



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Raport (uzasadnienie) z konsultacji społecznych
ZINTEGROWANEGO PROGRAMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA
LATA 2014-2025 DLA 22 GMIN AGLOMERACJI WAŁBRZYSKIEJ
(część planistyczna)

Projekt pn. „Rozwój Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Wałbrzyskiej poprzez opracowanie dokumentów strategicznych wspierających integrację 23 jst: Strategii ZIT, Programu Gospodarki Niskoemisyjnej i Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego” współfinansowany ze środków Unii Europejskiej i budżetu państwa przyznanych w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych”, ogłoszonego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Wałbrzych 2015

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013



POMOC TECHNICZNA

NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Dokument przygotowany przez:



"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.

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

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

www.trako.com.pl

Raport (uzasadnienie) z konsultacji społecznych
Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej
(część planistyczna)

SPIS TREŚCI

Wstęp	4
Zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu	4
Zgłoszone uwagi i wnioski	5

Wstęp

Działając na podstawie:

- Art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13, z późn. zm.),
- Art. 5 ust 2 pkt. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (tekst jedn. Dz. U. z 2010 r. Nr 234 poz. 1536 z późn. zm.),

przeprowadzono konsultacje społeczne ***Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej.***

Zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu

Konsultacje społeczne projektu ***Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej*** trwały od 27 kwietnia 2015 r. do dnia 18 maja 2015 r.

Ww. dokumenty udostępniono do wglądu w Urzędzie Miejskim w Wałbrzychu, jak również za pośrednictwem portali internetowych gmin wspólnie realizujących ZPTP AW oraz strony internetowej poświęconej Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Konsultacje prowadzone były w formie przyjmowania propozycji, uwag i wniosków bezpośrednio w siedzibach gmin oraz za pomocą formularzy elektronicznych zamieszczonych na stronach internetowych JST.

Przeprowadzono kampanię informacyjną o prowadzonych konsultacjach społecznych za pośrednictwem:

- stron www gmin partnerskich realizujących ZPTP AW,
- strony aglomeracja-walbrzyska.pl,
- portalu www.swidnica24.com,
- portalu www.transinfo.pl.

Ogłoszenia o konsultacjach społecznych pojawiły się również w :

- Gazecie Wyborczej (wydanie Wrocławskie) w dniu 28 kwietnia 2015 r.
- Tygodniku Wałbrzyskim w dniu 27 kwietnia 2015 r.
- Tygodniku „30 minut” w dniu 24 kwietnia 2015.

Ponadto od 27 kwietnia 2015 r. do 15 maja 2015 r. w rozgłośni RMF Maxxx Wałbrzych miało miejsce 45 emisji 30-sekundowego ogłoszenia na temat ***Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej.***

W dniu 7 maja o godzinie 12.00 w Centrum Nauki i Sztuki „Stara Kopalnia” w Wałbrzychu, dla wzmocnienia procesu konsultacji odbyła się konferencja transportowa skierowana do przedstawicieli gmin biorących udział w realizacji ZPTP oraz pozostałych interesariuszy, tj.: powiatów, przedsiębiorstw transportowych, organizacji pozarządowych oraz partnerów społeczno-gospodarczych. W trakcie spotkania zaprezentowano główne założenia opracowanego dokumentu. Uczestnicy konferencji mieli możliwość wyrazić swoje opinie na temat ww. dokumentów, zasygnalizować główne potrzeby i problemy w tym zakresie.

Raport (uzasadnienie) z konsultacji społecznych
Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej
(część planistyczna)

W ramach konsultacji, przeprowadzono również kampanię bezpośrednią skierowaną do mieszkańców. W tym celu w dwóch miastach Aglomeracji Wałbrzyskiej – w Wałbrzychu i Świdnicy, zorganizowano spotkania konsultacyjne. Podczas spotkań zainteresowane osoby miały okazję zapoznać się z dokumentem poprzez przedstawioną prezentację oraz porozmawiać na jego temat z przedstawicielami Wykonawcy dokumentu, firmy TRAKO Wierzbicki i Wspólnicy S.J. W trakcie spotkań można było otrzymać ulotki informacyjne dotyczące projektu ZPTP dla Aglomeracji Wałbrzyskiej, przygotowane z myślą o prowadzonych konsultacjach.

Harmonogram spotkań konsultacyjnych

Miejscowość	Data	Godzina rozpoczęcia	Lokalizacja
Wałbrzych	07.05.2015	16:00	Centrum Nauki i Sztuki „Stara Kopalnia” w Wałbrzychu, budynek nr 5 „Galeria”
Świdnica	11.05.2015	17:00	Sala Konferencyjna Urzędu Miejskiego w Świdnicy przy ul. Armii Krajowej 47 w budynku Urzędu Stanu Cywilnego

Na obu spotkaniach omówiono wyniki przeprowadzonych badań marketingowych w segmencie przewozów pasażerskich, inwentaryzacji publicznego transportu zbiorowego działającego na obszarze Aglomeracji, aspekty organizacyjne i finansowe utworzenia publicznych linii aglomeracyjnych oraz przedsięwzięcia planowane w ramach ww. programu.

Ważną częścią spotkań był panel dyskusyjny, na którym uczestnicy mogli wyrazić swoje opinie na temat projektu oraz zgłosić wszelkie uwagi i wnioski.

Zgłoszone uwagi i wnioski

W toku konsultacji społecznych zgłoszono 63 uwagi do *Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej*, które przedstawiono w tabeli poniżej.

Wśród wniosków zgłoszonych do projektu dokumentu:

- uwzględniono 16 uwag (w tym 5 częściowo),
- nie uwzględniono 37 uwag,
- 10 uwag miało charakter opinii lub pytania.

Należy zauważyć, że w trakcie wspomnianych spotkań konsultacyjnych padło bardzo dużo pytań oraz uwag o charakterze opinii na temat ZPTPAW. Z racji ich natury (brak wpływu na treść dokumentu) nie zostały one zaprezentowane w wspomnianej tabeli.

