizacji do 2016	Generalnym celem projektu jest odciążenie centrum miasta oraz jego zabytkowej części od ruchu przelotowego, a w szczególności transportu ciężkiego, reorganizacja ruchu pojazdów w mieście oraz poprawa dojazdu do istniejących obiektów przemysłowych. Dzięki przeprowadzeniu tej inwestycji uzyskamy: - nowe atrakcyjne tereny przemysłowe i mieszkaniowe, - poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego, - skróci się czas przejazdu przez miasto oraz poprawi się dostępność budynków użyteczności publicznej dla mieszkańców. Nowe tereny inwestycyjne z dogodnym dostępem komunikacyjnym spowodują ożywienie lokalnej gospodarki, pozyskanie nowych inwestorów oraz rozwój cywilizacyjny miasta Dzierżoniowa i sąsiednich gmin. Budowa obwodnicy Dzierżoniowa wpłynie także na poprawę środowiska naturalnego (zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych).

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

4.4.2	Budowa i przebudowa infrastruktury drogowej na os. Tęczowym	Realizacja zadania wspólnie z Spółdzielnią Mieszkaniową - planowany udział stron po 50%. Zakres robót: budowa i przebudowa dróg wraz z odwodnieniem, oświetleniem, budową ścieżek rowerowych parkingów i chodników	2017 - 2022 i po 2023	Poprawa stanu bezpieczeństwa drogowego, poprawa infrastruktury drogowej i poprawa organizacji ruchu docelowego
4.4.3	Remont ul. Mickiewicza	Remont nawierzchni drogowej i chodników	2016	Poprawa stanu bezpieczeństwa drogowego, poprawa infrastruktury gminnej
4.4.4	Modernizacja ul. Prochowej	Modernizacja nawierzchni drogowej i chodników oraz uporządkowanie wód opadowych na wysokości ul. Młyńskiej	2015	Poprawa stanu bezpieczeństwa drogowego, poprawa infrastruktury gminnej
4.4.5	Modernizacja dróg osiedlowych na os. Różanym	Wykonanie modernizacji nawierzchni dróg osiedlowych, chodników (w tym dojścia do filii biblioteki), budowa miejsc postojowych i remont istniejących os. Różane, przebudowa drogi osiedlowej oraz zatoki parkingowej na dz. 124/23 - planowana realizacja wspólnie ze Spółdzielnią Mieszkaniową	2015 - 2022 i po 2023	Poprawa stanu bezpieczeństwa drogowego, poprawa infrastruktury drogowej
4.4.6	Modernizacja dróg osiedlowych	Wykonanie remontu nawierzchni dróg osiedlowych, chodników, remont kanalizacji deszczowej i oświetlenia na: Os. Błękitnym (w tym na wysokości bud. Nr 1) - wspólnie ze Spółdzielnią Mieszkaniową, Os. Kolorowym (w tym przy bud.16), Os. Makowym, Os. Słoneczne, Os. Jasne (w tym remont chodnika na wys.bud.2,4,17)- wspólnie ze Spółdzielnią Mieszkaniową	2016-2023	Poprawa stanu bezpieczeństwa drogowego, poprawa infrastruktury drogowej
4.4.7	Modernizacja dróg osiedlowych na os. Złotym	Wykonanie modernizacji nawierzchni dróg osiedlowych, chodników	2020-2021	Poprawa stanu bezpieczeństwa drogowego, poprawa infrastruktury drogowej
4.4.8	Remont ul. Korczaka	Remont nawierzchni drogowej, chodników. Montaż ekranów dźwiękochłonnych	2021 - 2022	Remont nawierzchni drogowej, chodników. Zabezpieczenie budynków mieszkalnych przed hałasem
4.4.9	Modernizacja ul. Relaksowej	Roboty drogowe związane z modernizacją nawierzchni drogowej wraz z odwodnieniem i oświetleniem ulicznym	2022-2023	Zapewnienie bezpieczeństwa komunikacji
4.4.10	Remont ulic Żeromskiego i Prusa	Remont nawierzchni drogowej i chodników	2022-2023	Poprawa infrastruktury drogowej

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

4.4.11	Remont ul. Piłsudskiego	Remont nawierzchni drogowej i chodników wraz z remontem kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego	2015	Poprawa infrastruktury drogowej
4.4.12	Modernizacja ulicy Garbarskiej	Wykonanie nawierzchni drogowej wraz z odwodnieniem	2021-2022	Poprawa infrastruktury drogowej
4.4.13	Modernizacja ulicy Ciasnej	Wykonanie nawierzchni drogowej wraz z odwodnieniem oraz wykonanie dojazdów do budynków nr 54 i 56 przy ul. Brzegowej	2022-2023	Poprawa infrastruktury drogowej
4.4.14	Modernizacja ulicy Wesotej	Budowa odwodnienia i remont nawierzchni ulicy oraz odcinek drogi do nr 15, do nr 98 do nr 102 (pow. 2 330 m ²)	2018-2022	Poprawa infrastruktury drogowej
4.4.15	Remont ulicy Sikorskiego	Remont nawierzchni drogowej	2015	Poprawa infrastruktury drogowej
4.4.16	Korekta skrzyżowań w mieście	Przebudowa skrzyżowań na skrzyżowania typu rondo. Korekta skrzyżowań poprzez ich modernizację. Dotyczy skrzyżowań ulic: ul. Batalionów Chłopskich i Kopernika i Piłsudskiego z ul. Daszyńskiego	2015 - 2016	Poprawa infrastruktury drogowej. Poprawa bezpieczeństwa ruchu kołowego
4.4.17	Modernizacja łącznika pomiędzy ul. Piastowską a parkiem (k. straży pożarnej)	Remont nawierzchni wraz z budową odwodnienia i oświetlenia, wykonanie ścieżki rowerowej	2021-2022	Poprawa infrastruktury technicznej
4.4.18	Modernizacja ulicy Wiejskiej (odcinek za torami kolejowymi)	Modernizacja ul. Wiejskiej w zakresie branży drogowej i montaż opraw oświetleniowych	2019	Poprawa stanu bezpieczeństwa drogowego, poprawa infrastruktury gminnej
4.4.19	Remont chodników na ulicy ks. Dzierżonia	Remont chodników na całej długości ulicy	2022	Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu pieszego, poprawa infrastruktury gminnej
4.4.20	Utwardzenie alei bocznych na cmentarzu komunalnym	Utwardzenie alei bocznych - począwszy od Alei Rodzinnej	2022	poprawa komunikacji pieszej

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

4.4.21	Remont ulicy Pocztowej	Remont nawierzchni ulicy i chodników (ok. 2100 m ²), kan. deszczowej i oświetlenia	2015	Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawa infrastruktury gminnej.
4.4.22	Remont ulicy Złotej	Została wykonana dokumentacja projektowa na przebudowę ul. Złotej na odcinku 208,32 m, na wysokości os. Tęczowego, w celu dobudowy dodatkowego pasa ruchu spełniającego rolę lewoskrętów oraz budowę nowych chodników i przebudowę istniejącej zatoki autobusowej. Realizacja inwestycji uwarunkowana jest uzyskaniem dofinansowania ze źródeł zewnętrznych. Do wykonania pozostał remont lub przebudowa nawierzchni ulicy i chodników (ok. 14 620 m ²), kan. deszczowej i oświetlenia	2020 -2023	Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawa infrastruktury gminnej
4.4.23	Remont ulicy Świdnickiej	Remont nawierzchni ulicy i chodników (ok. 2100 m ²), kan. deszczowej i oświetlenia wraz z remontem nawierzchni dróg od strony podwórka bud. 3,5,9 i Rynek 33,34,35,36	2021-2023	Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawa infrastruktury gminnej
4.4.24	Remont ulicy Cichej	Remont nawierzchni ulicy i chodników kan. deszczowej i oświetlenia oraz remont drogi prowadzącej do nieruchomości położonej na działce nr 890	2017-2019	Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawa infrastruktury gminnej
4.4.25	Remont drogi wewnętrznej przy Gimnazjum nr 1	Remont drogi o szerokości 3,5 m i długości ok. 190m	2018-2020	Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawa infrastruktury gminnej
4.4.26	Remont ul. Szkolnej	Remont nawierzchni ulicy, chodników o długości ok. 480m i szer. ok. 2m (chodniki po obu stronach ulicy) oraz budowa miejsc postojowych. Powierzchnia ulicy 5 042,10m ²	2021-2022	Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego
4.4.27	Wykonanie drogi dojazdowej do bud. mieszkalnych przy ul. Grota Roweckiego	Wykonanie utwardzenia nawierzchni drogi wraz z odwodnieniem i oświetleniem	2021-2022	Poprawa infrastruktury gminnej

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

4.4.28	Wykonanie drogi dojazdowej do bud. mieszkalnych przy ul. Bat. Chłopskich (dz. drogowa 123/5)	Wykonanie utwardzenia nawierzchni drogi wraz z odwodnieniem i oświetleniem	2021	Poprawa infrastruktury gminnej
4.4.29	Remont chodników przy ul. Okrzei	Wymiana konstrukcji chodników i jej nawierzchni. Powierzchnia 760m ²	2022	Poprawa infrastruktury drogowej
4.4.30	Remont ul. Strzelniczej	Remont nawierzchni jezdni i chodników na powierzchni 237m ²	2023	Poprawa infrastruktury gminnej
4.4.31	Remont ul. Słowiańskiej	Remont nawierzchni jezdni i chodników na powierzchni 580m ²	2022	Poprawa infrastruktury gminnej
4.4.32	Remont ulicy Sienkiewicza	Roboty budowlane w zakresie remontu nawierzchni drogi i chodników	2016 - 2018	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.33	Remont ulicy Kolejowej	Roboty budowlane w zakresie remontu nawierzchni drogi i chodników oraz budowa oświetlenia ulicznego od ulicy Kilińskiego do ulicy Batalionów Chłopskich	2017 - 2020	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.34	Remont ul. Nowowiejskiej od ul. Kościuszki do ul. Złotej	Remont nawierzchni ulicy, chodników i oświetlenia	2020 - 2023 i po roku 2023	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.35	Remont schodów przy ul. Mierniczej (pomiędzy ul. Mickiewicza i Pocztową) wraz z dojściem od strony ul. Pocztowej	Wymiana nawierzchni schodów, wykonanie odwodnienia, remont murków oporowych, remont dojść od strony ul. Pocztowej	2023	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

4.4.36	Remont ul. Kasztanowej	Remont nawierzchni jezdni wraz z budową jednostronnego chodnika i ścieżki rowerowej, wydzieleniem zatok autobusowych, wymianą oznakowania pionowego i remontem oświetlenia ulicznego	2017	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.37	Budowa drogi-łącznika pomiędzy os. Błękitnym i os. Różanym oraz przebudowa ulicy od ul. Korczaka do SP nr 5	Budowa jezdni i jednostronnego chodnika wraz z odwodnieniem i oświetleniem ulicznym i wykonaniem organizacji ruchu drogowego oraz remont odcinka drogi od ul. Korczaka do SP nr 5 wraz z chodnikami i terenem przyległym jak miejsca parkingowe i zieleń. Pow. 1 455m ² oraz pow. parkingu przy bloku nr 8 - 896m ²	2019-2022	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.38	Remont ul. Akacjowej	Remont nawierzchni jezdni wraz z budową chodnika, ścieżki rowerowej oraz wymiana oświetlenia ulicznego	2022 -2023	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.39	Remont ulicy Grota Roweckiego	Wymiana nawierzchni chodników i ulicy. Pow. całkowita 3 279m ²	2023	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.40	Remont ul. Słowackiego	Wymiana nawierzchni chodników i ulicy. Pow. całkowita 3 468m ²	2023	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.41	Remont ul. Brzozowej	Wymiana nawierzchni chodników i ulicy. Pow. całkowita 1 265 m ²	2021	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.42	Remont ul. Lipowej	Wymiana nawierzchni chodników i ulicy. Pow. całkowita 1307 m ²	2023	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.43	Remont ul. Marszałkowskiej	Wymiana nawierzchni chodników i ulicy. Pow. całkowita 1204 m ²	2021	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.44	Remont ul. 11-listopada	Wymiana nawierzchni chodników i ulicy. Pow. całkowita 5 047 m ²	2021	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta
4.4.45	Restrukturyzacja południowo - wschodniej części miasta Dzierżoniowa	Zwiększenie przepustowości kanalizacji deszczowej w rejonie ulic: Wierzbowej, Zwycięzców, Łąkowej, Staffa, Nałkowskiej, Staszica - II etap, Słowiczej i Zamenhoffa, Południowej, Os. Struga wraz z remontem kapitalnym nawierzchni dróg, chodników, oświetlenia ulicznego i przebudową kan. sanitarnej w ul. Wierzbowej, Zamenhoffa i Staffa	2015 - 2023	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury technicznej, poprawa estetyki miasta

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

4.4.48	Budowa infrastruktury technicznej na terenie przy ul. Zamenhoffa	Budowa infrastruktury technicznej dla obsługi terenów objętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego NR XLII/262/09 z 25.05.2009r.	2021 i po 2023	Budowa infrastruktury drogowej dla obsługi terenów dla potrzeb mieszkaniowych
4.4.49	Budowa drogi średnicowej oraz przedłużenie ul. Słowińskiej	Wykonanie ok. 1750m drogi (jezdni wraz z ciągami pieszo-rowerowymi) wraz z jej odwodnieniem i oświetleniem (w tym 300m przebudowa ul. Szpitalnej). Droga Średnicowa to przedłużenie ulicy Piastowskiej od skrzyżowania z ul. Bielawską do skrzyżowania ulicy Wojska Polskiego z ulicą Staszica	2017 -2020	Poprawa funkcjonowania układu komunikacyjnego . Ułatwienie dla ruchu tranzytowego (ominięcie zurbanizowanych terenów przy ul. Wojska Polskiego). Pozyskanie nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe, usługowe i budownictwo DTBS
4.4.50	Os. Makowe II - budowa infrastruktury technicznej oraz uzbrojenie terenu	Budowa dróg wraz z kanalizacją deszczową, oświetleniem ulicznym oraz budowa sieci kanalizacji sanitarnej i wodociągowej	2015 - 2021 i po 2023	Budowa infrastruktury drogowej dla obsługi terenów dla potrzeb mieszkaniowych
4.4.51	Budowa infrastruktury drogowej dla obszaru przy ul. Świdnickiej (od granicy z Tesco do granicy z Nowizną)	Budowa drogi 3 120m, chodników, kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego	2021-2023 i po 2023	Budowa infrastruktury drogowej dla obsługi terenów dla potrzeb mieszkaniowych
4.4.52	Budowa infrastruktury drogowej dla nowej zabudowy mieszkaniowej od ul. Piaskowej do ul. Wrocławskiej (przedłużenie ul. Kamiennej)	Wykonanie drogi (jezdni wraz z ciągiem pieszo-rowerowym) oraz odwodnienia i oświetlenia drogi. Droga obejmuje także odcinek ul. A. Krajowej (od ul. Piaskowej wzdłuż ogródków działkowych)	2016 - 2021	Możliwość uruchomienia nowych terenów inwestycyjnych pod zabudowę mieszkalną