Tabela. Zestawienie uwag przekazanych przez uczestników konsultacji społecznych

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
Katarzyna Mechlińska – Instytucja Pośrednicząca Aglomeracji Wałbrzyskiej	Tab. 15.4.2.1. Zestawienie zbiorcze proponowanych inwestycji wraz z ich specyfikacją, dotyczących budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, parkingów „Park and Ride” i „Bike and Ride” oraz renowacji budynków dworcowych, str. 341	Proponuje się uzupełnienie tabeli 15.4.2.1 o inwestycje gmin AW zgodnie z załączoną tabelą	Proponuje się uzupełnienie tabeli 15.4.2.1, która zawiera inwestycje zidentyfikowane przez firmę opracowującą dokument jako konieczne dla zapewnienia obsługi transportowej w wariantcie zaprezentowanym do realizacji o dodatkowe inwestycje gmin AW związane z transportem, drogami, ścieżkami rowerowymi i szeroko pojętą poprawą bezpieczeństwa i komfortu podróżnych i pieszych, dotyczące mobilności miejskiej zgodnie z załączoną tabelą. Inwestycje te zostały zidentyfikowane przez gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej, jako istotne dla usprawnienia komunikacji miejskiej i możliwe do zrealizowania w latach 2015-2018. Projekty te wpisują się w założenia konsultowanego dokumentu i przyczyniają się do osiągnięcia jego celów. Inwestycje będą się ubiegać o dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020. Warunkiem otrzymania środków europejskich jest zgodność inwestycji/projektu z przygotowywanymi przez samorzady planami dotyczącymi m.in. zrównoważonych systemów transportowych, planów mobilności miejskiej i gospodarki niskoemisyjnej.	Do dokumentu dodano proponowaną tabelę.	Uwaga uwzględniona
Katarzyna Mechlińska – Instytucja Pośrednicząca Aglomeracji Wałbrzyskiej	Uwaga do treści całego dokumentu	Proponuje się dodać w dokumencie rozdział odnoszący się do mobilności miejskiej.	W RPO WD przyjętym w grudniu 2014 r. (strona 92 dla celu 3.4.1) zastosowano zapisy: „Inwestycje w transport miejski ramach PI będą przyczyniać się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach. Muszą one wynikać z przygotowanych przez samorzady planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Funkcją takich dokumentów mogą pełnić plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej lub Strategii ZIT lub plany mobilności miejskiej.”	Do dokumentu dodano elementy Planu Mobilności Miejskiej.	Uwaga uwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
			<p>Pismem z dn. 28.04.2015r. Marszałek Województwa (dostępne na stronie http://rpo.dolnyślask.pl/fileadmin/user_upload/documents/15kwiecień/30/PGN_Wnioskodawcy_RPO.pdf) zawęził listę dokumentów, z którymi powinien być zgodny projekt ubiegający się o dofinansowanie do: Planu Gospodarki Niskoemisyjnej zawierającego elementy Planu Mobilności Miejskiej lub Planu Mobilności Miejskiej. Wskutek nieprecyzyjnego stanowiska Instytucji Zarządzającej RPO WD oraz w celu zabezpieczenia interesów przyszłych wnioskodawców proponuje się dodanie do Planu Transportu elementów Planu Mobilności Miejskiej. Przedstawiona w uwadze nr 1 Tabela projektów towarzyszących - uzupełniających system transportowy mogłaby stanowić załącznik do rozdziału dotyczącego mobilności miejskiej.</p>		
Tomasz Kurzawa	Pkt. 12.9 strona 265	Usunąć zapis „Zabrania się stosowania reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na pojazdach obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich”.	Czy aby stać organizatorów transportu publicznego z rezygnacji ok. 0,5-1 % przychodów? Pozostałe obowiązkowe oznakowania winno wyróżnić pojazd, że to transport jest publiczny np. ze zintegrowanym biletem.	Zabronione zostało stosowanie tylko reklam wielkopowierzchniowych, gdyż obklejenie takimi reklamami pojazdów zaburzyłoby wizerunek systemu zintegrowanego (jako zupełnie nowy system, jego pojazdy powinny wyróżniać się własnym, jednolitym malowaniem). Innym powodem zabronienia stosowania tego rodzaju reklam jest komfort pasażerów, gdyż z badań opinii publicznej wynika, że większości pasażerów przeszkadzają zaklejone szyby. Zapis w dokumencie został odpowiednio doprecyzowany. Dzięki czemu będzie dopuszczalne stosowanie reklam na nadwoziu autobusów. Oznakowanie, świadczące o stosowaniu taryfy zintegrowanej, jest już uwzględnione w dokumencie.	Uwaga częściowo uwzględniona
Tomasz Kurzawa	Strona 331	„ Za rekomendowane rozwiązanie na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej wybrano spółkę kapitałową z udziałem gmin i powiatów, dla której sporządzono analizę ekonomiczno – finansową. Oprócz prowadzenia spraw związanych z zarządzaniem liniami na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej, spółka powinna	Nie uwzględnia się pracowników Infrastruktury Technicznej z UM w Świebodzicach. – dlaczego?	Żaden z pracowników Wydziału Infrastruktury Technicznej Urzędu Miejskiego Świebodzice nie zajmuje się wyłącznie sprawami związanymi z publicznym transportem zbiorowym. Pracownik odpowiedzialny za świebodzicką komunikację miejską jest również odpowiedzialny za szereg innych spraw należących do obowiązków tego wydziału. Sprawami związanymi z organizacją i funkcjonowaniem komunikacji miejskiej w Świebodzicach bez problemu będą	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		również przejąć zadania Świdnicy, Świebodzic i Wałbrzycha związane z zarządzaniem komunikacją miejską. Zakłada się, iż do grona pracowników spółki dołączą pracownicy Referatu Transportu Publicznego w Urzędzie Miejskim w Świdnicy oraz Działu Komunikacji Zbiorowej z Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu” - Uwzględnienie pracowników Infrastruktury Technicznej z UM w Świebodzicach.		mogli zajmować się pracownicy spółki, oddelegowani do planowania oferty publicznego transportu zbiorowego.	
Tomasz Kurzawa	Strona 344 pkt 15.5.	Ostatecznie o doborze taboru (autobusy typu mega, maxi czy midi) winien decydować operator/przewoźnik gdyż to on ponosi ryzyko prowadzenia działalności gospodarczej, chyba, że tabor zostanie przekazany operatorom/przewoźnikom przez organizatora przewozów.		Uwaga ma charakter opinii. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi dla linii o charakterze użyteczności publicznej, które reguluje ZPTPAW podmiotem odpowiedzialnym za zdefiniowanie wielkości taboru jest organizator publicznego transportu zbiorowego. W sytuacji gdy organizator ponosi koszty funkcjonowania przewozów, operator wykonuje usługi o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z wymogami i wytycznymi zamawiającego, tj. organizatora. Do zmiany wielkości taboru na liniach o charakterze użyteczności publicznej, operatora może skłonić jedynie zwiększenie wynagrodzenia, w szczególności gdy mniejszy pojazd trzeba byłoby zamienić większym pojazdem.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii
Tomasz Kurzawa	Strona 345 Tabela 15.5.1	Korekta zapisu.	Przewiduje błędne założenia niezgodne z zawartymi umowami pomiędzy np. Gminą Świdnica Miasto a operatorem MPK Świdnica” Sp. z o.o.	Dokonano korekty zapisów w wspomnianej tabeli, w celu zachowania zgodności z umową Gminą Świdnica Miasto a operatorem MPK Świdnica” Sp. z o.o.	Uwaga uwzględniona
Tomasz Kurzawa	Strona 366	Dodać zapis; „W Świebodzicach na przystankach komunikacyjnych na obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Świebodzic winna być zaplanowana budowa montażu biletomatów (możliwość zakupu za gotówkę oraz przy użyciu kart debetowych i kredytowych) jak i uwzględnienie tego przy budowie węzła pasażerskiego przy PKP”.		Przy tak niewielkiej ofercie przewozowej i podaży usług w komunikacji miejskiej w Świebodzicach najbardziej korzystna jest sprzedaż biletów przez kierowców autobusów. Montaż nowych biletomatów zaplanowano tylko na obszarze miast: Wałbrzycha i Świdnica, gdyż wyłącznie tam widoczny jest sens ich ulokowania (duża liczba pasażerów komunikacji miejskiej, duża liczba kursów, wymierne korzyści w porównaniu z kosztami inwestycji).	Uwaga nieuwzględniona
Tomasz Kurzawa	Strona 402 tabela	Dodać zapis: „ Budowa i montaż stacjonarnych		Patrz odpowiedź do uwagi wcześniejszej.	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		automatów biletowych w Świebodzicach (6-8 sztuk)”			
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Dodać zapis w dokumencie : „Stacja kolejowa Świebodzice winna zapewniać warunki obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się co oznacza, że konieczne są inwestycje w tym zakresie. „		Dostosowanie peronów stacji kolejowej Świebodzice do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się jest na dzień dzisiejszy technicznie niewykonalne, ze względu na zabytkowy charakter budynku dworcowego i wiaty peronowej oraz układ torowy stacji.	Uwaga nieuwzględniona
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Dodać zapis w dokumencie: „Utworzenie Lokalnego Węzła /Centrum Przesiadkowego w Świebodzicach (węzła integracyjnego) przy Dworcu Kolejowym wraz z zapleczem parkingowym dla aut i rowerów. Konieczna modernizacja Placu Dworcowego, włączenie do zintegrowanego systemu komunikacyjnego linii komunikacji miejskiej, komunikacji międzymiejskiej lokalnej ze szczególnym nastawieniem na miasta jak Świdnica, Wałbrzych i Strzegom, linii komunikacji o charakterze regionalnym i krajowym. Węzeł winien umożliwiać dogodną zmianę środka transportu i winien być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną”. Węzeł ten winien stworzyć powiązania funkcjonalne pomiędzy komunikacją kolejową, autobusową międzygminną i autobusową miejską i winien mieć na celu dostosowanie infrastruktury dworcowej i przystankowej do należytej obsługi połączeń aglomeracyjnych”		Zapis o podobnej treści już został zawarty w konsultowanym dokumencie. Węzeł ten będzie mógł być wykorzystywany przez przewoźników i operatorów wykonujących kursy na liniach komunikacyjnych o różnych charakterach: miejskim, podmiejskim, regionalnym i dalekobieżnym. Poniżej przytoczono treść dokumentu odnoszącego się do planowanego zintegrowanego węzła przesiadkowego zlokalizowanego przy dworcu kolejowym w Świebodzicach: „Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego poprzez odnowienie i podwyższenie peronu istniejącego przystanku komunikacji autobusowej, uporządkowanie otoczenia, poprawienie dojścia pieszego pomiędzy przystankiem i dworcem, budowa nowych obiektów małej architektury (ławki, wiata przystankowa), montaż dynamicznej informacji pasażerskiej (1 tablica elektroniczna), poszczególne elementy węzła oraz dojścia do nich zostaną oznaczone stosowymi piktogramami. Budowa parkingu "Park and Ride" (20 miejsc postojowych) i zadaszonych stojaków rowerowych (10 szt.)”.	Uwaga częściowo uwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Dodać zapis w dokumencie: „Włączenie do sytemu komunikacji w ramach aglomeracji wałbrzyskiej lotniska regionalnego położonego w Świebodzicach”		Łądowisko w Świebodzicach nie będzie funkcjonować w ramach wewnętrznego systemu publicznego transportu zbiorowego Aglomeracji Wałbrzyskiej. Nie przewiduje się, że pasażerowie pojazdów lotniczych będą korzystali z linii aglomeracyjnych.	Uwaga nieuwzględniona
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Korekta w nazewnictwie: Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna – zmiana nazwy na Kolej Aglomeracji Wałbrzyskiej.		Autorzy opracowania stosowali nazwę „Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna” gdyż została ona sformułowana w przeszłości i uwzględniona w opisie przedmiotu zamówienia i umowie na wykonanie ZPTPAW.	Uwaga nieuwzględniona
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Dodać zapis w dokumencie: Odtworzenie regularnych linii komunikacji kolejną na trasie Wałbrzych-Świebodzice-Jaworzyna Śląska-Świdnica jako łączących główne węzły przesiadkowe/integracyjne w w/w miastach.		W dokumencie przewidziano możliwość uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (wariant K), w ramach której zaproponowano uruchomienie linii komunikacyjnej S1, która będzie łączyć Wałbrzych, Świebodzice, Jaworzynę Śląską i Świdnicę. Ta linia będzie przebiegać przez zintegrowane węzły przesiadkowe planowane do uruchomienia w wymienionych miastach.	Uwaga nieuwzględniona
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Dodać zapis w dokumencie: Uwzględnienie stałych połączeń komunikacji autobusowej na trasie pomiędzy miastami powiatowymi Świdnica i Kamienna Góra przez Świebodzice (włączenie do sieci komunikacji publicznej takich miejscowości jak Cieszów, Chwaliszów, Stare i Nowe Bogaczowice) oraz Kamienna Góra – Świdnica przez Wałbrzych (połączenie pomiędzy strefami ekonomicznymi w Kamiennej Górze, Wałbrzychu, Świdnicy i Świebodzic).		W wariantach A+ i K takie połączenia zostały uwzględnione jako linia S1 Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. W wariantcie A takie połączenia zostały uwzględnione jako połączenie pośrednie (linie autobusowe 31 i 42).	Uwaga nieuwzględniona