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2)
z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

4.4.53	Budowa infrastruktury drogowej dla obszaru przy ul. Świdnickiej pomiędzy os. Zielonym a Nowizną	Budowa drogi o długości ok. 2 225m, chodników, kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego	2023 i po roku 2023	Możliwość uruchomienia nowych terenów inwestycyjnych pod zabudowę mieszkalną
4.4.54	Budowa infrastruktury drogowej dla obszaru położonego pomiędzy os. Młodych a granicą miasta z Uciechowem	Budowa drogi o długości ok.3 740 m, chodników, kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego	Po roku 2023	Możliwość uruchomienia nowych terenów inwestycyjnych pod zabudowę mieszkalną
4.4.55	Remont dróg wojewódzkich	Wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej z masy mineralno asfaltowej, wymiana częściowa lub całkowita warstwy konstrukcyjnej drogi, wymiana wpustów ulicznych, wymiana pokryw nastudziennych na kanalizacji sanitarnej i deszczowej, budowa ścieżki rowerowej, remont chodników i zatok autobusowych na ulicach: Kilińskiego, Bielawskiej, Bat. Chłopskich	2015 -2019	Poprawa bezpieczeństwa i płynności ruchu
4.4.56	Modernizacja ulicy Przedmieście i ul. Krótkiej	Modernizacja dróg i ciągów pieszych, budowa oświetlenia, budowa kanalizacji deszczowej	2021 i po 2023	Poprawa estetyki ulic Centrum. Poprawa komunikacji w Centrum
4.4.57	Budowa drogi od ul. Strumykowej do ul. Batalionów Chłopskich	Budowa drogi wraz z odwodnieniem i oświetleniem na odcinku od ul. Strumykowej do ul. Batalionów Chłopskich	2016-2018	Poprawa komunikacji dla obsługi obiektów sportowych OSiR

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

CEL OPERACYJNY 4.5. - URUCHOMIENIE CENTRUM PRZESIADKOWEGO- 102 PKT.				
NR	NAZWA ZADANIA	ZAKRES RZECZOWY	PLANOWANY TERMIN REALIZACJI	PLANOWANY EFEKT PO REALIZACJI INWESTYCJI
4.5.1	Regionalne Centrum Przesiadkowe	Remont i przebudowa budynków wraz z zagospodarowaniem terenu dla potrzeb komunikacji zapewnienia miejsc postojowych oraz wykonaniem nowych przyłączy w tym wod.-kan.	2015 - 2017	<ol style="list-style-type: none"> 1.Odnowa zdegradowanych obszarów miejskich. 2.Wzrost warunków i jakości życia mieszkańców. 3.Poprawa wizerunku i estetyki miasta. 4.Poprawa funkcjonalności transportu. 5.Poprawa bezpieczeństwa dla klientów centrum przesiadkowego. 6.Podniesienie efektywności energetycznej obiektu.

Źródło: Wieloletni Plan Inwestycyjny Gminy Miejskiej Dzierżoniów na lata 2015 - 2023

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013

11 Spisy

11.1 Spis map

Mapa 1. Układ drogowy w powiecie dzierzoniowskim na tle gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach	9
Mapa 2. Sieć aktualnie eksploatowanych w ruchu pasażerskim linii kolejowych przebiegających przez obszar Ziemi Dzierżoniowskiej	12
Mapa 3. Ścieżki rowerowe w powiecie dzierzoniowskim - stan istniejący	13
Mapa 4. Ścieżki rowerowe w Bielawie i Dzierżoniowie - stan istniejący	14
Mapa 5. Lokalizacja punktów pomiarowych wraz z wielkościami potoków w podziale na kierunki	22
Mapa 6. Wielkości potoków między poszczególnymi miejscowościami	23
Mapa 7. Obszary siedliskowe Natura 2000 w powiecie dzierzoniowskim	31
Mapa 8. Schemat linii kolejowych, które mogą zostać wykorzystane (część po rewitalizacji lub odbudowie) do połączenia Ziemi Dzierżoniowskiej z aglomeracją wrocławską	39
Mapa 9. Schemat planowanej sieci transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest gmina Bielawa	46
Mapa 10. Schemat planowanej sieci komunikacyjnej uwzględniający gminę Łagiewniki ...	47
Mapa 11. Lokalizacja węzła przesiadkowego na tle miasta	48
Mapa 12. Drogi wykorzystywane w ruchu tranzytowym oraz przez pojazdy wysokotonażowe	54
Mapa 13. Podział obszaru Ziemi Dzierżoniowskiej na rejony wraz z określeniem gęstości zaludnienia	59
Mapa 14. Koncepcja ścieżek rowerowych w powiecie dzierzoniowskim	63
Mapa 15. Koncepcja ścieżek rowerowych - Bielawa oraz Dzierżoniów	64
Mapa 16. Koncepcja ścieżek rowerowych w powiecie dzierzoniowskim wraz z określeniem dróg przyjaznych rowerzystom	67
Mapa 17. Tereny rekreacyjne i atrakcje turystyczne w powiecie dzierzoniowskim	70
Mapa 18. Planowana sieć komunikacyjna wraz z zaznaczonymi terenami rekreacyjnymi i atrakcjami turystycznymi	71
Mapa 19. Planowana sieć komunikacyjna wraz z zaznaczonymi terenami rekreacyjnymi i atrakcjami turystycznymi	72

11.2 Spis rysunków

Rysunek 1. Obszar węzła - rzut z góry	49
---	----

11.3 Spis tabel

Tabela 1. Wykaz dróg powiatowych powiatu dzierzoniowskiego	9
Tabela 2. Wykaz istniejących ścieżek rowerowych w powiecie dzierzoniowskim (z wyłączeniem opisanych powyżej tras turystyczno-krajobrazowych)	15
Tabela 3. Wykaz punktów pomiarowych	20
Tabela 4. Wykaz obszarów chronionych na terenie Ziemi Dzierżoniowskiej (z wyłączeniem obszarów Natura 2000)	32
Tabela 5. Zestawienie celów strategicznych rozwoju transportu Ziemi Dzierżoniowskiej ..	34
Tabela 6. Wykaz połączeń kolejowych Dzierżoniów --> Wrocław	36
Tabela 7. Wykaz połączeń kolejowych Wrocław --> Dzierżoniów	36
Tabela 8. Optymalna liczba miejsc parkingowych w zależności od rodzaju obiektu	58