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Uwzględnienie w dokumencie uwagi: Warianty A+ i K niekorzystne dla Świebodzic.	Rynek niech zweryfikuje, np. wyłączenie linii autobusowej 31.	Uwaga ma charakter opinii. Pomimo braku zaplanowanej linii o charakterze użyteczności publicznej, przewoźnicy nadal będą mogli uruchamiać kursy linii nr 31 – w ramach przewozów komercyjnych.	Uwaga nieuwzględniona
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Dodanie zapisu do dokumentu: „Uruchomienie nowej linii tj. rozważenie funkcjonowania linii autobusowej kursującej na trasie Świebodzice-Zamek Książ-Wałbrzych i z powrotem. Bardzo ważny aspekt z punktu widzenia osób starszych oraz osób niepełnosprawnych ale i dla osób przyjeżdżających koleją do Świebodzic by		Uruchomienie takiej linii komunikacyjnej nie jest przewidywane, gdyż Zamek Książ nie stanowi dla mieszkańców Świebodzic istotnego celu podróży. Turyści, którzy przyjeżdżają koleją do Świebodzic z zamiarem odbycia wycieczki na Zamek Książ, specjalnie wybrali Świebodzice jako punkt początkowy wycieczki, gdyż chcą ją odbyć pieszo oznaczonymi szlakami turystycznymi. Jeżeli chcieliby dotrzeć na Zamek Książ bezpośrednio transportem	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		udać się turystycznie do zamku Książ i okolic”.		zbiorowym, dotarliby na stację Wałbrzych Miasto, gdzie mają możliwość dogodnej przesiadki na linię nr 8.	
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Usunąć zapis w dokumencie : „„Typy taboru B2 i C2 są przeznaczone do obsługi linii typowo pozamiejskich, na których średnie długości podróży są wyższe aniżeli w przypadku tras linii komunikacji miejskiej”	Bardziej to zależy od efektywności ekonomicznej danej linii niż od takiego arbitralnego stwierdzenia . Spółki prawa handlowego (operatorzy i przewoźnicy) mają obowiązek kierowania się efektywnością ekonomiczną i dążeniem do generowania zysków .	Zapis ten ma na celu zapewnienie odpowiedniego komfortu podróży pasażerom wykonującym dłuższe podróży. Taki tabor, posiadając więcej miejsc siedzących niż pojazdy przeznaczone do obsługi komunikacji miejskiej, jest lepiej przystosowany do dłuższych tras pozamiejskich.	Uwaga nieuwzględniona
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Dodać zapis do dokumentu: „Dotychczasowe linie komunikacji miejskiej w Świebodzicach obsługujące dzielnice Ciernie i Pełcznica winny dojeżdżać na trasie do węzła integracyjnego tj. PKP Świebodzice.”		Zapis o podobnej treści został dodany do dokumentu.	Uwaga uwzględniona
Tomasz Kurzawa	nieokreślona	Uwzględnić zapis w dokumencie: „Trasa Strzegom - Dobromierz - Świebodzice - Wałbrzych Szczawienko winna mieć kategorię A/B.”		Przydzielenie liniom komunikacyjnym poszczególnych kategorii, oparto o stan obecnych (istniejące połączenia komunikacyjne) i jest traktowany jako standard minimalny w świadczeniu usług przewozowych. W przyszłości niewykluczone jest zwiększenie oferty przewozowej (przydzielenie wyższej kategorii danej linii), ale pod warunkiem wzrostu zainteresowania pasażerów tą linią komunikacyjną.	Uwaga nieuwzględniona
Uczestnik spotkania konsultacyjnego w Wałbrzychu w dniu 07.05.2015 r. (godz. 16:00)	Tab. 15.7.1. strona 367	Poprawka do listy automatów biletów w Wałbrzychu – brakuje drugiego automatu biletowego na przystanku Szczawno-Zdrój Solicka (dla kierunku Podzamcze).	Obie zatoki tego przystanku są znacznie oddalone od siebie, a przejście na drugą stronę jezdni jest utrudnione przez duży ruch samochodowy na ul. Solickiej.	Ważniejsze i bardziej popularne wśród podróżnych przystanki komunikacyjne w Wałbrzychu otrzymały tylko po jednym automacie biletowym. Robienie wyjątku dla głównego przystanku w Szczawnie-Zdroju nie może być uzasadnione dużymi odległościami między słupkami przystankowymi w węźle, gdyż taki sam problem można podnieść w stosunku do innych, większych węzłów przesiadkowych i przystanków komunikacyjnych w Wałbrzychu, posiadających więcej słupków niż 2 i tym samym wykazujących równie duże odległości do jednego wybranego punktu, gdzie zostanie postawiony dany automat biletowy.	Uwaga nieuwzględniona
Agnieszka Plesner – ZDIKUM Wałbrzych (spotkanie konsultacyjne w Wałbrzychu w	nieokreślona	Jak autorzy powyższego opracowania widzą przy „jednym bilecie” ze zwrotem do przejazdów ulgowych i bezpłatnych przez Marszałka możliwość przejazdu na tym „jednym bilecie” w komunikacji miejskiej w Wałbrzychu, w komunikacji miejskiej w Świdnicy oraz w komunikacji aglomeracyjnej, podzielonej na komunikację powiatową i aglomeracyjną (w komunikacji miejskiej mamy bilet, w komunikacji pozamiejskiej – kasę fiskalną)		Możliwość bezpośredniego honorowania biletu wydanego z ulgą ustawową w komunikacji miejskiej jest prawnie niedopuszczalne. Jednakże istnieje możliwość stworzenia zintegrowanego biletu regionalno-miejskiego, który składałby się z 2 odrębnych biletów na jednym nośniku. Dodatkowo żadne uwarunkowania prawne nie stoją na	Uwaga uwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
dniu 07.05.2015 r. (godz. 12:00))				przeszkodzi w honorowaniu w powiatowych i wojewódzkich przewozach pasażerskich biletów komunikacji miejskiej (pod warunkiem zawarcia stosownych porozumień i umów). Zapisy odnośnie zasad taryfowo-biletowych zostały odpowiednio doprecyzowane w konsultowanym dokumencie.	
Agnieszka Plesner – ZDiKUM Wałbrzych (spotkanie konsultacyjne w Wałbrzychu w dniu 07.05.2015 r. (godz. 12:00))	nieokreślona	Umowa netto jest niezgodna z Ustawą o finansach publicznych		Praktyka umów wielu operatorów i organizatorów, począwszy od gmin podwrocławskich (Kobierzyce, Czernica), a kończąc na umowach zawartych pomiędzy województwami a operatorami kolejowymi, przeczy takiemu stwierdzeniu.	Uwaga nieuwzględniona
Agnieszka Plesner – ZDiKUM Wałbrzych (spotkanie konsultacyjne w Wałbrzychu w dniu 07.05.2015 r. (godz. 12:00))	nieokreślona	Jakim algorytmem rozliczać wpływy z biletów jeżeli w komunikacji miejskiej wynagrodzenie dla operatora jest brutto a w komunikacji aglomeracyjnej wynagrodzenie dla operatora ma być netto		Można przyjąć dwa proste algorytmy, zależnie od przejętego modelu. W modelu gdzie honorowane są bilety komunikacji miejskiej w powiatowych i wojewódzkich przewozach pasażerskich, operatorzy tych przewozów otrzymywaliby wynegocjowane kwoty ryczałtowe za honorowanie biletów w danym okresie rozliczeniowym od organizatora komunikacji miejskiej. W drugim modelu, tj. wspólne bilety jako zintegrowane bilety regionalno-miejskie (składające się z dwóch odrębnych biletów na jednym nośniku), przychody z poszczególnych części biletu regionalno-miejskiego trafiałyby do właściwych podmiotów. Należy stwierdzić, że problem rozdziału przychodów z wspólnych biletów jest problemem zbyt szczegółowym jak na konsultowany dokument i powinny być wypracowane w drodze negocjacji pomiędzy uczestnikami systemu zintegrowanego, przy wdrażaniu zapisów niniejszego programu. Podejmowanie tego tematu już teraz uważamy za przedwczesne.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter pytania
Agnieszka Plesner – ZDiKUM Wałbrzych (spotkanie konsultacyjne w Wałbrzychu w dniu 07.05.2015 r. (godz. 12:00))	nieokreślona	W dokumencie nie uwzględniono zasad kontroli biletów, wpływów z opłat dodatkowych oraz nie określono kto by miał prowadzić windykację tych należności. Wojewoda rozstrzygnięciem nadzorczym nie dopuści do tego, aby organizatorzy, a tym bardziej spółka wchodzili w kompetencje innych organizatorów.		W dokumencie doprecyzowano zasady taryfowo-biletowe wspólnych biletów, tak aby były w pełni jasne i zgodne z prawodawstwem krajowym. Z drugiej strony, dokument tej rangi nie powinien zbyt szczegółowo poruszać kwestii stricte technicznych.	Uwaga częściowo uwzględniona
Agnieszka Plesner	nieokreślona	Spółka handlowa jako organizator publicznego transportu zbiorowego jest niedopuszczalna.		Tak to prawda, organizatorem publicznego transportu	Uwaga uwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
– ZDiKUM Wałbrzych (spotkanie konsultacyjne w Wałbrzychu w dniu 07.05.2015 r. (godz. 12:00))				zbiorowego może być wyłącznie jednostka samorządu terytorialnego lub minister właściwy do spraw transportu. Zwracamy uwagę, że spółka handlowa byłaby wyłącznie usługodawcą dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zapisy w dokumencie odnośnie spółki zostały doprecyzowane.	
Agnieszka Plesner – ZDiKUM Wałbrzych (spotkanie konsultacyjne w Wałbrzychu w dniu 07.05.2015 r. (godz. 12:00))	nieokreślona	Tabor autobusowy, użytkowany dziś przez operatora miejskiego został zakupiony do prowadzenia przewozów w komunikacji miejskiej (taki zapis był w wniosku o dofinansowanie z funduszy europejskich) i dziś wyjeżdżając poza Wałbrzych jest użytkowany poprawnie, bo to jest komunikacja miejska, ale w niniejszym dokumencie jest propozycja aby niektóre dziś istniejące linie miejskie przekształcić w powiatowe przewozy pasażerskie, co naruszyłoby pierwotne ustalenia.		Przesunięcie taboru autobusowego z komunikacji miejskiej do powiatowych przewozów pasażerskich jest planowane dopiero po 2023 roku, kiedy minie okres trwałości wspomnianego projektu.	Uwaga nieuwzględniona
Agnieszka Plesner – ZDiKUM Wałbrzych (spotkanie konsultacyjne w Wałbrzychu w dniu 07.05.2015 r. (godz. 12:00))	nieokreślona	Wspólny bilet nie jest możliwy, gdyż każdy organizator stosując własną uchwałę o cenach biletów wprowadza tym samym własne bilety, a więc jak chcą autorzy dokumentu stworzyć jednolity system biletowy wychodząc poza segment komunikacji miejskiej, przy mnogości organizatorów różnego szczebla?		Z ustawy - Prawo Przewozowe wynika, że emitentem biletów może być tylko organizator lub przewoźnik/operator. Zgadza się z opinią, że funkcjonowanie jednego, wspólnego biletu obejmującego wielu organizatorów jest niezgodne z prawem, jednakże nie stoi na przeszkodzie na honorowanie biletów komunikacji miejskiej w innego rodzaju przewozach (powiatowe, wojewódzkie). Emitentem wspólnego biletu może być również operator lub organizator przewozów powiatowych lub wojewódzkich pod warunkiem, że będzie to bilet regionalno-miejski, czyli dwa lub więcej odrębne bilety na jednym nośniku. Jego części składowe to co najmniej: część ważna w przewozach powiatowych/wojewódzkich oraz część ważna w komunikacji miejskiej. Wymagane jest przy tym zawarcie stosowanych porozumień i umów pomiędzy odpowiednimi podmiotami. Treść dokumentu została doprecyzowana w zakresie możliwości honorowania biletów i możliwości utworzenia biletów regionalno-miejskich. Zastosowanie jednej z nich skutkuje stworzeniem wspólnych biletów ważnych w różnych segmentach przewozów.	Uwaga uwzględniona
Agnieszka Plesner – ZDiKUM Wałbrzych (spotkanie konsultacyjne w	nieokreślona	Prawo zamówień publicznych nie dopuszcza zapisów w specyfikacji przetargowej, które umożliwiłyby wprowadzenie ujednoczenia standardów przystanków komunikacyjnych (planowanych do modernizacji i zmodernizowanych)		Praktyka tworzenia dokumentacji przetargowej i przeprowadzania zamówień publicznych przeczy takiemu stwierdzeniu.	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
Wałbrzychu w dniu 07.05.2015 r. (godz. 12:00)					
Mieszko Nowak	nieokreślona	Linia S1. Zgodnie z planem pociągi na tej linii mają kursować z częstotliwością 60-minutową. O ile na odcinku Kamienna Góra – Wałbrzych taka częstotliwość jest identyczna z częstotliwością linii 42, o tyle na odcinku Wałbrzych – Świdnica pociągi mają kursować dwa razy rzadziej od autobusów linii 31. Warto zaznaczyć, że dziś na tej trasie co 5 minut kursują prywatne mikrobusy. Myślę, że należy rozważyć uruchomienie dodatkowych pociągów kursujących tylko ze Świdnicy Miasta do Wałbrzycha Głównego – w dni robocze co godzinę pomiędzy 5 a 20, w soboty co godzinę pomiędzy 8 a 14, a pomiędzy 5 i 8 oraz 14 a 20 co dwie godziny, oraz w niedziele co dwie godziny pomiędzy 5 a 20. Z uwagi na atrakcyjny czas przejazdu, wyższa częstotliwość może spowodować duże zainteresowanie linią S1. Naturalnie oznacza to zakup dwóch dodatkowych pojazdów szynowych. Jeśli taki wariant byłby zbyt kosztowny można także rozważyć uruchomienie linii 31. Mogłaby ona kursować z taką samą częstotliwością jak dodatkowe pociągi ze Świdnicy do Wałbrzycha. Takie rozwiązanie daje możliwość naprzemiennych odjazdów autobusów i pociągów i jest np. bardzo popularne w Niemczech.		Częstotliwość kursowania linii 31 założono dla modułu 30-minutowego z uwagi na rekomendowane włączenie niniejszej linii do obsługi systemów komunikacji miejskiej w Świdnicy i Wałbrzychu. Dla połączenia kolejowego założono moduł 60-minutowy, który uznaje się za optymalny ze względu na wysokie prawdopodobieństwo dalszego funkcjonowania segmentu przewozów prywatnych z bardzo wysokimi częstotliwościami kursowania.	Uwaga nieuwzględniona
Mieszko Nowak	nieokreślona	Mam także sugestie do czasu przejazdu wszystkich linii aglomeracyjnych. Czas przejazdu proponowany przez firmę Trako na znacznej ilości linii autobusowych jest błędnie obliczony i przez to trudny do zaakceptowania. Jako przykład linia 31. Trasa liczy 26,1 km, a średnia prędkość to 23,73 km/h – podobna do tej na wałbrzyskiej linii 11. Daje to czas przejazdu wynoszący aż 70 minut – prywatnym przewoźnikom identyczna trasa zajmuje dzisiaj 45-50 minut a więc ok. 40% mniej. Konsekwencją przyjęcia tych założeń będzie konieczność zakupu większej liczby pojazdów. Dodać należy, że autobusy poruszające się ze sztucznie zaniżoną prędkością, staną się mniej atrakcyjnym środkiem transportu. Należy się liczyć, w tych okolicznościach, z niezadowolaniem pasażerów.		Kalkulację czasów przejazdów sporządzono dla godzin popołudniowego szczytu komunikacyjnego, w którym czasy przejazdów środków transportu publicznego są najdłuższe z uwagi na zatory oraz silną kongestję. W przypadku linii 31 założono zatrzymywanie się na wszystkich napotkanych przystankach komunikacyjnych, połączenie jej trasy z liniami 12 w Wałbrzychu oraz 8 w Świdnicy, co będzie wpływało na wydłużenie czasu przejazdu. Przy projektowaniu szczegółowych rozkładów jazdy wszystkich linii aglomeracyjnych, konieczne będzie stosowanie zasady różnicowania zestawów międzyprzystankowych czasów przejazdu na przestrzeni doby w zależności od pory dnia. W opracowaniu wskaźnik prędkości komunikacyjnej obliczono dla najdłuższych z możliwych zestawów czasów międzyprzystankowych, co jest istotne dla określenia liczby pojazdów niezbędnych do obsługi linii. To rozwiązanie ma na celu wyeliminowanie przyspieszeń poza godzinami o największym natężeniu ruchu samochodowego oraz nadmiernych opóźnień w godzinach szczytowych. W związku z czym czasy przejazdów podane w opracowaniu odnosić się mogą wyłącznie dla szczytu popołudniowego w dni robocze, natomiast w pozostałych porach oraz w dni wolne od pracy będą one krótsze.	Uwaga nieuwzględniona
Mieszko Nowak	nieokreślona	Kolejną sprawą są biletomaty. Firma Trako zaplanowała montaż 47 takich urządzeń na terenie całej Aglomeracji Wałbrzyskiej. Koszt takiego przedsięwzięcia to prawie 8 mln złotych. Sugeruję rozważenie zakupu mniejszej ilości biletomatów stacjonarnych, a w zamian montaż biletomatów		W dokumencie nie przewidziano rezygnacji z utrzymywania stanowisk pracy konduktorów w pojazdach komunikacji miejskiej w Wałbrzychu, co w przypadku montażu	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		<p>mobilnych we wszystkich pojazdach kursujących w Aglomeracji. Dzisiaj jest to około 100 pojazdów, docelowo będzie to 125-140 pojazdów. Biletomaty mobilne są zdecydowanie tańsze od biletomatów stacjonarnych. Jedną ich wadą, z resztą mało istotną, jest brak możliwości doładowywania biletów okresowych. Dzisiaj w każdym systemie komunikacji miejskiej na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej funkcjonuje inna forma sprzedaży biletów w pojazdach. W Wałbrzychu funkcję tę spełniają kierowcy i konduktorzy, sprzedający tradycyjne bilety papierowe; w Świebodzicach i Świdnicy kierowcy sprzedają wydruki z kas fiskalnych. Zakup biletomatów mobilnych umożliwi ujednoczenie systemu sprzedaży biletów oraz odciążą kierowców, co będzie miało pozytywny wpływ na punktualność i szybkość transportu. Warto wspomnieć, że po montażu biletomatów w każdym pojeździe w Białymstoku odnotowany znaczący wzrost sprzedaży biletów.</p>		<p>automatów biletowych byłoby naturalne. Przewidziano również wymianę oraz umiarkowany rozwój sieci stacjonarnych automatów biletowych w Świdnicy, które stanowią jeden z ważniejszych kanałów dystrybucji biletów w komunikacji miejskiej w Świdnicy. Polityka taryfowo-biletowa prowadzona przez Gminę Miasto Świdnica w ostatnich latach wpłynęła na zmniejszenie udziału sprzedaży biletów prowadzonej przez kierujących pojazdami, co zaowocowało skróceniem czasu postoju autobusów na przystankach. W Wałbrzychu w związku z obecnością konduktorów w autobusach w porach dniach, w których występują największe potoki przewozowe, zazwyczaj nie występuje problem z długimi czasami postojów na przystankach.</p>	
Andrzej Kosiór	strona 174	<p>Na stronie 174 Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego Aglomeracji Wałbrzyskiej słusznie podkreślono znaczenie dla osadnictwa w tej części Sudetów główne doliny rzeczne. Nie mniej z niezrozumiałych względów pomniejszono znaczenie doliny Ścinawki, która przepływając przez Unistaw Śl. (a nie Uniemyśl !), Mieroszów, Broumov i Ścinawkę, spina południowe krańce Aglomeracji, tj. ziemię mieroszowską i noworudzką. Dolinę Ścinawki przebiega bardzo ważna, także gospodarczo, droga wojewódzka gwarantująca najszybsze połączenie z Kłodzka i Nowej Rudy do Kamiennej i Jeleniej Góry. Dlatego wszyscy zabiegamy aby modernizacja tej drogi z jej odcinkiem czeskim była projektem flagowym w ramach Programu Interreg Polska Czechy-Czechy 2014-2020.</p>		<p>W dokumencie uwypuklono znaczenie doliny Ścinawki oraz ciągu komunikacyjnego poprowadzonego tą doliną. Poprawiono również nazwę miejscowości Unistaw Śl.</p>	Uwaga uwzględniona
Andrzej Kosiór	strona 220	<p>W związku z tym, że Strategia ZIT Aglomeracji Wałbrzyskiej akcentuje konieczność rewitalizacji linii kolejowych Wałbrzych- Jedlina Zdrój- Nowa Ruda- Ścinawka oraz Mieroszów- Boguszów Gorce Wsch.- Wałbrzych, władze kraju kralovehradeckiego deklarują chęć reaktywowania okólnej trasy Wałbrzych- Jedlina Zdrój- Nowa Ruda- Ścinawka- Tłumaczów- Broumov- Mieroszów- Wałbrzych. Należałoby tylko odbudować tory na granicznym odcinku z Tłumaczowa do Otovic. Pozwolę sobie przypomnieć, że przed II wojną światową linia kolejowa Wałbrzych – Mieroszów – Broumov – Ścinawka – Kłodzko była nawet zelektryfikowana. Przy okazji, jeśli pociągi z Mieroszowa miałyby jeździć do stacji Wałbrzych Szczawienko to wcale nie musiałyby na stacji Wałbrzych Gł. zmieniać kierunek jazdy, jak to napisano na stronie nr 220.</p>		<p>Bocznica kolejowa na odcinku Ścinawka Średnia – Tłumaczów jest obiektem prywatnym należącym do „Strateg Capital Sp. z o.o. w upadłości likwidacyjnej”. Układ torowy bocznicy kopalnianej oraz system pracy tej kopalni uniemożliwia równoczesne prowadzenie ruchu pasażerskiego do Tłumaczowa. U uruchomieniu pociągów osobowych możliwe byłoby dopiero po zakończeniu wydobycia z obu złóż melafiru. Odcinek Tłumaczów – Otovice zastávka jest fizycznie zlikwidowany. Odcinek Broumov-Otovice zastávka jest od kilku lat nieużytkowany przez koleje czeskie i jest już nieprzejezdny. Deklaracje kraju kralovehradeckiego nie determinują Aglomeracji Wałbrzyskiej do podjęcia konkretnych działań w tej kwestii gdyż:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) teren potencjalnej inwestycji leży poza jej obszarem (Republika Czeska i Gmina Radków), b) część linii kolejowej należy do podmiotu prywatnego, c) transgraniczny fragment linii kolejowej fizycznie nie istnieje. 	Uwaga częściowo uwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
				<p>Informujemy również, że przed II wojną światową, odcinkiem zelektryfikowanym systemem prądu przemiennego jednofazowego o napięciu 15kV był tylko odcinek Wałbrzych – Mieroszów – Meziměstí, (obecnie na linii kolejowej nr 291 nie zachowała się żadna konkretna infrastruktura związana z wspomnianą elektryfikacją – poza pojedynczymi słupami i ich podstawami). Trasa Meziměstí – Broumov – Ścinawka Średnia – Kłodzko nigdy nie była zelektryfikowana.</p> <p>Odnosnie zmiany kierunku jazdy na stacji Wałbrzych Gł. dla pociągów relacji Mieroszów-Wałbrzych Szczawienko w konsultowanym dokumencie był błąd. Został poprawiony zgodnie z uwagą.</p>	
Andrzej Kosiór	strona 74	Na stronie 74 napisano, że kruszywa z kopalni w Rybnicy Leśnej będą docelowo wywożone droga wojewódzka nr 380, czyli albo do Unisławia Śl. albo do Głuszycy, a nie tak jak dzisiaj droga krajową 35 do stacji Wałbrzych Gł. Obawiam się, że informacja ta może jeszcze bardziej skomplikować i tak już zagrożony był tej kopalni.		Dokonano właściwej korekty w tekście konsultowanego dokumentu.	Uwaga uwzględniona
Andrzej Omachel	nieokreślona	Brak analizy n/t koordynacji komunikacji aglomeracyjnej z transportem wojewódzkim, czy możliwości przejęcia dopłat w takim zakresie do transportu kolejowego w przypadku zastosowania A+, ew. możliwości powiązania (wymiany) poszczególnych przewoźników. Na trasie Sędziszów – Jaworzyna Śląska – nie ma potrzeby dublować przejazdów		W wariantcie A+ założono uruchomienie pociągów relacji Świdnica Miasto – Kamienna Góra, które nie będą dublowały się z pociągami regionalnym, lecz będą uzupełniały ich ofertę. Założono, że będzie funkcjonował wspólny bilet aglomeracyjny honorowany w pociągach WKA. Możliwe, że również bilety operatora pociągów regionalnych będzie honorowany w pociągach WKA. W ten sposób będzie zapewniona koordynacja godzin odjazdów pociągów, jak i integracja biletowa na odcinku Jaworzyna Śląska – Sędziszów.	Uwaga nieuwzględniona
Andrzej Omachel	nieokreślona	Program zakłada urządzenie transportu aglomeracyjnego na całym obszarze, podczas, gdy antenowe połączenia można realizować w partnerstwie publiczno-prywatnym. Nie wydaje się też konieczna obsługa – wszystkich miejscowości aglomeracji w interwale 120min (D), czasem może wystarczyć transport w szczycie porannym, popołudniowym i może wieczornym (a więc 4-6 w miejsce 8 kursów). Efektem lekceważenia możliwości przewozowych co najmniej istniejącego potencjału prywatnego – będzie podstawianie tychże (w szczególności do ośrodka aglomeracyjnego)– na kilka minut przed transportem aglomeracyjnym. Wariant A – ułatwi takie manewry.		W programie przewidziano organizację 18 linii w transporcie drogowym o charakterze podstawowym oraz 33 o charakterze uzupełniającym. Standardy minimalnych częstotliwości kursowania zdefiniowano wyłącznie dla linii podstawowych, które nie będą obsługiwały większości miejscowości, jednakże będą łączyły miejscowości o największej liczbie mieszkańców. Dlatego też wyznaczenie dla takiej grupy połączeń bardzo niskich częstotliwości kursowania będzie bezcelowe, gdyż nie zostaną one zaakceptowane przez pasażerów.	Uwaga nieuwzględniona
Andrzej Omachel	nieokreślona	Dla bardzo lokalnych kursów – nie przewidziano jednostek mniejszych niż 9m (midibus), podczas, gdy wiele antenowych kursów można obsłużyć minibusem (PPP).		Do najmniejszych miejscowości w projekcie opracowania przewidziano organizację linii uzupełniających, na których za poziom oferty przewozowej odpowiadać będą	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
				operatorzy. Linie te zaplanowano głównie do obszarów wiejskich, w związku z czym można spodziewać się obsługi tychże połączeń przez minibusy.	
Andrzej Omachel	nieokreślona	Czy rozważano obsługę busową w pętlach, np. W-ch – Kamienna Góra - Krzeszów – Mieroszów – W-ch (i w drugą stronę)?		Połączenia okólne z reguły charakteryzują się wysoką rotacją pasażerów na trasie, gdyż umożliwiają one odbywanie podróży w różnych relacjach w ramach jednej linii. Ze względu na zróżnicowane wielkości potoków pasażerskich oraz potencjały różnych tras w Aglomeracji Wałbrzyskiej, nie znajdują one zastosowania ze względu na przewidywalną niską efektywność takowych połączeń.	Uwaga nieuwzględniona
Andrzej Omachel	nieokreślona	Strefowanie przejazdów w rozliczeniu kilometrowym w obsłudze elektronicznej jest najlepszy – z bonusem dla ciągłości wykorzystania transportu aglomeracyjnego. Wydaje się, że dużo uwagi należy poświęcić na integrację i rozliczenie przejazdów.		Uwaga ma charakter opinii. Kwestie rozliczeń przejazdów są zbyt szczegółowymi kwestiami dla tego rodzaju dokumentu.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii
Andrzej Omachel	nieokreślona	Mizerne szanse na wykorzystanie Park&Ride w przypadku przyjęcia wariantu A. Transport odbywałby się po tych samych trasach – co podstawowa komunikacja, skoro więc ktoś wsiadł do samochodu – to żadną atrakcją jest przesiadka do autobusu. O atrakcyjności może stanowić wariant A+, pod warunkiem dostępu do bazowych przesiadek (parkingów) i np. Wi-Fi (wtedy czas podróży można wykorzystać). Mimo iż wariant A+ jest droższy od wariantu A (tylko autobusowego) z racji udroźnienia szkieletu kolejowego – wydaje mi się najbardziej atrakcyjny. Obecnie korzystany z samochodów prywatnych, na coraz szarszą skalę, tendencja rozwiniętej części Europy zmierza do rezygnacji lub ograniczenia udziału takiego transportu.		Nawet w wariantcie A jest zasadna budowa systemu Park&Ride ze względu na to, że bez względu na wybrany wariant nadal będą prowadzone przewozy kolejowe przez operatora Koleje Dolnośląskie w relacjach Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra. W ostatnich latach notuje się znaczny przyrost podróży koleją na tym odcinku, jak i wzrost liczby pociągów. W wariantcie A, parkingi tego rodzaju będą służyć pasażerom kolei regionalnej, a nie pasażerom autobusów.	Uwaga nieuwzględniona