Tabela 9. Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w miastach powiatu dzierzoniowskiego	61
Tabela 10. Wykaz planowanych ścieżek rowerowych w powiecie dzierzoniowskim	64
Tabela 11. Inwestycje związane z transportem przewidziane do realizacji w gminie Dzierżoniów	77
Tabela 12. Inwestycje związane z transportem przewidziane do realizacji w mieście Dzierżoniów na lata 2015-2023	78

11.4 Spis wykresów

Wykres 1. Procentowy udział dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych w całkowitej sieci drogowej powiatu dzierzoniowskiego	7
Wykres 2. Prognoza liczby ludności powiatu dzierzoniowskiego na lata 2014 - 2020.....	28
wykres 3. Prognoza wskaźnika motoryzacji w powiecie dzierzoniowskim	29

11.5 Spis fotografii

Fotografia 1. Ciąg pieszo-rowerowy w Bielawie, przy Rondzie Miast Partnerskich	18
Fotografia 2. Ścieżka rowerowa w Bielawie, ul. Sikorskiego	18
Fotografia 3. Ścieżka rowerowa w Dzierżoniowie, ul. Staszica	18
Fotografia 4. Przejazd dla rowerzystów w Dzierżoniowie, przy Rondzie Pochyłym.....	19
Fotografia 5. Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 383 na trasie Dzierżoniów - Pieszyce	19
Fotografia 6. Nowopowstała ścieżka rowerowa przy drodze wojewódzkiej nr 384 na trasie Łągiewniki - Sieniawka	20



Załącznik nr 1



Pierwsze wzmianki o Dzierżonowie datowane są na lata lat 50-tych XIII w.
Na początku swych dziejów Dzierżonów podporządkowany był książętom wrocławskim, z czasem stał się jednym z czołowych ośrodków Księstwa Świdnicko-Jaworskiego. Stworzony wówczas układ urbanistyczny, z obszernym rynkiem, ratuszem oraz drogami wychodzącymi ze środków każdej pierzei widoczny jest do dziś.

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżonowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2)
z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



1

Ratusz zbudowany w drugiej połowie XIII w. Obecny wygląd uzyskał po przebudowie w latach 1873-1875. Wieża ratuszowa (47 m), do której prowadzi gotycki portal z XIV-XV w., powstała nieco później. Górna krawędź wieży zamyka taras widokowy z ozdobną ażurową galerią i późnorennesansowym hełmem z iglicą zakończoną połączoną kulem.

Z galerii wieży można podziwiać przepiękne panoramy na całą Kotlinę Dzierżonowską z zamykającymi ją Górami Sowimi, Masywem Ślęży, Wzgórzami Kiełczyńskimi i Giłowskimi.

W dolnej części wieży dzierżonowskiego ratusza znajduje się warsztat menniczny, który jest rekonstrukcją XIV-wiecznej Mennicy Miejskiej. Samodzielnie można tam wybić niezapomnianą pamiątkę - kopię halera z 1352 roku.

Dzierżonowski Rynek to również piękne kamienice z XVIII, XIX i początku XX wieku i piętnastowieczne sukiennice, w których obecnie znajduje się biblioteka.

Na uwagę zasługuje wyróżniająca się szczególną klasą artystyczną kamienica Józefa Kellnera (na dolnym zdjęciu po prawej stronie).

2

www.dzierzonow.pl



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżonowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



www.dzierzonow.pl

3

Mury obronne zbudowano pod koniec XIII w. z polecenia księcia świdnickiego Bolka I. Mury wzmocnione były 30 basztami (do dziś zachowało się 21 baszt), a do miasta prowadziły cztery bramy: Wrocławska, Świdnicka, Ząbkowicka i Wodopojowa. W murach obronnych znajdują się portale z przebudowywanych w XIX w. kamienic w Rynku.

4

Dom Kata. Każde dolnośląskie miasto posiadające miejsce straceń z szubienicą utrzymywało lub wypożyczało w razie potrzeby mistrza katowskiego. Pierwsze pisemne wzmianki o dzierżoniowskim kacie pochodzą z II poł. XVII w.

8

Kościół Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Maryi Panny wzniesiony zapewne w XIV w. przez zakon augustianów-eremitów. Zbudowany z łamanego kamienia (gnejs sowiogórski) i cegły w stylu gotyckim. We wnętrzu na uwagę zasługuje barokowa empora oraz niepolichromowana ambona z wizerunkiem czterech ewangelistów na koszu i Chrystusem Pasterzem na baldachimie.

W obecnym kształcie jest to gotycka oskarpowana bryła o rzucie wydłużonego prostokąta z wielobocznym, niewyodrębnionym z całości prezbiterium. Kościół przykrywa dwuspadowy dach ze strychowymi okienkami, pozostałością z przebudowy z 1717 r.

www.dzierzonow.pl



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



Kościół św. Trójcy powstał prawdopodobnie w końcu XIII w. jako kaplica zamkowa. Później przez wiele lat pełnił funkcję kaplicy cmentarnej połączonej z murami obronnymi i miejską bramą. Na przestrzeni kilku wieków był wielokrotnie przebudowywany. Obecnie jest to budowla o zróżnicowanej sylwetce złożonej z ośmiobocznego korpusu i kwadratowej wieży. W przyporach kościoła znajdują się dwa renesansowe kamienne epitafia przedstawiające córki mieszczan dzierzoniowskich, których głowy wieńczą wiankami anioły.

6

Kościół Maryi Matki Kościoła został zbudowany w latach 1795-1798 w miejsce rozebranego zamku książęcego. Pierwotnie był to kościół ewangelicki, wzniesiony wg projektu Karla Gottharda Langhansa (projektanta m.in. Bramy Brandenburskiej), w stylu klasycystycznym. Górne kondygnacje wieży, zaprojektowano w odmiennych porządkach architektonicznych – doryckim i jońskim.

7

Wnętrze kościoła z trzema kondygnacjami empor założonych na planie owalu nawiązuje do tradycji kaplic pałacowych, jak np. w Wersalu oraz budownictwa teatralnego. Cechą charakterystyczną świątyni jest duża ilość okien wpuszczających światło z trzech stron oraz jeden tylko ołtarz główny. Został on przeniesiony po 1982 r. z poklasztorne kościoła pw. Niepokalanego Poczęcia NMP.