Janusz Szalkiewicz (radny Rady Miejskiej w Świdnicy)	nieokreślona	Na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej zakupywać autobusy do Transportu Publicznego z podłogą na jednym poziomie, tzn. bez schodów wewnątrz autobusów.	W autobusach ze schodami wewnętrznymi są liczne potknięcia i upadki powodujące u pasażerów urazy. Podłoga na jednym poziomie wyeliminuje upadki z tego powodu.	W Zintegrowanym Programie Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej określono wymogi dla połączeń międzygminnych. Dla podstawowych linii aglomeracyjnych przewidziano obsługę taborem częściowo lub w pełni niskopodłogowym, co znacząco podwyższy komfort podróży przede wszystkim dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Specyfika ruchu międzygminnego czasami uniemożliwia wysłanie do obsługi linii autobusu w pełni niskopodłogowego, gdyż groziłoby to uszkodzeniem podwozia autobusu ze względu na zły stan nawierzchni.	Uwaga nieuwzględniona
Janusz Szalkiewicz (radny Rady Miejskiej w Świdnicy)	nieokreślona	Wnoszę o reaktywację linii kolejowej Wrocław-Jedlina Zdr. przez Sobótkę, Świdnicę Przedmieście, Lubachów, Zagórze Śl. Została ona stosunkowo niedawno, po kapitalnym remoncie, zawieszona. Zepnie ze sobą istniejące linie kolejowe, takie jak Kłodzko – Wałbrzych i Kamieniec Ząbkowicki – Legnica przez Kłodzko, Dzierżoniów, Świdnicę, Jawor. Linia kolejowa Wrocław – Jedlina Zdr. przez Sobótkę i Świdnicę utrwalili współpracę między gminami i zwiększy wzrost gospodarczy Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz udostępni turystyce niezwykle atrakcyjną dolinę rzeki Bystrzyca, w której np. jest więcej pałaców i zamków niż w słynnej francuskiej Dolinie Loary.		Reaktywacja przewozów pasażerskich na całym odcinku linii nr 285 wykracza poza kompetencje Aglomeracji Wałbrzyskiej, która może jedynie decydować o jej fragmencie – odcinku: Świdnica – Jedlina-Zdrój. Wymieniony przez Autora uwagi, kapitalny remont tego odcinka dotyczył jedynie niektórych obiektów inżynierskich i został wykonany 27 lat temu, przy czym brak późniejszej regularnej konserwacji zaprzepaścił efekty wykonanych wówczas prac. Obecnie już ponad 25 lat tą linią nie kursują	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
				<p>regularne pociągi pasażerskie. Ostatnie przewozy towarowe na odcinku Jugowice-Świdnica miały miejsce w 1997 roku, a na odcinku Jedlina Zdrój – Jedlina Dolna w 2001 roku. W ciągu ostatnich lat torowisko i obiekty inżynierskie uległy znacznej dekapitalizacji i wielu miejscach są bliskie śmierci technicznej. Ponad 10% torowiska została rozkradziona. Fizycznie odcięto łączność tej linii z liniami stykowymi (w wyniku rozbiórki znacznych części układów torowych stacji Jedlina-Zdrój i Świdnica Kraszowice). Z tych powodów nie możliwości szybkiego reaktywowania przewozów na tej linii. Należy zwrócić uwagę, że konsultowany dokument zakłada prace rewitalizacyjne na omawianym odcinku, co znacznie zwiększa prawdopodobieństwo ponownego uruchomienia odcinka Świdnica-Jedlina-Zdrój.</p> <p>Dygresja: w Dolinie Loary jest ponad 300 zamków i pałaców. Wątpliwe jest, aby w Dolinie Bystrzycy byłoby więcej takich obiektów (łącznie z obiektami zrujnowanymi).</p>	
Janusz Szalkiewicz (radny Rady Miejskiej w Świdnicy)	nieokreślona	Wnoszę o niedopuszczenie do sprzedaży gruntów pod zlikwidowanymi, lub zawieszonymi liniami kolejowymi, w szczególności pod torowiskami i budowlami infrastruktury kolejowej. Ułatwi to przywrócenie do życia zawieszonych lub zlikwidowanych linii kolejowych. Transport kolejowy jest przyjazny człowiekowi i środowisku. Jest także ekonomiczny, jeżeli całościowo są liczone koszty transportu, łącznie z kosztami budowy dróg. Zajmuje także mniej powierzchni niż drogi kołowe takie jak autostrady, drogi szybkiego ruchu lub inne. Jest przyszłością transportu lądowego.		Sprzedaż nieruchomości gruntowych po zlikwidowanych liniach kolejowych należy do gestii ich właściciela i jedyne ich dysponenta – PKP S.A. W przypadku linii z zawieszonym ruchem kolejowym musi najpierw nastąpić formalna likwidacja (wcześniej wygaśnięcie tytułu dzierżawy pomiędzy PKP PLK S.A a PKP S.A.). Wszystkie te kwestie regulują ustawy: Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" i Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Konsultowany dokument nie może dysponować gruntami innych podmiotów, ani wprowadzać ograniczeń prawnych, które nie są umocowane w aktach prawa krajowego.	Uwaga nieuwzględniona
Janusz Szalkiewicz (radny Rady Miejskiej w Świdnicy)	nieokreślona	Wnoszę o działania, aby w przyszłości, można było reaktywować zawieszone lub zlikwidowane linie kolejowe na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej względnie z niej wychodzące np. w kierunku Wrocławia przez Sobótkę (z Jedliny Zdr.) Nie można dopuszczać do sprzedaży gruntów pod torowiskami lub budowlami infrastruktury kolejowej takimi jak mosty, wiadukty, tunele, nasypy, przepusty, urządzenia stacyjne itp. ścieżki rowerowe można urządzać obok torów a nie w miejscu torów, gdyż to może być poważną przeszkodą. Transport kolejowy jest przyjazny człowiekowi, środowisku, jest na lądzie najtańszy.		Gminy Aglomeracji Wałbrzyskiej są świadome skutków jakie może przynieść zbyt pochopna decyzja o fizycznej likwidacji odcinka Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój i proszę zauważyć, że rewitalizacja tego odcinka została wpisana do konsultowanego dokumentu, a zainteresowane gminy prowadzą w tej sprawie zaawansowane z rozmowy z właściwymi podmiotami odpowiedzialnymi za transport kolejowy na Dolnym Śląsku. Propozycja zbudowania ścieżki rowerowej w jej miejscu, podnoszona przez jednego z uczestników spotkań konsultacyjnych, została odrzucona	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
				przez zdecydowaną większość gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej, co oddala taką możliwość. Sprzedaż nieruchomości gruntowych po zlikwidowanych liniach kolejowych należy do gestii ich właściciela i jedynego dysponenta – PKP S.A. Konsultowany dokument nie może dysponować tymi gruntami, a wprowadzenie ograniczeń w ich sprzedaży nie byłoby umocowane prawnie, a więc nieskuteczne. Część uwagi ma charakter opinii.	
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Henryk Dyrda	„Możliwość pozyskania do 85% dofinansowania ze środków UE”, Tab. 12.6.4. Analiza ekonomiczna funkcjonowania linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym – wariant A+, str. 255	Dofinansowanie do 85% tylko do pojazdów elektrycznych, do pojazdów z silnikiem diesla tylko na poziomie 30-40%	Wg najnowszych szkoleń organizowanych przez Unię Europejską dofinansowania są coraz niższe i dofinansowanie na poziomie 80% jest do badań nad autobusami elektrycznymi	W momencie sporządzania dokumentu oraz w trakcie konsultacji społecznych nie były ogłoszone – zatwierdzone, szczegółowe wytyczne dotyczące finansowania projektów z Regionalnego Programu Operacyjnego, obejmujących zakup nowego taboru autobusowego.	Uwaga nieuwzględniona
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Henryk Dyrda	Przychód za 1 wzk w wysokości 2,30 zł.”, Tab. 12.6.5. Analiza ekonomiczna funkcjonowania linii aglomeracyjnych w transporcie drogowym – wariant K, str. 256	Przychód za 1 wzk w wysokości 2,30 zł. dla autobusu standardowego dotyczy sytuacji przy obecnie funkcjonujących przewoźnikach	Przychód został policzony bez uwzględnienia przychodu z innych firm oraz nie uwzględniono spadku 7-procentowego populacji.	Przeciętna wartość przychodów ze sprzedaży biletów na 1 km trasy została skalkulowana z uwzględnieniem honorowania zintegrowanych biletów, których łączna cena powinna być niższa w porównaniu do biletów dystrybuowanych oddzielnie.	Uwaga nieuwzględniona
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Henryk Dyrda	„Wprowadzenie jednego biletu na różne środki publicznego transportu drogowego”, Rozdział 2.2. Cele operacyjne, str. 17	W tej sytuacji wszystkie podmioty, również prywatne, musiałyby przystąpić do Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego	Prywatnych przewoźników może być nie stać na zmianę dystrybucji biletów, co całkowicie uniemożliwiłoby sprzedaż jednego biletu na wszystkie trasy.	Wprowadzanie jednego biletu w różnych środkach transportu na obszarze Aglomeracji Wałbrzyskiej będzie procesem długotrwałym, którego przebieg będzie mógł prowadzić do zmiany modelu organizacji przewozów. Przewoźnicy prywatni będą mogli być stopniowo włączani do systemu, co bez wątpienia będzie wymagało finansowanego zaangażowania samorządów lokalnych m.in. do finansowania honorowania biletu zintegrowanego przez przewoźnika.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii
Arkadiusz Wądrzyk (Stowarzyszenie „Nasz Kruków”)	Rozdział 12.7 Konieczność organizowania dodatkowych linii komunikacyjnych str.258-259	Należy dodać dodatkową pozycję linii autobusowej łączącej Zastruże, Kruków Łażany, Żarów	Obecnie we wsi Kruków i wsi Zastruże nie ma żadnego transportu publicznego. Mieszkańcy chcący dojechać do siedziby gminy w Żarowie nie mający własnego samochodu muszą pokonać odległość ponad 5 km na piechotę idąc poboczem bardzo ruchliwej i niebezpiecznej dla pieszych drogi powiatowej.	Do grupy linii uzupełniających dodano linię nr 233 ze Świdnicy do Marcinowiczek przez Wiśniową, Wierzbną, Bożanów, Żarów, Kruków, Zastruże, Pyszczyń.	Uwaga uwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
Arkadiusz Wądrzyk (Stowarzyszenie „Nasz Kruków”)	Rozdział 15.6 Modernizacja przystanków komunikacyjnych str. 348-353	Należy dodać dodatkowe pozycje dotyczące przystanków autobusowych we wsi Zastruże i przystanków autobusowych Kruków-boisko oraz Kruków-światlica. W przypadku przystanku Kruków-boisko konieczna jest budowa wiaty, w przypadku Zastruża i Kruków-światlica konieczne są przebudowy istniejących wiat przystankowych.	Obecnie istniejąca infrastruktura przystankowa w Krukowie i Zastrużu jest bardzo stara i zniszczona, lub jak w przypadku przystanku Kruków-boisko nie istnieje gdyż została trwale uszkodzona i usunięta.	W dokumencie przewidziano poprawę stanu infrastruktury przystankowej wzdłuż tras linii podstawowych aglomeracyjnych. Do wsi Kruków i Zastruże zaplanowano organizację linii uzupełniającej, na której w początkowej fazie istnienia ofertę przewozową kształtować będzie operator.	Uwaga nieuwzględniona
Adam Popiołek	Ad. 12. - dotyczy transportu kolejowego	Na spotkaniu konsultacyjnym 7 maja 2015 w Wałbrzychu przekazano informację o wyborze wariantu autobusowego dla transportu aglomeracyjnego. W związku z tym transport kolejowy na terenie miasta będzie w dalszym ciągu oparty o kolej regionalną oraz dalekobieżną. Kwestie związane z obsługą Wałbrzycha i jego otoczenia kolej z punktu widzenia autora niniejszego opracowania opisane są w Części 2 w pkt. 2.1. i 2.2. W ramach zwiększenia udziału kolei w transporcie aglomeracyjnym i codziennych dojazdach do miast warto podkreślić zasadność działań opisanych w pkt. 12.4 Poprawa istniejącej oferty przewozowej transportu kolejowego w Aglomeracji Wałbrzyskiej rozpatrywanego "Programu", przy czym powinno się zwrócić szczególną uwagę na godziny przyjazdu i odjazdu pociągów z głównych ośrodków aglomeracji w stosunku do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Jeżeli występują momenty, w których dowozy i przywozy do miast koncentrują się, to do tych godzin warto dopasować rozkład jazdy pociągów, co nawet przy ograniczonej liczbie połączeń może dać efekt w postaci zwiększenia roli kolei w aglomeracji. Przykładem mogą być pociągi z Kłodzka - w obecnym rozkładzie jazdy pierwszy pociąg do Wałbrzycha Głównego przyjeżdża na godzinę 6:01, a następny na 8:40. Nie ma natomiast pociągu, który przyjeżdżałby na godzinę 7:15. Jego popularność można by dodatkowo zwiększyć przedłużając trasę do stacji Wałbrzych Szczawienko (por. pkt. 2.1. w Części 2). W przypadku małej liczby połączeń należy również podkreślić nadrzędność atrakcyjnych godzin przyjazdu i odjazdu pociągów z miasta nad bezwzględnie równoodstępowym rozkładem jazdy. W ramach komunikacji kolejowej organizowanej przez województwo warto rozpatrywać także możliwości uruchomienia połączeń w relacjach do Kamiennej Góry i Lubawki (oraz dalej do Trutnowa) oraz inne wspomniane w "Programie"		Uwaga ma charakter opinii. Część zapisów uwagi odnosi się do kwestii na jakie nie ma wpływu Aglomeracja Wałbrzyska. Uwagi odnośnie konkretnych godzin kursowania pociągów regionalnych i ogólnych zasad projektowania ich rozkładów jazdy powinny zostać skierowane do organizatora tego rodzaju przewozów, tj. do Województwa Dolnośląskiego.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii
Adam Popiołek	Ad. 12.6. Sieć komunikacyjna w transporcie drogowym	W Części 2 opisana jest szeroko koncepcja autora niniejszego opracowania dotycząca głównie planowanego węzła przesiadkowego w Śródmieściu Wałbrzycha, ale także ogólnych założeń dotyczących transportu aglomeracyjnego i regionalnego oraz integracji ich z miastem.		Uwaga ma charakter opinii. Powinna zostać skierowana do podmiotu odpowiedzialnego za budowę wspomnianego przez Autora węzła przesiadkowego.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii
Adam Popiołek	Ad. 12.6. Sieć komunikacyjna w transporcie drogowym + 13.5. Koordynacja połączeń przesiadkowych	Wątpliwości budzi planowany sposób zorganizowania komunikacji dowozowej do stacji Wałbrzych Szczawienko z osiedli Podzamcze i Piaskowa Góra. "Program" przewiduje wykorzystanie do tego celu linii nr 9 o zwiększonej częstotliwości kursowania oraz wjazdem kieszeniowym na plac przeddworcowy. Słabe strony tego rozwiązania są następujące: - wydłużenie trasy linii nr 9 jest znaczne w stosunku do rzeczywistej odległości między Podzamczem a stacją Wałbrzych Szczawienko, co daje nieatrakcyjny czas przejazdu, - linia nr 9 obsługuje połączenie Piaskowej Góry ze WSSE, a zatem dodawanie dodatkowego wjazdu kieszeniowego będzie oznaczać wydłużenie czasu przejazdu w tej relacji, a w konsekwencji zmniejszenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej; fakt ten może spotęgować oczekiwanie		Zwiększenie częstotliwości kursowania linii 9 założono wyłącznie na odcinku Podzamcze – Wyszyńskiego – PKP Wałbrzych Szczawienko bez wjazdu kieszeniowego do szpitala przy Sokołowskiego. Wraz z rozpoczęciem obsługi komunikacyjnej zintegrowanego węzła Wałbrzych Szczawienko, kursy linii 9 do zakładów przemysłowych w WSSE, powinny być realizowane od węzła trasą skróconą przez ul. Stacyjną. Wraz z znacznym wzrostem zainteresowania podróżami	Uwaga częściowo uwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		autobusów przed dworcem na pociągi w przypadku opóźnienia; trudno też wyobrazić sobie długi rozkładowy postój autobusu przed dworcem z pasażerami tranzytowymi pomiędzy przywozem pasażerów na dany pociąg a odebraniem osób przyjeżdżających. W związku z tym proponowane jest utworzenie nowych linii dowozowych niezależnych od linii nr 9, o krótkich trasach, z wykorzystaniem najkrótszego połączenia Podzamcza ze stacją za pośrednictwem ulic Gagarina i Lelewela. Trasy: Aleja Podwale (Poselska) - Aleja Podwale - Gagarina - Lelewela -Dworzec Szczawienko oraz Piaskowa Góra (lokalizacja pętli do ustalenia) - Długa - Wieniawskiego - Gagarina - Lelewela - Dworzec Szczawienko. Linie te miałyby charakter czysto dowozowy, zatem potencjalni pasażerowie nie związani z dojazdem do pociągu powinni zdawać sobie sprawę z możliwości wystąpienia nawet znacznych odchyień od rozkładu jazdy (powinni być jednak o tym poinformowani za pomocą informacji przystankowej). Przy takim układzie linii dowozowych możliwe są bardzo swobodne zmiany rozkładu jazdy w zależności od zmiany rozkładu kolei bez ingerencji w resztę układu komunikacji miejskiej.		linię nr 9, dopuszczalne będzie uruchomienie kursów dowozowych w godzinach wczesno porannych oraz późno popołudniowych na nowej linii nr 19 na trasie Podzamcze Poselska – Al. Podwale – Gagarina – Lelewela – Wrocławska – PKP Szczawienko.	
Adam Popiołek	Ad. Tab. 12.6.2. Planowana sieć komunikacyjna w transporcie drogowym na potrzeby Aglomeracji Wałbrzyskiej	Wątpliwość budzi kończenie niektórych linii (np. 21 relacji Wałbrzych-Strzegom) przy stacji Wałbrzych Szczawienko. Może to uczynić nieatrakcyjnym dojazd w wielu relacjach w stosunku do sytuacji, gdyby linia dojeżdżała do węzła w Śródmieściu, ponieważ wzdłuż trasy znajduje się wiele istotnych generatorów ruchu (szkół średnich, wyższych uczelni itp).		Przebieg trasy linii 21 zaplanowano w Wałbrzychu do węzła zintegrowanego Szczawienko , co umożliwi na wygodne przesiadki do autobusów linii 9 oraz 8 i 12/31 z pętli Szczawienko. W przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych przez gminy, rekomenduje się wydłużenie trasy linii 21 do zintegrowanego węzła przesiadkowego Wałbrzych Śródmieście.	Uwaga nieuwzględniona
Adam Popiołek	Ad. Tab. 12.6.2. i Tab. 12.7.1.	W Części 2 w pkt. 2.4.2. zaproponowano alternatywny sposób numeracji linii podmiejskich.		Numeracja linii podmiejskich nie jest istotna w tego rodzaju dokumencie. Nasza autorska propozycja takiej numeracji po części odpowiada numeracji obecnie funkcjonującej (np. linia nr 31), jak i odnosi się do numeracji historycznej z czasów WPK Wałbrzych. Jednakże ostateczny system numeracji jakie zostanie przyjęty przez Aglomeracji Wałbrzyskiej będzie wynikał z decyzji podjętych przez organizatora. Alternatywny sposób numeracji zaproponowany przez Autora uwagi, również może zostać wówczas wzięty pod uwagę.	Uwaga nieuwzględniona
Adam Popiołek	Ad. Tab. 12.9.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	Standardy wyposażenia dotyczące informacji pasażerskiej powinny zostać ujednolicone dla autobusów "nowych" i "pozostałych" w przypadku linii podstawowych.		Proszę zwrócić uwagę, że są to wymagania minimalne, rzeczywiste wymagania mogą uwzględniać wyższy standard zarówno dla pojazdów nowych i używanych.	Uwaga nieuwzględniona
Adam Popiołek	Ad. 12.12. Punktualność kursowania	Dopuszczanie możliwości odjazdu z przystanku przed czasem może być bardzo niekorzystne dla pasażerów, często znacznie bardziej niekorzystne niż w przypadku opóźnień. Przedwczesne odjazdy nie są uzasadnione ze względów ruchowych, w przeciwieństwie do opóźnień spowodowanych warunkami ruchowymi są możliwe do kontrolowania przez kierowców poprzez oczekiwanie na przystanku do rozkładowego czasu odjazdu. W przypadku notorycznego występowania tego zjawiska należy dostosowywać rozkład jazdy do rzeczywistych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami. W przypadku silnego wpływu zmieniających		W komunikacji międzygminnej i regionalnej nie należy praktykować wysoce wysrubowanych przedziałów tolerancji punktualności. Maksymalną odchyłkę dla przyspieszenia wyznaczono na poziomie nie większym niż 60 sekund, czyli nieodczuwalnym dla pasażerów. Rozwiązanie dopuszcza odjazd autobusu obsługującego linię aglomeracyjną np. 20 lub 40 sekund przed planowaną	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		<p>się w ciągu doby warunków ruchu na drogach na czasy przejazdu autobusów, wskazane jest różnicowanie czasów przejazdu pomiędzy przystankami w zależności od pory dnia. W przypadku transportu kolejowego przyspieszenia odjazdów w zasadzie nie występują, ruch regulowany jest przez posterunki zapowiadawcze. Miejskami, w których mogą wystąpić przyspieszenia, są przystanki osobowe położone na szlaku. W tym przypadku również powinna obowiązywać zasada czekania do rozkładowej godziny odjazdu w przypadku zbyt wczesnego przyjazdu. Dla punktualności oraz pewności realizacji rozkładu jazdy istotne jest, aby czas we wszystkich składnikach systemu transportowego (zegarach w pojazdach u wszystkich przewoźników, systemie informacji pasażerskiej, stronach internetowych itp.) był synchronizowany z jednym źródłem, które dodatkowo byłoby znane dla pasażerów, aby mogli również synchronizować z nim swoje zegarki. Zalecanym źródłem są serwery czasu urzędowego udostępniane przez Główny Urząd Miar.</p>		<p>godziną odjazdu. W przeciwieństwie do komunikacji miejskiej, na terenach podmiejskich i wiejskich większość przystanków komunikacyjnych nie jest wyposażona w zatoki przystankowe, na których kierujący pojazdami transportu publicznego mogą wykonać postój wyrównawczy w celu uniknięcia przyspieszenia odjazdu. Wprowadzenie rygorystycznych norm bez drobnej rezerwy na przyspieszenie do 60 sekund może doprowadzić do niepotrzebnego blokowania dróg.</p>	
Adam Popiołek	Ad. 13.4. Projektowanie rozkładów jazdy	<p>Ustalenie maksymalnej liczby zmian rozkładu jazdy do trzech rocznie może okazać się zbyt ograniczające. Dotyczy to dwóch sytuacji: możliwości szybkiego reagowania na postulaty klientów (pasażerów aktualnych i potencjalnych) oraz zmieniające się potrzeby transportowe (np. powstanie w pewnym miejscu silnego generatora ruchu) - dobrym przykładem w tej kwestii jest sposób reagowania na postulaty pasażerów przez ZTM w Warszawie; w szczególności dotyczy on zmian organizacji ruchu stałych oraz tymczasowych (często nietrafionych, czego przykładem jest koincydencja otwarcia centralnego odcinka II linii metra i zmian o charakterze doraźnym wynikającym z pożaru Mostu Łazienkowskiego, gdzie w wyniku istotnej, wyraźnie zgłaszanej sprzeczności z preferencjami pasażerów, dokonano zmiany organizacji ruchu już po kilku dniach od wprowadzenia poprzedniej); zjawisko to można w znacznym stopniu ograniczyć poprzez organizowanie konsultacji społecznych wprowadzanych zmian o zakresie odpowiadającym potrzebom lokalnym, w odróżnieniu od bardziej ogólnej formy trwających konsultacji dotyczących całości "Programu" (przykładem jest konsultacja zmian sieci komunikacyjnej w związku z planowanym otwarciem nowej linii tramwajowej na ulicy Powstańców Śląskich w Warszawie, gdzie ostateczny kształt zmian został znacznie zmieniony w stosunku do pierwotnej propozycji ZTM na skutek sugestii mieszkańców); korekt rozkładów związanych ze zmianami rozkładu jazdy na kolei, co jest bardzo istotne w zintegrowanym systemie transportowym; w sposób oczywisty częste zmiany rozkładu są niekorzystne dla czytelności systemu komunikacyjnego, jednak w związku z trwającą szeroko zakrojoną modernizacją i rewitalizacją sieci kolejowej, zmiany rozkładu jazdy pojawiają się stosunkowo często w zależności od aktualnie prowadzonych robót budowlanych; z czasem należy spodziewać się ustabilizowania rozkładu jazdy na kolei, co umożliwi dopracowanie ostatecznej formy rozkładu jazdy w skali aglomeracji.</p>		<p>Stosowny zapis usunięto z opracowania. Niemniej jednak, jeśli nowe linie aglomeracyjne zostaną zorganizowane w komunikacji powiatowej, to należy pamiętać o ograniczonej możliwości wprowadzania zmian w rozkładach jazdy, wynikającej z par. 14 ust. 2 pkt 1 lit. a Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. 2012 poz. 451): <i>Aktualizacji rozkładu jazdy przewoźnika wykonującego regularny przewóz osób dokonuje się w transporcie drogowym w przypadku planowanego wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy od:</i> <i>– dnia 1 marca albo</i> <i>– najbliższej niedzieli po zakończeniu rocznych zajęć dydaktyczno-wychowawczych w publicznych szkołach i placówkach artystycznych (tu: kiedy de facto wdrażane są wakacyjne rozkłady jazdy), albo</i> <i>– dnia 1 października,</i> <i>albo – drugiej niedzieli grudnia.</i> Zgodnie z par. 14 ust. 4 można dokonać zmian rozkładów jazdy w innych terminach niż wyżej wymienione tylko w przypadku: 1) <i>planowanego ograniczenia zakresu wykonywanych przewozów, w tym:</i> – <i>częstotliwości kursowania na danej linii komunikacyjnej,</i> – <i>liczby przystanków komunikacyjnych, na których zatrzymuje się środek transportowy na danej linii komunikacyjnej;</i> 2) <i>wystąpienia okoliczności niezależnych od przewoźnika,</i></p>	Uwaga uwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
				wymagających zmiany rozkładu jazdy. Podsumowując możliwości szybkiego reagowania na postulaty klientów oraz zmieniające się potrzeby transportowe (w przypadku poprawy oferty przewozowej) są ograniczone prawnie.	
Adam Popiołek	Ad. 13.7. Dystrybucja biletów zintegrowanych	Wśród kanałów dystrybucji biletów należy uwzględnić automaty biletowe w pojazdach, ponieważ sprzedawanie biletów przez kierowcę może spowodować znaczne wydłużenie czasów postoju na przystankach, a przez to całkowity czas podróży. Obecnie są już dostępne kompaktowe automaty biletowe obsługujące płatności monetami i kartami płatniczymi, które można umieścić w pojazdach bez zabierania dużej ilości miejsca w przestrzeni pasażerskiej. Jako cel ostateczny można ustalić stopniowe wyposażenie wszystkich pojazdów w mobilne automaty biletowe, zaczynając od pojazdów obsługujących linie najbardziej obciążone. Podobny system dystrybucji biletów funkcjonuje na liniach miejskich we Wrocławiu (automaty mobilne we wszystkich tramwajach i autobusach miejskich + automaty stacjonarne na wybranych przystankach).		Opracowanie obejmuje swoim zakresem sieć komunikacyjną w połączeniach międzygminnych, w których tradycyjną i predystynowaną dystrybucją biletów jest sprzedaż biletów przez kierowców. Będzie ona wspomagana przez sprzedaż biletów zintegrowanych w punktach stacjonarnych oraz stacjonarnych automatach biletowych w Wałbrzychu i Świdnicy.	Uwaga nieuwzględniona