5

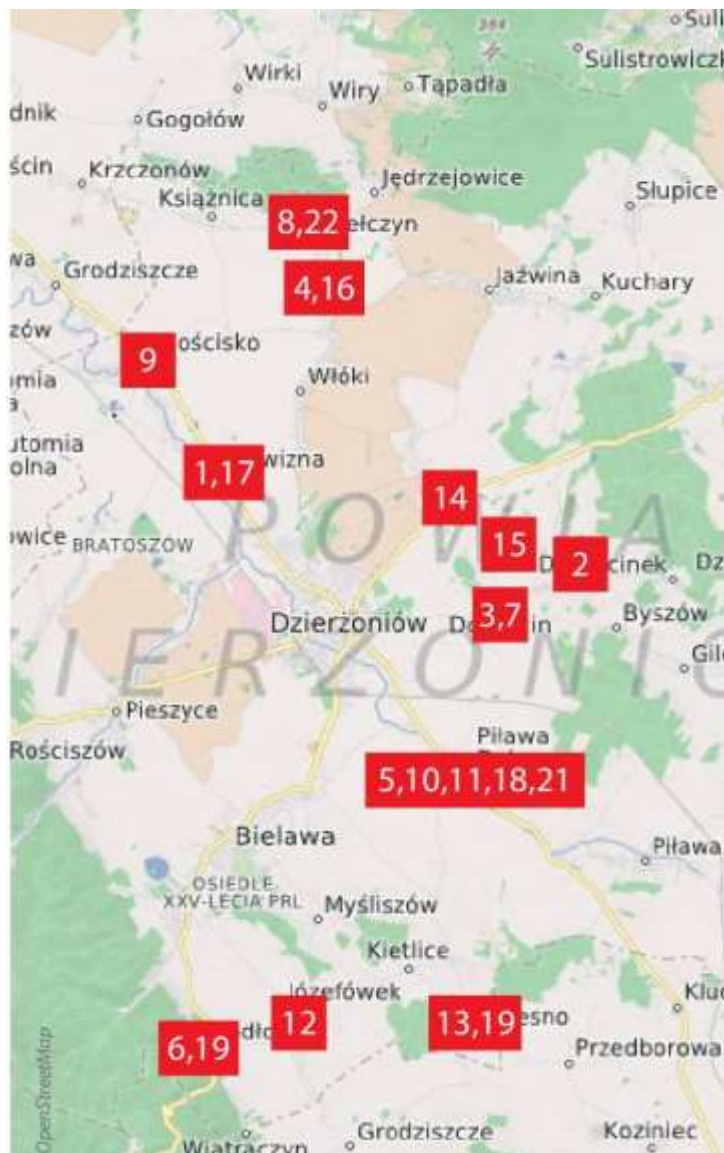
Fundacji Kościoła św. Jerzego miał dokonać książę Bolesław Kędzierzawy w 1159 r. Najwcześniejsza wzmianka źródłowa pochodzi jednak z 1258 r. Jest najstarszą, historyczną budowlą w mieście. W 1338 r. książę Bolko II świdnicki przekazał go zakonowi joannitów. To głównie dzięki głównie ich staraniom zawdzięczamy jego dzisiejszy wygląd - po przebudowie w końcu XIV w. uzyskał formę bazyliki. Od XV w. wznoszono masywną wieżę.

Wystrój kościoła prezentuje styl manieryzmu, baroku i klasycyzmu. Manierystyczny charakter mają ołtarz Zbawiciela z 1615-1616 r. i ambona z 1609 r. W 1719 roku katolicy przystąpili do budowy nowego ołtarza głównego, ponieważ ołtarz Zbawiciela ufundowany przez protestantów był zdekonsekwrowany. Ołtarz z cyklem chrystologicznym został uzupełniony o nastawę o tematyce maryjnej. Przed ołtarzem Zbawiciela ustawiono ołtarz Matki Boskiej ze skrzydłami bocznymi.

W 2007 r. w trakcie prac konserwatorskich na ścianie wschodniej wnętrza kościoła odkryto ślad działalności Bractwa Maryjnego - fresk Madonna z Dzieciątkiem z pierwszej ćwierci XVI w. W grudniu 2008 r. otrzymał on oficjalne wezwanie: Matka Boska Dzierżoniowska-Matka Miłosierdzia.



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



[1] ZESPÓŁ PAŁACOWO-PARKOWY W NOWIŹNIE. Pałac posiada dwie, miejscami trzy kondygnacje i kryty jest dachami dwuspadowymi. W elewacji południowo - zachodniej jest trójkondygnacyjny ryzalit, zakończony naczółkiem. W elewacji frontowej zachowały się elementy barokowe - głównie kartusze herbowe. Na krańcach elewacji znajdują się dwie wieże ze stożkowatymi, czterospadowymi dachami. Obok pałacu jest wielki park, utworzony na początku XIX wieku.

[2] ZESPÓŁ PAŁACOWO-PARKOWY W ROZTOCZNIKU. Pałac jest efektem przebudowy poprzedniego na początku XIX w., kiedy to zyskał neobarokowy styl. Układ pałacowo-parkowy zlokalizowany jest na północnej stronie wsi. W skład zespołu wchodzi: pałac, dwa stawy i rozległy park, czterospadowymi dachami. Obok pałacu jest wielki park, utworzony na początku XIX wieku.

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżonowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



[3] ZESPÓŁ PAŁACOWO-PARKOWY W DOBROCINIE wybudowany na miejscu dworu z XVI wieku, obecny wygląd zawdzięcza rozbudowie w latach 1898 – 1899. Najstarsza część została rozbudowana o dwa kolejne skrzydła, tworząc trójskrzydłowe założenie na rzucie zbliżonym do podkowy z otwartym północno-zachodnim dziedzińcem.

[4] ZESPÓŁ PAŁACOWO-PARKOWY W TUSZYNIE. Zespół pałacowy przebudowany na przełomie XVII i XVIII w., kiedy to zyskał barokowy styl. Zabytkowy park położony po północnej stronie pałacu został przekształcony w XIX w. z istniejącego w tym miejscu ogrodu ozdobnego. Park ma kształt zbliżony do prostokąta, do którego prowadzi brama wjazdowa z tablicą herbową.

[5] ZESPÓŁ PAŁACOWY W PIŁAWIE DOLNEJ. Renesansowy dwór z XVI w. przebudowany na XVII-wieczny barokowy pałac. Obiekt jest trzytraktowym założeniem powstałym na planie prostokąta. Posiada dwie kondygnacje, które były kryte dachem mansardowym z lukarnami. W środkowym, trójkondygnacyjnym skrzydle pałacu mieścił się portal wejściowy.

[6] U stóp Gór Sowich znajduje się piękny **PAŁAC W JODŁOWNIKU**. Jest to założenie trójkondygnacyjne, kryte dachem spadowym, powstałe na planie prostokąta. Od strony północno - zachodniej umieszczono wyniosłą, cylindryczną wieżyczkę. Pałac jest otoczony wielkim parkiem z pięknym i starym drzewostanem.

[7] Kościół św. Piotra i Pawła w Dobrocinie

[8] Parafia Narodzenia NMP w Kielczynie

[9] Parafia p.w. św. Jana Chrzciciela w Mościsku

[10] Parafia św. Katarzyny Aleksandryjskiej w Piławie Dolnej

[11] Kościół p.w. Narodzenia Najświętszej Marii Panny w Piławie Dolnej

[12] Parafia św. Jadwigi w Ostroszowicach



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

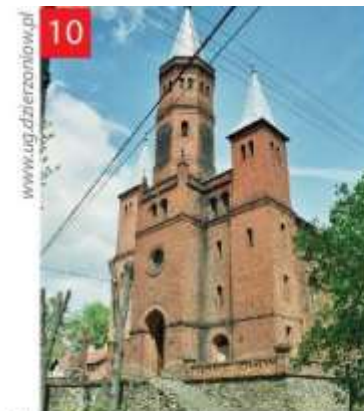


- [13] Kościół p.w. św. Trójcy w Owieście
- [14] Kościół p.w. św. Bartłomieja w Uciechowie
- [15] Kościół p.w. św. Józefa Oblubieńca w Roztoczniku
- [16] Kościół p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusowego w Tuszynie
- [17] Kościół filialny p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowiźnie
- [18] Kościół pomocniczy p.w. Imienia Maryi

www.ug.dzierzoniow.pl



www.ug.dzierzoniow.pl



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



[19] Drewniany Dom Myśliwski w Jodłowniku

[20] ŚREDNIOWIECZNY ZAMEK W OWIEŚNIE. Zamek (zamek w ruinie) wzniesiono na przełomie XIV i XV w. z inicjatywy starosty księstwa świdnicko-jaworskiego. Obiekt powstał na planie koła, otoczony był fosą, a nad całością górowała wysoka wieża. Zamek znajduje się na skraju dużego kompleksu parkowego wraz ze stawami w pobliżu kościoła, który leży w górnej części wsi Owiesno.

[21] Ścieżka przyrodniczo-historyczna Rybia Góra w Piławie Dolnej

[22] Ścieżka przyrodniczo-edukacyjna we Wzgórzach Kiełczyńskich



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



1e



1e

NIEMCZA

[1A] MURY OBRONNE. Po nadaniu praw miejskich w 1282 roku miasto otoczono murami obronnymi z Bramą Dolną i Górną. Zniszczyły je wojska antyhusyckie po zdobyciu Niemczy w 1434r. Od południa i wschodu mur jest podwójny, w 30% zachowany do dziś, między innymi fragment gardzieli bramnej ze strzelnicami dawnej Bramy Górnej oraz zrekonstruowana w 1936r. Brama Dolna z orłem trzymającym tarczę herbową miasta.

[1B] MAUZOLEUM PRITWITZÓW. Mauzoleum Pritwitzów można zobaczyć na cmentarzu komunalnym w Niemczy. Jest to zabytkowa kaplica grobowa z okresu baroku powstała ok. 1793 roku. Jednokondygnacyjna budowla nakryta kopułą z latarnią. Płyty nagrobne pochodzą z XVIII wieku. Wewnątrz na sklepieniu kopuły znajduje się późnobarokowy fresk ze sceną Sądu Ostatecznego z wizji Ezechiela. Malarstwo utrzymane w manierze rokokowej dowodzi wysokiej klasy lokalnych fundatorów i zatrudnianych przez nich artystów.

[1C] KRZYŻ POKUTNY. Stoi w południowej części miasta przy ul. Bolesława Chrobrego. Kronika podaje, iż w 1585 r. zatrudniony przy budowie zamku kamieniarz porwał się na swojego majstra z siekierą, gdyż ten przywiódł jego narzeczoną do zdrady. Pokutą za zabójstwo było wyciosanie kamiennego krzyża z piktogramem.

[1D] RATUSZ. Wzmianka o ratuszu pojawiła się po raz pier-



1a

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



wszy w 1474 roku. Dzisiejsza budowla pochodząca z 1865 r. zastępuje spalony w 1853r. okazały ratusz barokowy stojący wówczas na środku Rynku. Reprezentuje styl neoromański.

[1E] KOŚCIÓŁ P.W. WNIĘBOWZIĘCIA NAJŚWIĘTSZEJ MARYI PANNY powstał w roku 1295, w 1633 spłonął. Odbudowano go w 1665r. W roku 1852 stwierdzono, że ze względu na zły stan nadaje się do rozbiórki. Na budowę obecnego kościoła przeznaczono działkę przy rynku. Budowę rozpoczęto w 1864r., a zakończono rok później. Na uwagę zasługuje chrzcielnica z 1777r.

[1F] KOŚCIÓŁ ŚW. WOJCIECHA. Powstał prawdopodobnie przed 1000 rokiem jako jeden z pierwszych na Śląsku. Obecna budowla, powstała po wojnach husyckich, pochodzi z 1612 roku. Przyznanie patronatu kościołowi łączyło się z niemieckimi kontaktami praskiego biskupa i męczennika Św. Wojciecha.

[1G] Hotel Niemcza SPA

[1H] Piernikarnia

PRZERZECZYN-ZDRÓJ

[2A] EPITAFIA PRZERZECZYŃSKIE. Tutaj na zewnętrznych ścianach kościoła parafialnego, murach otaczających cmentarz i sąsiadujących budynkach znajdują się liczne (ok. 60) renesansowe i barokowe epitafia oraz pomniki nagrobne. Epitafia przerezczyńskie wypełnione są napisami, plastycznie przedstawianymi postaciami ludzkimi, rycerzy w zbroi, kobiet w strojach z epoki, dzieci.

[2B] OSTRA GÓRA. Wzniesienie o wys. 360 m n.p.m, położone 3 km od centrum Niemczy. Na szczycie znajduje się wieża widokowa.



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



[2C] Uzdrawisko Przerzeczyn-Zdrój
[2D] Stawy Ligockie w Ligocie Małej

GILÓW



[3A] Hotel Niemcza SPA

[3B] PARAFIA P.W. ŚW. JADWIGI ŚLĄSKIEJ W GILOWIE. Po raz pierwszy wymieniony w 1335 roku. Obecna budowla zachowała XV-wieczny zarys murów zewnętrznych.

[3C] WAPIENNIK. Znajduje się na południe od Gilowa. Dawniej w okolicach miejscowości wydobywano kamień wapienny.

[3D] PAŁAC. Zlokalizowany jest we wschodniej części wsi. Powstał w XIX wieku na pozostałościach po starszej budowie. Budowla w stylu neoklasycystycznym z owalną salą balową.



[3E] DOLINA Tatarska. Długi, ciągnący się na przestrzeni kilku kilometrów wąwóz z płynącym potokiem. Obszar ten jest bardzo ciekawym obiektem archeologicznym. Dotychczasowe badania potwierdziły, że nie jest to relikwiny obozu tatarskiego. Jest to grodzisko kultury wielkomorawskiej i pochodzi z przełomu IX/X wieku. Znaleźiska odkrywane na terenie gilowskiego grodziska potwierdzają jego pochodzenie.

[4] DWÓR RYCERSKI W GOLI DZIERŻONIOWSKIEJ. Dwór rycerski z zachowanym charakterystycznym murem obronnym i przyległym folwarkiem. Obok rozległy dziedziczyły obecnie teren parkowy z pasmem stawów rybnych.

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



[5] PAŁAC W KIETLINIE. Pierwotnie dwór renesansowy, wielokrotnie przebudowywany zyskał niepowtarzalną bryłę. W przyległym niewielkim parku uwagę przykuwają potężny platan i urokliwy staw.

WILKÓW WIELKI

[6A] PAŁAC. Jeden z nielicznych zachowanych do naszych czasów pałaców renesansowych na Dolnym Śląsku z zachowanymi elementami starszej wieży rycerskiej wkomponowanej w renesansową bryłę. Dobrze zachowane przepiękne piaskowcowe obramienia okienne z ornamentem okuciowym. Zachowały się też interesujące elementy wnętrza (sklepienia, dekoracje sztukatorskie, kominek). W sąsiedztwie zachowany duży folwark Pałac otoczony starym parkiem z zabytkową aleją lipowa prowadzącą do skromnego grobowca jednego z dawnych właścicieli.