Adam Popiołek	Ad. 13.8.1. Kształtowanie infrastruktury przystankowej – wprowadzenie standardu przebudowy przystanków	- Uzyskanie szerszych peronów na przystankach przy drogach wyposażonych w wąskie pobocze oraz rowy może odbywać się poprzez przykrycie rowu na długości przystanku płytą żelbetową, co nie spowoduje przerwania ciągłości odwodnienia.- Ustalając szerokość peronu jako wartość minimalną należy pamiętać o zachowaniu pasa przestrzeni wolnego od przeszkód. Szerokość tego pasa nie jest uregulowana przez przepisy drogowe dotyczące konstruowania przystanków autobusowych. Można w tej sprawie posiłkować się innymi przepisami, w szczególności kompletnymi pod względem ujęcia tematu osób o ograniczonej mobilności w transporcie zbiorowym Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (tzw. TSI PRM) dotyczącymi kolei (przepisy unijne). Podają one minimalną szerokość trasy wolnej od przeszkód 160 cm. Ponadto należy pamiętać, że perony komunikacji zbiorowej powinny mieć pas bezpieczeństwa rozumiany jako pas peronu odmierzany od krawędzi peronowej, do którego wstęp pasażerów powinien odbywać się po zatrzymaniu pojazdu. W komunikacji autobusowej i tramwajowej szerokość tego pasa przyjmuje się jako 50 cm. Pomiędzy pasem bezpieczeństwa a pozostałą powierzchnią peronu powinien znajdować się pas o kontrastowej kolorystyce i fakturze z tzw. guzkami dla osób z dysfunkcjami wzroku. Szerokość tego pasa powinna wynosić min. 30 cm i nie powinna być wliczana do szerokości pasa bezpieczeństwa ani szerokości użytkowej peronu. Należy także podkreślić, że pas z guzkami powinien być wykonywany z trwałych materiałów. Praktyka pokazuje, że popularne płytki o jasnożółtym kolorze z guzkami wykonane z betonu wibroprasowanego są bardzo nietrwałe - kolor szybko zlewa się z powierzchnią peronu, a guzki ścierają. Należy więc stosować inne rozwiązanie w tej kwestii (np. płytki betonowe z wyraźniejszą fakturą guzków, płytki kamienne, płytki nawiercane z wklejonymi metalowymi guzkami).- W węzłach sieci transportowej, gdzie trasy linii komunikacyjnych się krzyżują i przeplatają (występują relacje skrajne) nie jest korzystne lokalizowanie przystanków przed tarczą skrzyżowania. Lokalizacja przystanków za tarczą skrzyżowania zapewnia bowiem odjazd wszystkich autobusów w danym kierunku z tego samego przystanku, przez co pasażer nie musi "zgadywać" z którego przystanku wcześniej odjedzie autobus w kierunku, w którym chce podążać.- Z całą stanowczością należy podkreślić kwestię zaniechania budowy podwyższonej		Uwaga ma charakter opinii. Wierzmy, że wybrani w zamówieniu publicznym projektanci peronów przystankowych, zaplanowanych do realizacji w konsultowanym dokumencie, będą świadomi uwarunkowań i problemów związanych z ich budową (SIWZ powinna wymagać od projektantów odpowiedniego doświadczenia). Techniczne aspekty związane z projektowaniem i budową obiektów przystankowych nie są obszarem zainteresowania konsultowanego dokumentu	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		<p>krawędzi peronowej na skosach wjazdowych i wyjazdowych zatok przystankowych i przypisać jej stosowanie do długości użytkowej peronu (krawędzi peronowej). Jest to kardynalny błąd projektowy, który wpływa bardzo niekorzystnie na komfort i bezpieczeństwo pasażerów. Został on powielony w wielu projektach zrealizowanych w ostatnich latach na terenie Wałbrzycha. Nie został wyłapany na żadnym etapie weryfikacji projektu przez zarządy dróg ani nadzór budowlany. W celu spełnienia postulatów "Planu" dotyczących bezpieczeństwa i komfortu należy wręcz zdecydować o przebudowie nowych zatok w celu likwidacji przedmiotowego błędu.</p> <p>- Stosowanie punktowego podwyższenia krawędzi peronowej powinno być traktowane jako rozwiązanie doraźne lub ostateczne, kiedy wyczerpane zostaną wszystkie inne możliwości podwyższenia krawędzi na całej jej długości. Badania wykazują bowiem, że samo zrównanie peronu z krawędzią wejścia pojazdu istotnie wpływa na skrócenie czasu wymiany pasażerów na przystankach (nawet pasażerów całkowicie sprawnych, ponieważ powszechnie niesłusznie przyjmuje się, że wysokie krawędzie peronowe i niską podłogę w pojazdach stosuje się wyłącznie dla osób o ograniczonej mobilności).- W przypadku przystanków położonych na łukach należy w pierwszej kolejności dążyć do wyprostowania krawędzi peronowej, a dopiero po wyczerpaniu wszystkich możliwości manipulowanie geometrią infrastruktury drogowej stosować kompromisowe rozwiązania ostateczne. W analizie wariantów należy pamiętać o szerokiej gamie możliwych do zastosowania rozwiązań wykraczających poza formę klasycznej zatoki, np. o zatokach z krawędzią piłokształtną. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że po ustaleniu najlepszego z punktu widzenia komunikacji zbiorowej położenia przystanku należy do niej dostosowywać pozostałą infrastrukturę ulicy, a nie odwrotnie (poza przystankami położonymi w łuku dotyczy to także w szczególności lokalizacji wjazdów na posesje na długości przystanków, co jest niekorzystne i niedopuszczalne).</p>			
Adam Popiołek	Ad. 14.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach		<p>- Należy uznać za niekorzystny sposób nazywania przystanków zastosowany w komunikacji miejskiej w Wałbrzychu polegający na stosowaniu pierwszego członu nazwy będącego nazwą ulicy, na której przystanek się znajduje. Owocuje to powstawaniem szeregów przystanków zaczynających się od tego samego sformułowania (np. "Aleja Podwale - Kasztelańska", "Aleja Podwale - Hetmańska", "Aleja Podwale - Basztowa", "Aleja Podwale - Blankowa" itd.), co nie sprzyja czytelności i łatwej rozpoznawalności przystanków. Powoduje także przeładowanie informacji wizualnej (przewijająca się na ekranach w autobusach lista przystanków jest zbyt długa).- Sugestie autora niniejszych uwag dotyczące wyglądu tabliczek przystankowych oraz zestawu informacji umieszczanych na przystankach zamieszczone są w Części 2 niniejszego opracowania w pkt. 2.4.2.</p>	Uwaga ma charakter opinii. Nazwy przystanków i ich zmiany ustala Rada Miejska w Wałbrzychu na drodze stosownej uchwałą. Zalecamy zgłosić niniejszą uwagę do ZDKiUM Wałbrzych, który przygotowuje tego typu uchwały dla Rady Miejskiej.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii
Adam Popiołek	Ad. 14.2 Informacja pasażerska w pojazdach		<p>- Format informacji wyświetlanych na ekranach wewnętrznych w autobusach miejskich w Wałbrzychu należy uznać za nieczytelny i dążyć do jego zmiany (bardzo prawdopodobne jest, że zainstalowane w pojazdach sterowniki umożliwiają taką zmianę bez rozbudowy czy zmiany oprogramowania).- W nowych pojazdach korzystne byłoby umieszczanie na tylnej ścianie tablicy informacyjnej (elektronicznej) analogicznej do bocznej ze wskazaniem numeru linii i kierunku (rozwiązanie stosowane w Warszawie w autobusach miejskich).- Jeżeli pojazd wykonuje kurs wariantowy lub z wjazdem kieszeniowym, co skutkuje umieszczeniem na tablicy informacji "przez: ...", informacja ta powinna zniknąć po przejechaniu wskazanego miejsca. W nowych systemach lokalizujących pojazd (w które wyposażone są m.in. autobusy miejskie w Wałbrzychu)</p>	Uwaga ma charakter opinii. Zalecamy zgłosić niniejszą uwagę do ZDKiUM Wałbrzych.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		może się to odbywać bez ingerencji kierowcy.- Podobna zasada automatycznej zmiany treści tablicy powinna obowiązywać w przypadku linii okólnych czy półokólnych (przykład: autobusy linii A funkcjonującej jako linia półokólna względem Podzamcza przez całą trasę mają na tablicy informację mówiącą, że jadą do pętli "Dworzec Główny", podczas gdy do momentu dojazdu do granic Podzamcza informacja ta jest zbędna, a wręcz może być myląca; ten sam schemat powielają pozostałe elementy dynamicznego systemu informacji pasażerskiej - tablice elektroniczne na przystankach oraz aplikacja mobilna myBus).- W przypadku czasowej zmiany trasy informacja o tym fakcie powinna być widoczna na tablicach pojazdów w formie tekstu "Trasa zmieniona" (sposób stosowany w Warszawie), negatywnego wyświetlenia numeru linii (sposób stosowany we Wrocławiu) lub innym, przy czym istota tego oznaczenia powinna być pasażerom powszechnie znana.			
Adam Popiołek	Ad. 15.4 Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny	- Cała Część II niniejszego opracowania stanowi szeroki opis koncepcji autora dotyczącej obsługi Wałbrzycha za pomocą kolei oraz założeń do jej integracji z transportem miejskim i aglomeracyjnym w węzłach "Wałbrzych Śródmieście" oraz na stacji Wałbrzych Szczawienko. - W niniejszym opracowaniu z całą stanowczością sugerowane jest zrewidowanie planów dotyczących organizacji węzła integracyjnego przy stacji Wałbrzych Szczawienko. Sposób obsługi przez transport kolejowy oraz autobusowy opisany jest w pkt. 2 Części II, a założenia dla infrastruktury w pkt. 4 (Aneksie). W opinii autora niniejszych uwag nie jest możliwe zapewnienie odpowiedniej funkcjonalności oraz komfortu i bezpieczeństwa korzystania z węzła przy założeniu modernizacji urządzeń obsługi ruchu pasażerskiego w ich obecnym położeniu (szczególnie dotyczy to peronów kolejowych), a także zapewnienia odpowiedniej funkcjonalności placu przeddworcowego w jego dzisiejszym miejscu. Koncepcja autora niniejszego opracowania nie neguje oczywiście sensu wprowadzania doraźnych usprawnień obsługi pasażerów w obrębie stacji, jednak wprowadzane zmiany powinny mieć charakter tymczasowy, aby nie blokować możliwości dokonania pełnej przebudowy ze względów technicznych lub finansowych (tzw. prace tracone).- W odniesieniu do stacji Boguszów-Gorce Wschód, z uwagi na jej peryferyjne położenie względem zabudowy i głównych ciągów komunikacji drogowej, proponowane jest przeniesie peronów ze stacji na odcinek szlakowy w sąsiedztwo wiaduktu przy skrzyżowaniu ulic Reymonta-Kosteckiego-Pięknej, co znacznie poprawi jego bezpośrednią dostępność dla mieszkańców okolicznej zabudowy oraz w łatwy sposób skomunikuje z autobusowym transportem aglomeracyjnym poruszającym się ulicami Reymonta i Kosteckiego.- Uwagi do planów utworzenia systemu P+R: Obserwacje autora pochodzące z codziennych podróży pociągiem na trasie Wałbrzych - Wrocław - Wałbrzych prowadzą do wniosku o stale rosnącej roli indywidualnej komunikacji dowozowej do pociągów. Jest to związane z rosnącą atrakcyjnością kolei w komunikacji aglomeracyjnej i regionalnej na skutek skrócenia czasów jazdy i wprowadzenia nowego komfortowego taboru. Zapotrzebowanie na tego typu usługi wykazują wszystkie stacje i przystanki na trasie. Obecnie do parkowania samochodów wykorzystywane są istniejące place przeddworcowe oraz otoczenie prowadzących do nich dróg dojazdowych. Zjawisko nie jest w żaden sposób sformalizowane. Analizowany "Plan transportowy" zakłada wprowadzenie pewnego poziomu organizacji dla tego systemu. Uznając ogólną ideę za słuszną (obejmującą m.in. remont, utwardzenie placów, wyznaczenie miejsc postojowych, separację od ciągów pieszych itp.), wątpliwości autora budzą w szczególności		<p>Koncepcja integracji transportu zbiorowego przy stacji Wałbrzych Szczawienko zaprezentowana przez Autora uwagi w aneksie do autorskiej Części II, polegająca na przeprojektowaniu stacji Wałbrzych Szczawienko i zamienieniu miejscami części towarowej z pasażerską jest zbyt śmiałym pomysłem, którego realizacja ma bardzo niewielkie szanse na realizację w ciągu najbliższych 10 lat. Rozumiemy dobre intencje Autora, ale to wymagałoby przebudowy całości układu torowego stacji, łącznie z przebudową obu głowic wraz urządzeniami sterowania ruchem. Skomplikowany układ torowy tej stacji ma swoje historyczne korzenie (szczególnie widoczne w układzie rozjazdów głowicy północnej). Zakres robót, który porządkowałby przebiegi i układ peronów na tej stacji, a tym samym przystosowałby ją do obecnego otoczenia przestrzenno-krajobrazowego jest zadaniem bardzo kosztownym. O takim zakresie przebudowy stacji można byłoby myśleć gdyby linia nr 274 wchodziła w skład jednego z europejskich korytarzy transportowych, ale tak nie jest.</p> <p>W naszej opinii, utworzenie nowego przystanku kolejowego przy wiadukcie na skrzyżowaniu ulic Reymonta – Kosteckiego – Pięknej jest ze względów technicznych znacznie utrudnione, gdyż perony musiałyby zostać zlokalizowane w przekopie ograniczonym murami oporowymi i budynkiem mieszkalnym. Nie możliwości przesunięcia tych obiektów. Z drugiej strony, nie będzie możliwości budowy infrastruktury uzupełniającej powiązanej z drogami dojazdu oraz miejscami postojowymi dla samochodów i rowerów również z powodu braku odpowiednich wolnych powierzchni przy wspomnianych</p>	Uwaga nieuwzględniona

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		<p>liczby miejsc przewidziane dla poszczególnych stacji i przystanków kolejowych. W systemie P+R osoba przyjeżdżająca na stację samochodem musi mieć pewność, że znajdzie miejsce postojowe i będzie mogła przesiąść się do pociągu. Zaprezentowana na spotkaniu konsultacyjnym 7 maja 2015 w Wałbrzychu liczba miejsc np. dla stacji Imbramowice (8) czy Wałbrzych Szczawienko (20) wydaje się być zbyt mała. Własne obserwacje dokonane w ostatnim czasie pokazują, że już obecnie liczba samochodów parkowanych przy tych stacjach w nieformalnym systemie P+R wynosi odpowiednio ponad 10 i około 20 każdego dnia. Obawy zatem budzi możliwość ograniczenia liczby miejsc dostępnych w systemie po jego sformalizowaniu w stosunku do stanu dzisiejszego. W związku z tym należy przewidzieć możliwość ich rozbudowy w odniesieniu do poszczególnych stacji i przystanków. Liczba pasażerów kolei korzystających dziś z nieformalnego P+R może się zmniejszyć po utworzeniu atrakcyjnej dowozowej komunikacji autobusowej.- Parkingi rowerowe w systemie B+R poza zadaniem powinny posiadać jakąś formę kontroli w celu zabezpieczenia rowerów przed kradzieżami i dewastacją. Tam, gdzie istnieje możliwość nadzorowania ich przez obsługę stacji, należy ten fakt wykorzystać. Tam, gdzie nie jest to możliwe można zasugerować zastosowanie zamkniętych boksów na rowery.</p>		<p>ulicach. Również sama lokalizacja nowego przystanku nie jest w pełni odpowiednia. Uśredniona droga dojazdu do obecnie istniejących peronów przystanku Boguszów-Gorce Wschód z osiedla przy ul. Reymonta i Pstrowskiego będzie podobna do uśrednionej drogi dojazdu do proponowanego przystanku (wejście na nowe perony będzie możliwe tylko z okolic istniejącego wiaduktu). Udostępnienie Osiedla Krakowskiego transportowi kolejowemu (przy czym już dziś jego mieszkańcy mogą dotrzeć na przystanek Boguszów-Gorce Wschód) nie przyniesie widocznych korzyści w porównaniu z potencjalnie poniesionymi dużymi kosztami budowy takiego przystanku.</p> <p>Odnośnie porównania ilości samochodów parkujących obecnie przy przystankach i stacjach kolejowych, a proponowanych w konsultowanym dokumencie liczb miejsc postojowych, należy wziąć pod uwagę, że przeprowadzenie inwestycji parkingowej wymaga ostatecznego zajęcia jakiejś części działki gminnej lub kolejowej. W większości przypadków dostępna przestrzeń jest ograniczona do konkretnych wymiarów. Proszę zwrócić uwagę, że dziś kierowcy parkując samochody, stawiają je niekiedy w miejscach do tego nie przeznaczonych, a które nie można zająć inwestycją parkingową. Brak odpowiedniej, w interpretacji Autora uwagi, liczby miejsc postojowych jest uwarunkowane konkretnymi ograniczeniami, które projektanci będą musieli wziąć pod uwagę, a które nie stanowią przeszkody dla kierowców parkujących dziś swoje samochody na tzw. niesformalizowanych parkingach („parkowanie gdzie popadnie”).</p> <p>Koszt montażu i eksploatacji zamkniętych boksów na rowery jest niewspółmierny do otrzymanych korzyści (wynikający z częstych awarii tego typu urządzeń).</p> <p>Niektóre fragmenty uwagi mają charakter opinii.</p>	
Adam Popiołek	Ad. 15.7 Rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz montaż automatów biletowych	Tablice dynamicznej informacji pasażerskiej powinny być montowane w pierwszej kolejności w węzłach komunikacyjnych i na najważniejszych przystankach (w węzłach bardzo korzystne byłoby ponadto stosowanie tablic zbiorczych dla wszystkich przystanków). Docelowo system powinien być rozszerzany, przy czym należy to robić kompleksowo na całych odcinkach międzywęzłowych sieci, rozpoczynając od odcinków najbardziej obciążonych (na których kursuje największa liczba linii). Tablice na przystankach międzywęzłowych nie muszą mieć		Uwaga ma charakter opinii. Zalecamy zgłosić niniejszą uwagę do ZDKIUM Wałbrzych.	Nie dotyczy – uwaga posiada charakter opinii

Autor	Część dokumentu do której odnosi się uwaga (pisownia oryginalna)	Treść uwagi (pisownia oryginalna)	Uzasadnienie uwagi (pisownia oryginalna)	Stanowisko Wykonawcy	Status zmiany (uwaga uwzględniona/ uwaga częściowo uwzględniona/ uwaga nieuwzględniona/ nie dotyczy)
		wielkoformatowej postaci, a jedynie ograniczoną formę. Pewne rodzaje tablic można zamontować nawet na zwykłych słupkach przystankowych.			