[6B] KOŚCIÓŁ. Kościół filialny p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa. Korpus kościoła z XVI w. wieża z XVII w. Na uwagę zasługują nagrobki na ścianie zachodniej i południowej, barokowy ołtarz, figury św. Hieronima i św. Mikołaja, kazalnica z połowy XVII w.

[6C] Krzyże pokutne

[7] ARBORETUM W WOJSŁAWICACH. Dobrze zachowany folwark z zabudowaniami gospodarskimi, niestety sam dwór nie zachował się. Obecnie folwark stanowi część Arboretum Wojsławice (filii Ogrodu Botanicznego we Wrocławiu) i jest systematycznie przekształcany w skansen wsi dolnośląskiej.

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



[1] OSIEDLE BRACI MORAWSKICH. Zespół najstarszej zabudowy (1743 r.) przy ulicach: pl. Piastów Śląskich, Staszica, Szkolna, Krótka wraz z parkiem miejskim.

[2] DWOREK Z FOLWARKIEM I PARKIEM. Dworek pochodzący z XVII wieku.

[3] KOŚCIÓŁ PARAFIALNY P.W. ŚW. MARCIANA. Kościół wymieniony po raz pierwszy w 1411 roku. W 1806 kościół odremontowano wewnątrz i na zewnątrz.

[4] Nieczynny dworzec kolejowy

[5] Ośrodek Szkolno-Wychowawczy

[6] Miejski Ośrodek Kultury

[7] Klub Sportowy „Piławianka”

[8] Boisko Orlik i plenerowe centrum rekreacji

[9] Platforma widokowa na wzgórzu Grzybowiec

[10] Leśniczówka

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA WSPÓLNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



[1A] KOŚCIÓŁ P.W. ŚW. JAKUBA. Położony w środkowej części Pieszyce został wzmiankowany już w 1258 roku. Dzisiejsza bryła pochodzi jednak z 1566 roku i przedstawia ceglana, gotycką bryłę orientowaną z salowym wnętrzem. Prezbiterium o wielobocznym zakończeniu przykryte jest sklepieniem krzyżowo-żebrowym, przy czym wsporniki żeber ozdobiono maskami.

[1B] ZESPÓŁ PAŁACOWO-PARKOWY W PIESZYCACH. Pałac należy do najcenniejszych zabytków Śląska. Pierwotnie powstał jako dwór w 1580 roku, a w 1699 roku został rozbudowany na jedną z największych i najpiękniejszych śląskich rezydencji. Obok powstały liczne obiekty pomocnicze i ogród. Stopniowo modyfikowany obecną formę zyskał w 1710 roku. W XIX wieku dodano portyk balkonowy na I piętrze. Za pałacem położony jest zabytkowy park krajobrazowy.

[1C] KOŚCIÓŁ P.W. ŚW ANTONIEGO. Wsoka i duża świątynia po ewangelicka z lat 1871 - 75, wybudowana na planie krzyża w stylu neogotyckim. Od zachodu strzelista, z daleka widoczna wieża ze smukłą iglicą helmu i taką że sygnaturką. Wyposażenie skromne, ale gustowne, z czasu budowy. Jedynie barokowe antepedia ołtarzy bocznych pochodzą z XVIII wieku.



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



ROŚCISZÓW

[2A] PAŁAC „KASZTEL” W CENTRUM ROŚCISZOWA. Pałac z XVIII wieku, o wyglądzie barokowo – klasycystycznym (być może z wykorzystaniem wcześniejszego, XVII wiecznego dworu). W XIX wieku został znacznie przebudowany. Dobudowano wówczas boczne skrzydło i budowle towarzyszące. Jest to okazała budowla dwukondygnacyjna na rzucie lekko załamanej prostokąta. Pośrodku niska wieża o dzwonowatym helmie.

[2B] KOŚCIÓŁ P.W. ŚW BARTŁOMIEJA. Wybudowany około 1392 roku został przebudowany w wieku XVIII. Obiekt orientowany, jednonawowy z niewyodrębnionym w bryle prezbiterium. Wejście do wnętrza kościoła prowadzi przez XIX-wieczną kruchtę i wieżę na osi kościoła. Wyposażenie wnętrza jest dość bogate, głównie barokowe, m.in. ołtarz główny wykonany około 1730 roku. Z tego czasu pochodzi również ambona z malowidłami przedstawiającymi ewangelistów. Wśród rzeźb z XVIII wieku wyróżnić można św. Jana Nepomucena i błogosławionego Jana Sarkandra. Ponadto jest tu kilka obrazów na szkle, płaskorzeźbione stacje Drogi Krzyżowej oraz dwie piaskowcowe płyty nagrobne wmurowane w ściany od zewnątrz.

[2C] SANATORIUM. W dolnej części Rościszowa (Szczytów) wznosi się okazały budynek sanatorium z 1898 r. Rozczłonkowana, asymetryczna bryła 3-4 kondygnacyjna zaakcentowana jest wysoką, z daleka widoczną wieżą. Całość nosi cechy architektury eklektyczno-secesyjnej z licznymi detalami i elementami zdobniczymi nawiązującymi do modnego na przełomie stuleci „stylu kurortowego”. Wokół sanatorium znajduje się rozległy park leśny, a w nim fontanna.

Pozostałe ciekawe obiekty Rościszowa to: [2D] Krzyż na skale, [2E] Skała Rycerz, [2F] Światowid, [2G] Dom Tkacza.

„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



Będąc w Kamionkach, warto zobaczyć także [3B] Smoczą Jamę.

PIESZYCE-PISKORZÓW [4] KOŚCIÓŁ P.W. ŚW. NEPOMUCENA. Kościół jest bezstylową, bezwieżową budowlą z cegły, założoną na prostokącie z nieco węższym i niższym gotyckim prezbiterium, do którego od NW dostawiono zakrystię. W tylnej części obszerna empora drewniana wsparta na 4 żelaznych filarach. Wyposażenie z XVIII - XX w.

Zabytki architektury to tylko jeden z powodów, dla których warto odwiedzić Pieszyce. Na obszarze gminy wytyczone zostały liczne trasy rowerowe, w tym sieć tras dla miłośników MTB, szlaki turystyczne, biegowe i ścieżka edukacyjna (Lasocin - Kamionki). Przebiegają tu również szlaki międzynarodowe.

KAMIONKI [3A] KOŚCIÓŁ P.W. ANIOŁÓW STRÓŻÓW. Pochodząca z lat 1792 - 95 skromna budowla barokowo-klasycystyczna. Pierwszy kościół był wzmiankowany już w XIV w. Salowy na rzucie prostokąta, z kwadratową wieżą zwieńczoną ostrosłupowym hełmem z prześwitem. Z boku dostawiona kruchta. Okna zakończone są łukami odcinkowymi, naroża akcentowane lizenami w tynku. Kościół nakryty jest dwuspadowym dachem. Wewnątrz znajduje skromne wyposażenie barokowo - rokokowe z XVII w., m.in. drewniany, polichromowany ołtarz, rzeźby i obrazy, a na wieży starszy dzwon. Kościół otacza kamienny mur z bramką z około XVIII w., przebudowany w XIX/XX w. W murze po lewej stronie od wejścia umieszczony jest kamienny, okazały krzyż pokutny z wyrytym nożem o wymiarach 152 x 76 cm.



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



GÓRY SOWIE

Powiat dzierzoniowski posiada wiele atrakcji przyrodniczo-krajobrazowych. Jedną z nich to Góry Sowie (część Sudetów Środkowych) – łatwo dostępne dzięki widokowym szosom wiodącym na przełęcze. Ich najwyższy szczyt to **[6] Wielka Sowa** (1015 m n.p.m.), którego charakterystycznym elementem jest 100-letnia wieża widokowa. Z liczącej 25 m wieży można oglądać panoramę Sudetów – od Śnieżki w Sudetach Zachodnich, po Śnieżnik w Sudetach Wschodnich. Równie atrakcyjnym miejscem widokowym jest nieco niższa Kalenica (964 m n.p.m.) z wieżą metalową. Na tym terenie utworzono Park Krajobrazowy Gór Sowich oraz rezerwat Bukowa Kalenica.

W lasach licznie występuje zwierzyna – obok typowych dla obszarów Sudetów jeleni, saren, dzików, w Górach Sowich żyje największa w Polsce populacja muflonów.



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2)
z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA WSPÓLNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



[1] WIEŻA WIDOKOWA KOŚCIOŁA P.W. NMP. Wieża jest trzecią co do wysokości wieżą kościelną w Polsce i liczy sobie 101 m. Na jej szczyt prowadzi ponad 300 schodów. Do dyspozycji turystów przygotowano cztery tarasy widokowe z urządzeniami teleoptycznymi oraz tablicami informacyjnymi na temat historii wieży oraz kościoła. Z wieży można dostrzec panoramę Gór Sowich, Wzgórz Bielawskich, a nawet Masywu Ślęży.

[2] OŚRODEK WYPOCZYNKOWY „SUDETY”. Zbiornik wodny wraz z Ośrodkiem Wypoczynkowym "Sudety" położony jest na zachodnich obrzeżach miasta. Jest to idealne miejsce do pływania oraz uprawiania żeglarstwa i surfingu. Przepiękne widoki, woda i wspaniała przyroda sprawiają, że każdego roku wypoczywa tutaj coraz większa liczba turystów.

[3] PŁYWALNIA AQUARIUS. Aquarius wchodzi w skład Ośrodka Sportu i Rekreacji w Bielawie. Pływalnia posiada 25 metrową nieckę sportową i rekreacyjną, brodzik i jacuzzi. Na terenie basenu znajduje się 73 metrowa zjeżdżalnia oraz Studio Odnowy Biologicznej Aquariusport, w skład którego wchodzi siłownia, zespół saun oraz studio masażu.

[4] SKATEPARK. Bielawski skatepark jest jednym z najlepszych w Polsce. Powstał on tuż obok Parku Miejskiego i posiada oświetlenie, kilkanaście wymagających przeszkód, a jego nawierzchnia o wymiarach 44 x 17 metrów, została zbudowana z materiałów stosowanych na skateparkach w Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych.



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (edycja 2) z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 –2013



[5] ŁYSA GÓRA. Przepięknie położone wzgórze majestatycznie wznosi się nad wschodnią częścią miasta. Roztacza się stąd wspaniała panorama Bielawy z widokiem na Góry Sowie. Razem z pobliskimi szczytami Gór Żmij i Dzikowiec cieszy się dużym zainteresowaniem miłośników sportów ekstremalnych tj. paralotniarstwa, motokrosu i kolarstwa górskiego. Przed wojną z tej góry startowały szybowce.

[6] GÓRA PARKOWA. Góra Parkowa znajduje się w samym sercu miasta. Jej największymi atrakcjami są: wieża widokowa oraz wyciąg narciarski. Z wieży widokowej można podziwiać panoramę miasta i okolic. Natomiast 200-metrowy wyciąg narciarski "Krasnal" jest bardzo popularny każdej zimy szczególnie wśród najmłodszych amatorów białego szaleństwa.

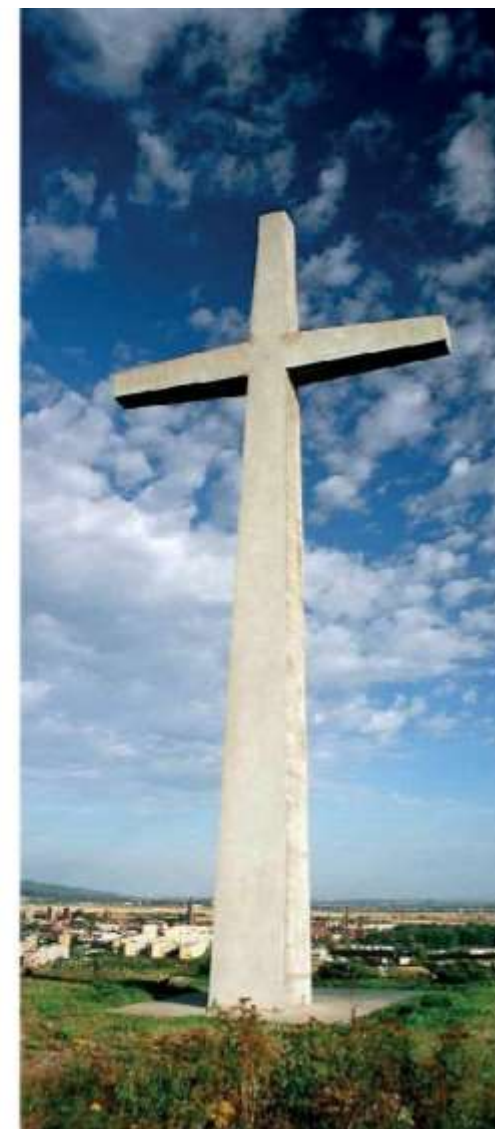
[7] KALENICA. Góra o wysokości 964 m n.p.m. Na jej szczycie znajduje się wieża widokowa. - POZA MAPĄ

[8] KOCI GRZBIET. Na urwistym zboczu Kociego Grzbietu (651m.n.p.m.) w roku 2011 powstała platforma widokowa. Podziwiać z niej można piękną panoramę Kotliny Dzierżoniowskiej ze Ślężą w tle oraz z przeciwnej strony Ciemny Jar i Kalenicę. Na trasie podziwiać można bogaty świat flory i fauny. - POZA MAPĄ

[9] SZKOŁA LEŚNA. Placówka edukacyjna promująca wśród młodych ludzi postawy proekologiczne, zaczęła funkcjonować w Bielawie w 2010 roku.

[10] INTERAKTYWNE CENTRUM POSZANOWANIA ENERGII. Na bazie znajdujących się w budynku przepompowni wody po byłym zakładzie włókienniczym Bielbaw zabytkowych, jedynych tego typu pomp w Polsce i Europie, miasto postanowiło utworzyć Interaktywne Centrum Poszanowania Energii, wyposażone m.in. w laboratorium i urządzenia służące produkcji energii do celów edukacyjnych.

[11] EKOLOGICZNE OGRODY DYDAKTYCZNE



„Partnerstwo JST Ziemi Dzierżoniowskiej – wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju”