

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Kobierzyce



Dokument wykonany przez:



Wrzesień 2014

Spis treści

I Część tekstowa Planu	4
1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem	4
1.1. Informacje ogólne o Gminie Kobierzyce	4
1.2. Demografia	4
1.3. Gospodarka	7
1.4. Sfera społeczna.....	7
2. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.....	8
2.1. Komunikacja międzygminna w Gminie Kobierzyce	8
2.2. Regionalny osobowy transport kolejowy	10
2.3. Regionalny osobowy transport drogowy	10
3. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem.....	13
3.1. Zagospodarowanie przestrzenne	13
3.2. Wpływ transportu na środowisko	14
3.2.1. Emisja spalin	14
3.2.2. Emisja hałasu	14
4. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym	15
4.1. Ocena potrzeb przewozowych	15
4.2. Najważniejsze generatory ruchu	18
5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu	19
5.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową.....	19
6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	20
7. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	22
7.1. Gwarantowana dostępność miejskiego transportu publicznego w czasie.....	22
7.2. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.....	24
7.3. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych	24
7.4. Standard w zakresie ochrony środowiska	25
8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym.....	25
8.1. Aspekty prawne i struktury zarządzania publicznym transportem zbiorowym w Gminie Kobierzyce	25
8.2. Wybór operatora.....	26
8.3. Wyznaczanie tras linii komunikacyjnych	27

8.4.	Projektowanie rozkładów jazdy	28
8.5.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego	29
8.6.	Dystrybucja biletów przejazdowych.....	30
8.7.	Zarządzanie drogami, infrastrukturą przystankową i dworcową	31
9.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów	32
9.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach.....	33
9.2.	Informacja pasażerska w pojazdach.....	33
9.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	33
10.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	34
10.1.	Rozwój sieci połączeń.....	34
10.2.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych	35
10.3.	Cyklobus	36
10.4.	Integracja taryfowa transportu publicznego.....	36
10.5.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych	37
10.6.	Infrastruktura drogowa i przystankowa transportu publicznego.....	37
II	Część graficzna Planu	37
	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	37
	Spis tabel.....	39
	Spis rysunków.....	39

I Część tekstowa Planu

1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem

1.1. Informacje ogólne o Gminie Kobierzyce

Gmina Kobierzyce znajduje się w województwie dolnośląskim w powiecie wrocławskim, w jego centralnej części i rozciągnięta jest w osi północ – południe. Od północy graniczy z Gminą Wrocław, od wschodu z Gminami: Siechnice, Żórawina, Borów. Od południa z Gminą Jordanów Śląski, a od zachodu z Gminami Sobótka i Kąty wrocławskie. Gmina Kobierzyce wchodzi w skład aglomeracji wrocławskiej (jest członkiem – akcjonariuszem Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej).

Gmina ma dobrze rozwiniętą sieć połączeń drogowych – na północy Gminy, w Bielanych Wrocławskich znajduje się węzeł autostradowy na autostradzie A4 (węzeł dróg A4 i DK35), ponadto Gminę przecina południkowo DK8 (przechodząca w S8), która w Gminie Kobierzyce krzyżuje się z autostradą A4.

Siedziba Gminy – Kobierzyce – oddalana jest od centrum Wrocławia o ok. 20 km, natomiast od Międzynarodowego Portu Lotniczego Wrocław – Strachowice – ok. 22 km. Węzeł Autostradowy Wrocław – Południe (węzeł autostrad A4 i A8) oddalony jest o 10 km od siedziby Gminy.

Gmina Kobierzyce realizuje współpracę w ramach umów partnerskich z gminami: Piove di Sacco (Włochy), Raesfeld (Niemcy), Kobeřice (Czechy) oraz ze Wspólnotą Gmin Kantonu Lencloutrais (Francja).

1.2. Demografia

Według danych na 31 grudnia 2013 r. Gminę zamieszkiwały 18 232 osoby, z czego kobiety – 9377 (51,4%), na obszarze 149,26 km² co daje gęstość zaludnienia na poziomie 122 osób/km² i nie odbiega ona znacząco od średniej dla Polski.

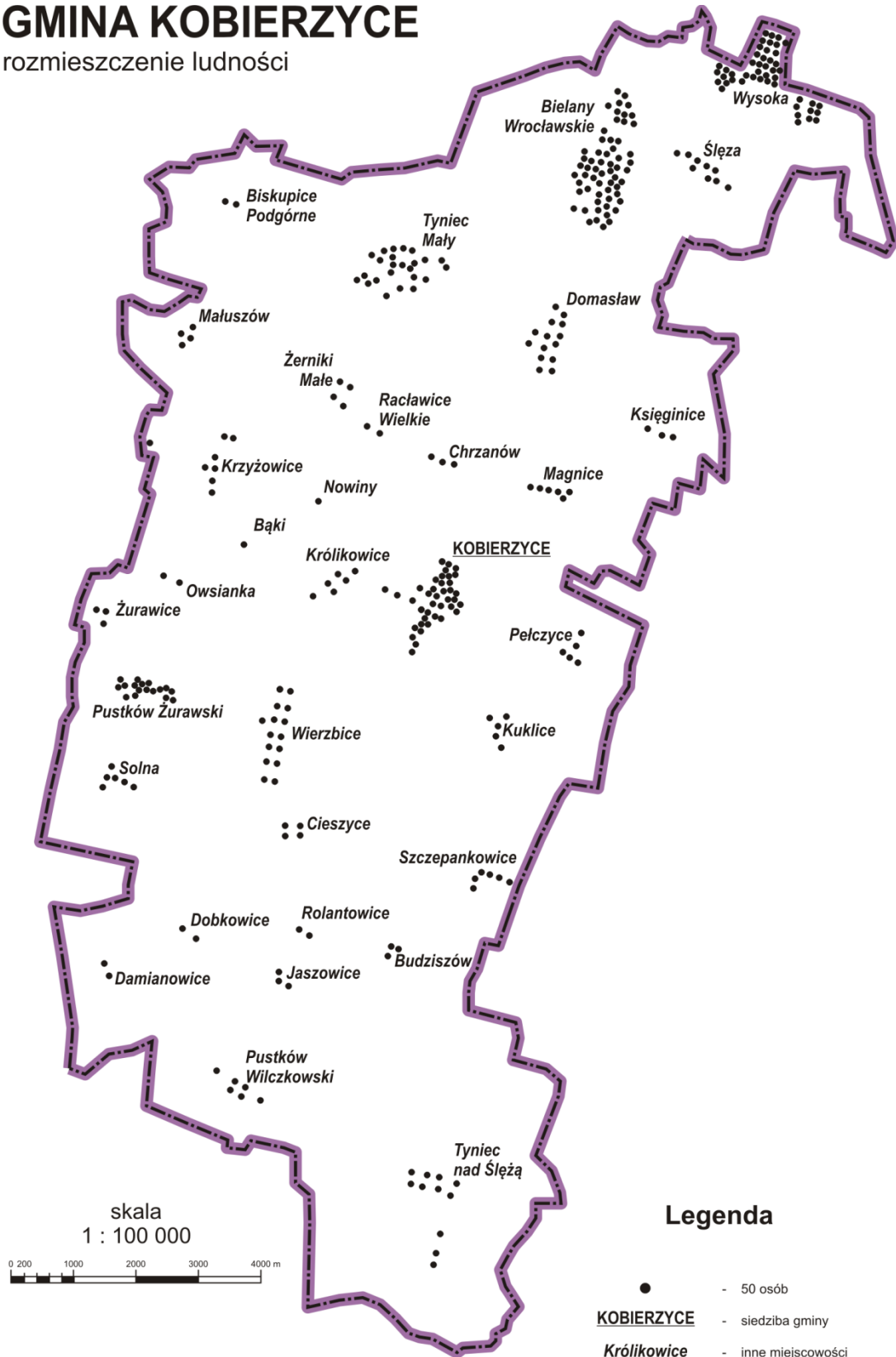
Tab. 1.2.1. Zmiany demograficzne w Gminie Kobierzyce

L.p.	Wskaźnik	2002	2006	2011	2012
1.	Urodzenia	103	210	223	207
2.	Zgony	97	121	140	110
3.	Napływ ludności, w tym:	350	668	541	659
4.	Odptyw ludności, w tym:	155	225	200	224
5.	Saldo zmian	195	443	341	435

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

GMINA KOBIERZYCE

rozmieszczenie ludności



Rys. 1.2.1. Rozmieszczenie ludności w Gminie Kobierzyce.

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 1.2.2. Wskaźniki demograficzne Gminy Kobierzyce na tle województwa dolnośląskiego.

L.p.	Wskaźnik	2004	2010	2012	2013
1.	Ludność	12 814	16 788	17 684	18 232
	- w województwie dolnośląskim	2 893 055	2 917 242	2 914 362	2 909 997
2.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	2 347	3 146	3 381	3 451
	-- w województwie dolnośląskim	441 759	409 988	407 319	405 880
3.	Osoby w wieku produkcyjnym	8 844	11 734	12 204	12 564
	-- w województwie dolnośląskim	2 005 500	2 013 562	1 975 484	1 951 966
4.	Osoby w wieku poprodukcyjnym	1 623	1 908	2 099	2 217
	-- w województwie dolnośląskim	445 796	493 692	531 559	552 151
5.	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	9,8	3,4	3,4	3,4
	- w województwie dolnośląskim	13,6	7,8	8,3	8,2
6.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	0,5	5,4	4,7	5,4
	-- w województwie dolnośląskim	-1,2	-0,1	-1,1	-1,6
7.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-0,9	1,6	1,7	2,4
	-- w województwie dolnośląskim	0,2	0,4	0,3	0,4
8.	Osoby pracujące na obszarze gminy	4 559	21 345	19 627	b.d.
	- na obszarze województwa dolnośląskiego	592 966	700 560	695 680	b.d.

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

1.3. Gospodarka

Najważniejszymi miejscowościami gminy są: Kobierzyce – położone w centrum Gminy – pełniące rolę jej siedziby i lokalnego ośrodka kulturalno-oświatowego oraz Bielany Wrocławskie – położone na północy, bezpośrednio graniczące z Wrocławiem – mające charakter podmiejskiego osiedla. Bielany Wrocławskie stanowią główny ośrodek handlowy i transportowy Gminy, dzięki położeniu koło węzła autostradowego. Ponadto w najbliższej okolicy miejscowości znajduje się kompleks handlowy (m. in. Ikea, Tesco, Makro, Auchan, Leroy Merlin, Black Red White, Castorama, Obi, Park Handlowy Bielany) będący jednocześnie miejscem pracy. W okolicy Bielan Wrocławskich znajdują się także zakłady: Cadbury Wedel Poland Cargill, Passauer Neue Presse, parki technologiczne Prologis i Panattoni oraz budowane magazyny Amazon.com.

Do innych ważnych ośrodków ludzkich na terenie gminy można zaliczyć:

- Wysoką – wieś o charakterze podmiejskiego osiedla (z zabudową wielopiętrową i jednorodziną), stale rozbudowującą się ze względu na bliskość do Wrocławia,
- Tyniec Mały – wieś położoną w północnej części gminy, mającą charakter wsi – osiedla podmiejskiego,
- Biskupice Podgórne – niewielka wieś położona na północno-zachodniej części Gminy. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są fabryki LG, Dong Seo Display, Dong Yang Electronics, Toshiba, etc.

Pozostałe miejscowości rozlokowane są równomiernie po całej gminie. Obecnie większość z nich przechodzi fazę semiurbanizacji, co w przyszłości może jeszcze zwiększyć liczbę ludności – w szczególności dotyczy to miejscowości w północnej części gminy, w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia.

1.4. Sfera społeczna

Mieszkańcy gminy mają do dyspozycji placówki oświatowe mogące zapewnić wykształcenie na poziomie podstawowym i średnim. Ze względu na specyfikę położenia – w sąsiedztwie miasta wojewódzkiego – część uczniów kształci się w szkołach na terenie Wrocławia. Dotyczy to w szczególności uczniów szkół ponadgimnazjalnych.

Tab. 1.4.1. Edukacja w Gminie Kobierzyce (stan na dzień 24.07.2014 r.)

Placówka	Liczba placówek [szt.]
Przedszkola	4
Szkoły podstawowe	5
Gimnazja	2
Szkoły zawodowe	1
Technika	1
Szkoły policealne	1

Źródło: <http://ug-kobierzyce.sisco.info/>, <http://www.pzs-krzyzowice.wroc.pl/>

Na terenie Gminy funkcjonuje 5 ośrodków zdrowia w Kobierzycach, Pustkowie Wilczkowskim, Pustkowie Żurawskim, Ślężie i Tyńcu Małym.

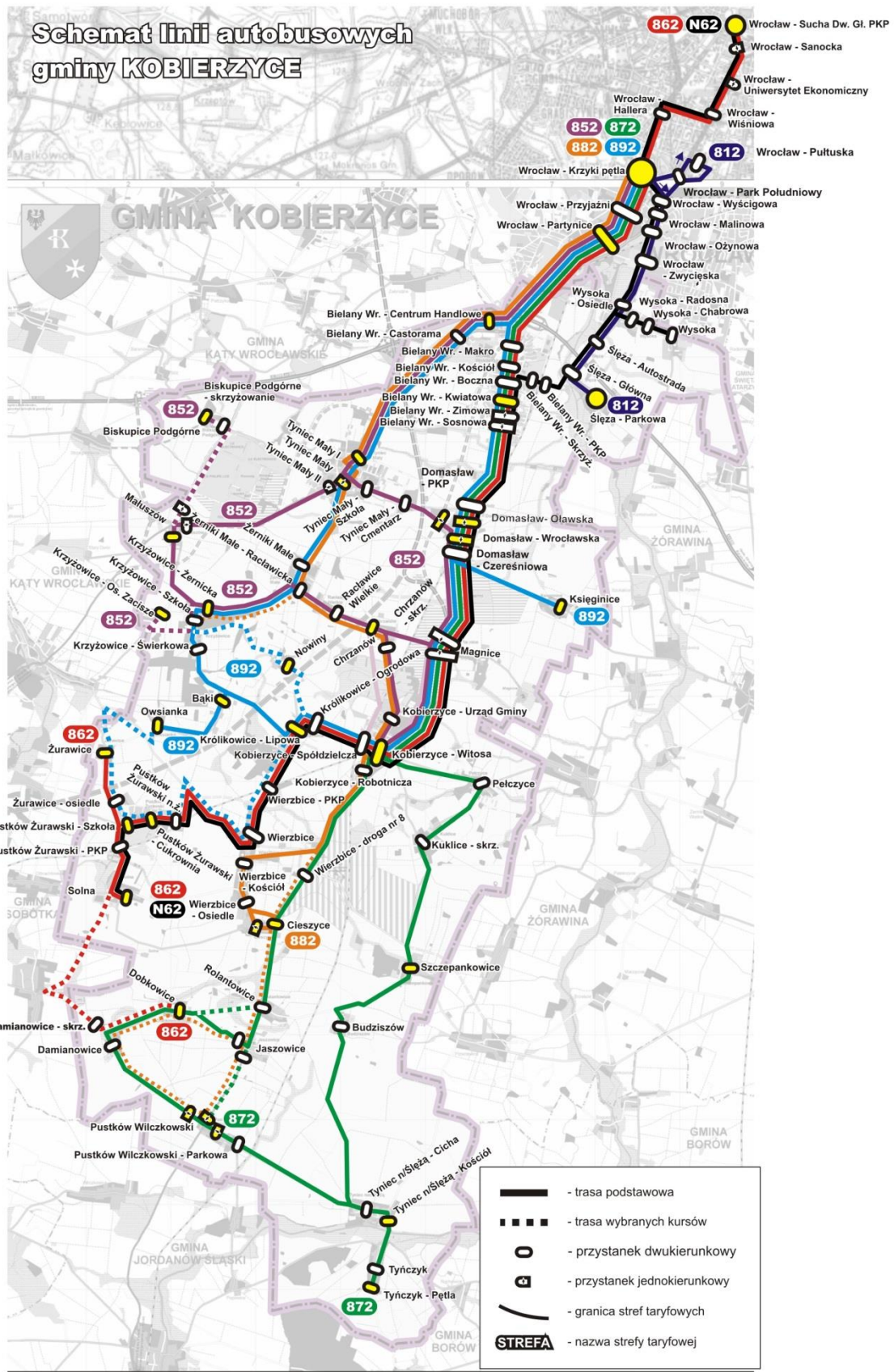
2. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem

2.1. Komunikacja międzygminna w Gminie Kobierzyce

Na obszarze Gminy Kobierzyce funkcjonuje 7 linii komunikacji międzygminnej (podmiejskiej) oraz 2 linie miejsko-podmiejskie, uruchamiane na podstawie stosownych porozumień zawartych pomiędzy Gminą Kobierzyce i Gminą Wrocław. Wszystkie linie łączą Wrocław z miejscowościami w Gminie Kobierzyce. Organizatorem przewozów na liniach 812, 852, 862, 872, 882, 892 i N62 jest Gmina Kobierzyce, a operatorem połączeń konsorcjum firm Bus Marco Polo Wratislavia 1992 Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A. Organizatorem przewozów na liniach 133 i 612 jest Gmina Wrocław, operatorem zaś – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.

Linie komunikacji międzygminnej łączą węzeł przesiadkowy „Krzyki” we Wrocławiu z miejscowościami w Gminie Kobierzyce. Dwie linie (862 i N62) kursują w wydłużonej relacji do Dworca Głównego PKP we Wrocławiu, jednakże z uwagi na odrębną taryfę nie pełnią znaczącej roli w przewozach wewnątrzmijskich. Linia N62 kursuje w porze nocnej.

Linie 133 i 612 mają charakter połączeń miejsko-podmiejskich, co oznacza że obsługują głównie przewozy wewnątrzmijskie, a dodatkowo realizują funkcje dowozowe z obszarów podmiejskich do Wrocławia, odpowiednio z centrum handlowego Auchan (linia 133) oraz z Bielán Wrocławskich, Wysokiej i Ślęzy (linia 612).



Rys. 2.1.1. Schemat przebiegu tras linii komunikacyjnych na terenie Gminy Kobierzyce (stan na 1.07.2014).

Źródło: opracowanie Gminy Kobierzyce

2.2. Regionalny osobowy transport kolejowy

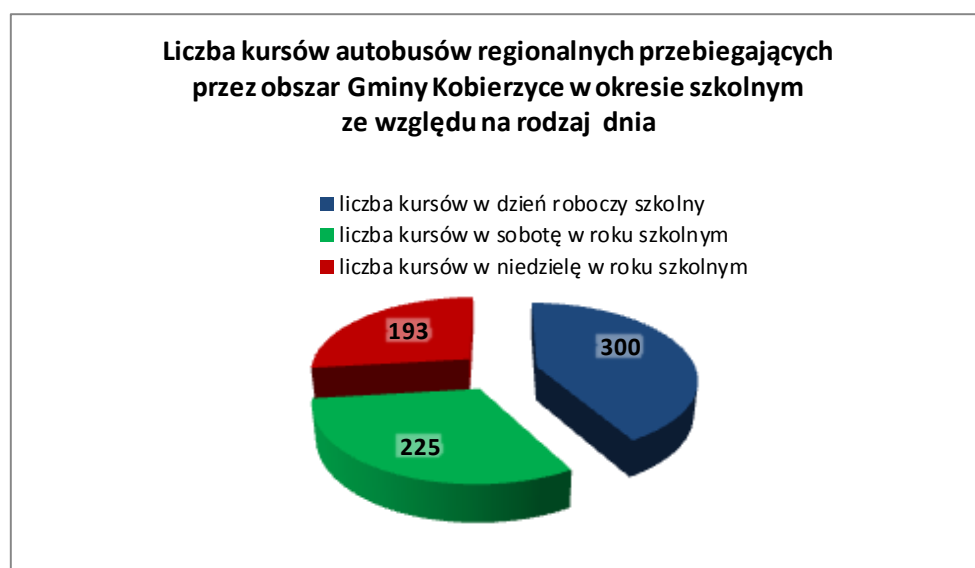
Przez obszar Gminy Kobierzyce przebiegają dwie linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 285 Wrocław Główny – Kobierzyce – Sobótka – Świdnica Przedmieście. Na odcinku Wrocław Główny – Sobótka Zachodnia oraz Pszenno – Świdnica Przedmieście prowadzony jest ruch towarowy, natomiast na odcinku Sobótka Zachodnia – Pszenno linia jest nieczynna. W granicach Gminy Kobierzyce znajdują się przystanki kolejowe: Bielany Wrocławskie, Domasław, Kobierzyce, Wierzbice Wrocławskie i Pustków Żurawski. Na całym odcinku linii 285 leżącym w granicach Gminy Kobierzyce obowiązuje prędkość 20 km/h.
- Linia kolejowa nr 310 Kobierzyce – Piława Górna, jest na całym odcinku nieczynna i nieprzejezdna.

Kolejowe przewozy pasażerskie na terenie Gminy Kobierzyce nie są prowadzone od 2000 roku. Stan infrastruktury kolejowej oceniany jest jako niedostateczny.

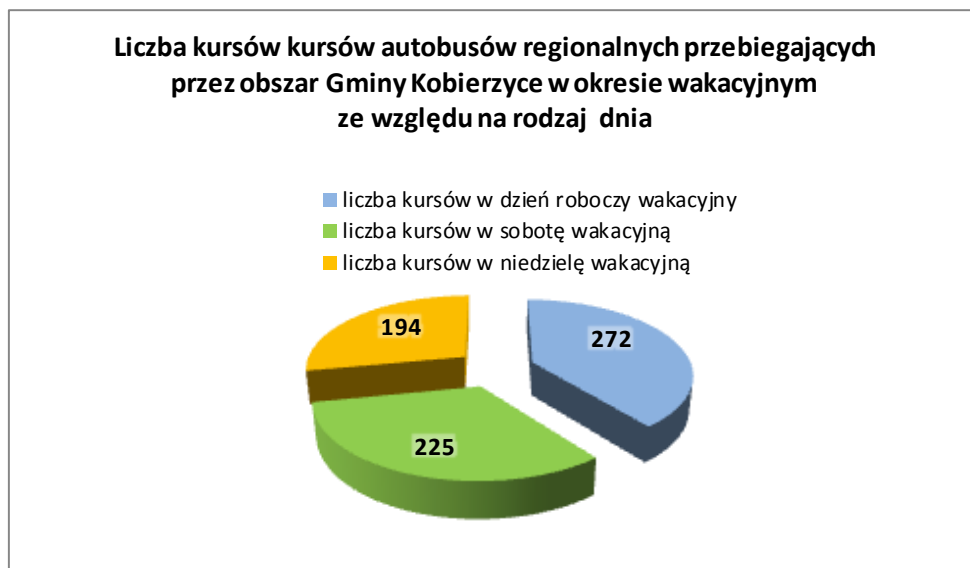
2.3. Regionalny osobowy transport drogowy

Przez Gminę Kobierzyce przebiegają dwie drogi krajowe o znaczeniu ponadregionalnym: nr 8 z Wrocławia w kierunku Ząbkowic Śląskich i Kłodzka oraz nr 35 z Wrocławia w kierunku Świdnicy i Wałbrzycha. Drogami tymi przebiegają korytarze komunikacji autobusowej o dużym natężeniu. Autobusy korzystające z drogi krajowej nr 8 kursują przez Kobierzyce lub z pominięciem tej miejscowości (na terenie gminy zatrzymują się wówczas tylko w Bielanych Wrocławskich). Niewielka część kursów przebiegających drogą krajową nr 35 wykonywana jest po wydłużonej trasie, wiodącej od Tyńca Małego przez Żerniki Małe i Krzyżowice do Małuszowa. Ponadto połączenia autobusowe realizowane są na trasie Przeclawice – Wysoka – Wrocław (linia 513), z jednym przystankiem na terenie gminy – w Wysokiej przy ul. Lipowej.



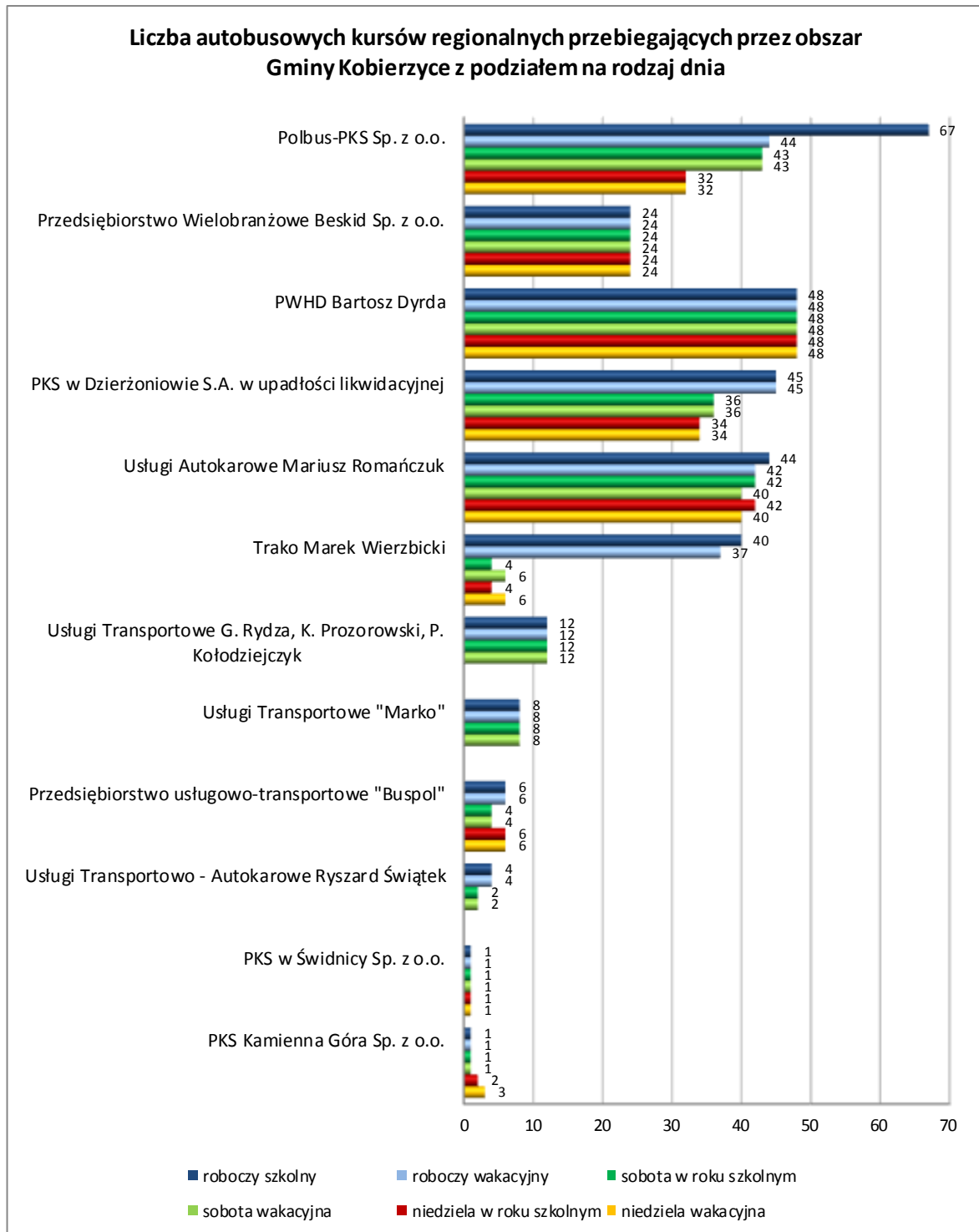
Rys. 2.3.1. Liczba kursów w komunikacji regionalnej, przebiegających przez obszar Gminy Kobierzyce, w poszczególnych typach dni w okresie szkolnym

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 2.3.2. Liczba kursów w komunikacji regionalnej, przebiegających przez obszar Gminy Kobierzyce, w poszczególnych typach dni w okresie wakacyjnym

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 2.3.3. Liczba kursów w komunikacji regionalnej, przebiegających przez obszar gminy Kobierzyce, z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników

Źródło: opracowanie własne.

3. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

3.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Gmina Kobierzyce charakteryzuje się zróżnicowanym zagospodarowaniem przestrzennym, w związku z czym można ją podzielić na 3 obszary różniące się pod względem zagospodarowania. Północny obszar Gminy zdominowany jest przez rozlokowane tam liczne obiekty przemysłowe i handlowe – w szczególności w okolicy Bielani Wrocławskich i Biskupic Podgórnych. Jednocześnie powoduje to ciągły spadek powierzchni przeznaczonych pod rolnictwo. Miejscowości na tym obszarze – w szczególności – Bielany Wrocławskie, Tyniec Mały i Wysoka – podlegają procesowi semiurbanizacji. Drugi obszar – centralny, wraz z Kobierzycami – pozbawiony jest większych ośrodków przemysłowych i handlowych. Wszystkie miejscowości także poddane są procesowi semiurbanizacji, jednakże w mniejszym stopniu. Południowa część Gminy obejmuje niewielkie miejscowości o małej liczbie mieszkańców. W centralnej i południowej części Gminy obszarowo dominują tereny rolnicze.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kobierzyce¹ wyznaczono kilka obszarów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą. Największy obszar obejmuje tereny między Bielaniem Wrocławskim i Małuszowem oraz Bielaniem Wrocławskimi i Magnicami. W Studium wyznaczono także tereny pod rozbudowę osiedli mieszkaniowych w każdej wsi Gminy Kobierzyce. Ponadto dokument ten określa kierunki rozwoju systemu komunikacyjnego. Studium wskazuje na:

- potrzebę budowy nowego węzła autostradowego, który w przyszłości umożliwiłby zmianę przebiegu DK35 (pominięcie wsi Małuszów, Tyniec Mały i Bielany Wrocławskie),
- dwa warianty przedłużenia w kierunku południowym drogi ekspresowej S8,
- budowę drogi wojewódzkiej „Bielany – Łany – Długotłęka”,
- korektę przebiegu drogi wojewódzkiej 346 (obwodnica Wierzbic)
- rozbudowę sieci dróg gminnych w celu aktywizacji obszarów gminy,
- fizyczne utrzymanie istnienia linii kolejowych nr 285 i 310, z opcją ich uruchomienia.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego² w koncepcjach rozwoju zapisana jest budowa obwodnicy Małuszowa oraz łącznika od DK35 (okolice Gniechowic) do przyszłego węzła Strzeganowice na A4 i modernizacja innych dróg w celu dostosowania do obowiązujących przepisów z ewentualną zmianą jej przebiegu.

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030³ w ramach uzupełniającej sieci dróg ekspresowych, które będą obejmowały odcinki zapewniające obsługę obszarów obecnie niedostatecznie dostępnych, m.in. Kotliny Kłodzkiej w III etapie przewidywanego rozwoju sieci drogowej planuje się drogę ekspresową Wrocław – Kłodzko – Granica Państwa, która przebiegać będzie przez teren Gminy Kobierzyce.

¹ Uchwała nr XXXVI 418 09 Rady Gminy Kobierzyce z dnia 28 sierpnia 2009r. w sprawie przyjęcia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Kobierzyce.

² Uchwała nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 roku w sprawie przyjęcia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego Perspektywa 2020.

³ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

3.2. Wpływ transportu na środowisko

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

3.2.1. Emisja spalin

Do najważniejszych dróg na obszarze gminy Kobierzyce należą: autostrada A4, droga ekspresowa S8 oraz drogi krajowe nr 8 i 35. Ich obecność skutkuje emitowaniem przez środki transportu zanieczyszczeń komunikacyjnych, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły.

Na podstawie „Raportu o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2012 roku”, na obszarze Gminy Kobierzyce, będącej częścią strefy dolnośląskiej (obejmującej wszystkie powiaty województwa dolnośląskiego z wyjątkiem miast: Wrocław, Legnica i Wałbrzych), w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, stwierdzono występowanie przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM 10 z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej – w związku z czym zalecane jest wdrożenie naprawczych programów ochrony powietrza – oraz przekroczenie dopuszczalnego poziomu benzo(a)pirenu oraz ozonu (w kryterium ochrony roślin oraz zdrowia ludzi). Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa dolnośląskiego w roku 2012, tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, ołów, benzen i pył zawieszony PM 2,5 oraz dwutlenek siarki i dwutlenek azotu (w kryterium ochrony roślin) osiągały niskie wartości stężeń, nie przekraczające wartości dopuszczalnych.

3.2.2. Emisja hałasu

W Gminie Kobierzyce głównym źródłem hałasu jest przemysł oraz transport. W przypadku tego drugiego, hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy oraz w nieznacznym stopniu kolejowy. Przebieg przez obszar powiatu dróg A4, S8, 8 i 35, skupiających ruch tranzytowy, wpływa na obniżenie poziomu hałasu na obszarach zurbanizowanych, lecz generuje ten czynnik wzdłuż tras przebiegu wspomnianych dróg.

W 2011 roku dokonano oceny stanu klimatu akustycznego na drogach powiatu wrocławskiego. Pomiarami objęto dwie lokalizacje na terenie Gminy Kobierzyce. W obu punktach pomiarowych stwierdzony równoważny poziom hałasu L_{Aeq} w porze dziennej przekraczał dopuszczalne normy⁴.

4 Dopuszczalny równoważny poziom hałasu L_{Aeq} pochodzącego od dróg kołowych i linii kolejowych w porze dziennej wynosi:

- 50 dB w strefie ochronnej „A” uzdrowiska oraz na terenach szpitali poza miastem,
- 61 dB na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, terenach związanych ze stałym lub czasowym przebywaniem dzieci i młodzieży, na terenach domów opieki oraz szpitali w miastach,

Tab. 3.2.2.1. Wyniki pomiaru hałasu na terenie gminy Kobierzyce w 2011 r.

L.p.	Lokalizacja punktów pomiarowych	LAeq D dzień T=16 h
1.	Tyniec Mały, ul. Świdnicka/Parkowa	67,2
2.	Bielany Wrocławskie 11	69,5

Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2011 roku, WIOŚ Wrocław.

Od grudnia 2010 roku oddawano sukcesywnie kolejne odcinki AOW, której fragmentem jest odcinek drogi ekspresowej z Kobierzyc do węzła Wrocław Południe (A4) o długości 4,4 km, omijający Bielany Wrocławskie, zaś w 2011 roku otwarto obwodnicę Tyńca Małego (obwodnica jest częścią drogi krajowej nr 35 i łączy się z AOW w obrębie węzła Kobierzyce). Należy założyć, iż inwestycje te w znacznym stopniu przyczyniły się do ograniczenia hałasu drogowego na obszarach zurbanizowanych północnej części Gminy Kobierzyce, w związku z czym prezentowany wyżej poziom hałasu może odbiegać od występującego współcześnie.

4. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

4.1. Ocena potrzeb przewozowych

Z uwagi na sąsiedztwo miasta Wrocławia, tereny Gminy Kobierzyce położone przy granicy z Wrocławiem stały się atrakcyjnym miejscem rozwoju osiedli mieszkaniowych. W ostatnich latach na ich obszarach osiedlają się również mieszkańcy Wrocławia mający z miastem bezpośrednie powiązanie zawodowe, edukacyjne, społeczne i kulturalno-edukacyjne.

Najważniejszymi cechami systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Kobierzyce są:

- realizacja potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Kobierzyce w transporcie publicznym wyłącznie komunikacją autobusową, w większości poprzez system połączeń organizowanych przez gminę,
- obsługa komunikacyjna Wysokiej i Ślęzy (drugiej i dziewiątej miejscowości w gminie pod względem liczby mieszkańców) komunikacją gminną w marginalnym stopniu – podstawę obsługi komunikacyjnej tych miejscowości stanowi miejsko-podmiejska linia 612, organizowana przez Gminę Wrocław, niedostosowana do potrzeb mieszkańców (zbyt mała liczba kursów),

- 65 dB na terenach zabudowy wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenach zabudowy zagrodowej, terenach rekreacyjno-wypoczynkowych oraz terenach mieszkaniowo-usługowych.

Źródło: Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109)

- operowanie na terenie gminy linii 133, 602 i 607, organizowanych przez Gminę Wrocław jako zapewniających połączenie dla mieszkańców Wrocławia do celów podróży (obiekty handlowe, zakłady pracy) zlokalizowanych w Gminie Kobierzyce,
- tranzytowy charakter regionalnych połączeń autobusowych, obsługiwanych przez przedsiębiorstwa PKS oraz prywatne, zatrzymujących się na terenie Gminy Kobierzyce na niewielkiej liczbie przystanków, zlokalizowanych – z nielicznymi wyjątkami – wyłącznie wzdłuż głównych dróg.

Poniżej zaprezentowano liczbę pasażerów komunikacji międzygminnej generowaną przez poszczególne miejscowości położone na terenie Gminy Kobierzyce na podstawie badań marketingowych z 2012 roku. Potoki pasażerskie występujące obecnie w Wysokiej, Ślęzie oraz Cieszycach i Wierzbicach najprawdopodobniej osiągają wartości większe od prezentowanych w tabeli dzięki uruchomieniu linii 812, 882 oraz dodatkowych kursów linii N62.

Niezależnie od wyników badań potoków pasażerskich, o przebiegu linii komunikacyjnych oraz obowiązujących częstotliwościach decydują także: lokalizacja generatorów ruchu, gęstość zaludnienia obszarów objętych niniejszym planem oraz liczba mieszkańców poszczególnych miejscowości.

Tab. 4.1.1. Liczba pasażerów komunikacji międzygminnej w miejscowościach Gminy Kobierzyce.

L.p.	Miejscowość	Liczba pasażerów
1	Bąki	11
2	Bielany Wrocławskie	629
3	Biskupice Podgórne	13
4	Budziszów	30
5	Chrzanów	23
6	Cieszycze	16
7	Damianowice	13
8	Dobkowice	21
9	Domastaw	164
10	Jaszowice	3
11	Kobierzyce	382
12	Królikowice	84
13	Krzyżowice	99
14	Księginice	20
15	Kuklice	18
16	Magnice	90
17	Małuszów	20
18	Nowiny	7
19	Owsianka	11
20	Pełczyce	31
21	Pustków Wilczkowski	55
22	Pustków Żurawski	152
23	Raławice Wielkie	26
24	Rolantowice	13
25	Solna	42
26	Szczepankowice	48
27	Ślęza	1
28	Tyniec Mały	73
29	Tyniec nad Ślężą	178
30	Wierzbice	95
31	Wrocław	480
32	Wysoka	0
33	Żerniki Małe	27
34	Żurawice	26
	SUMA	2901

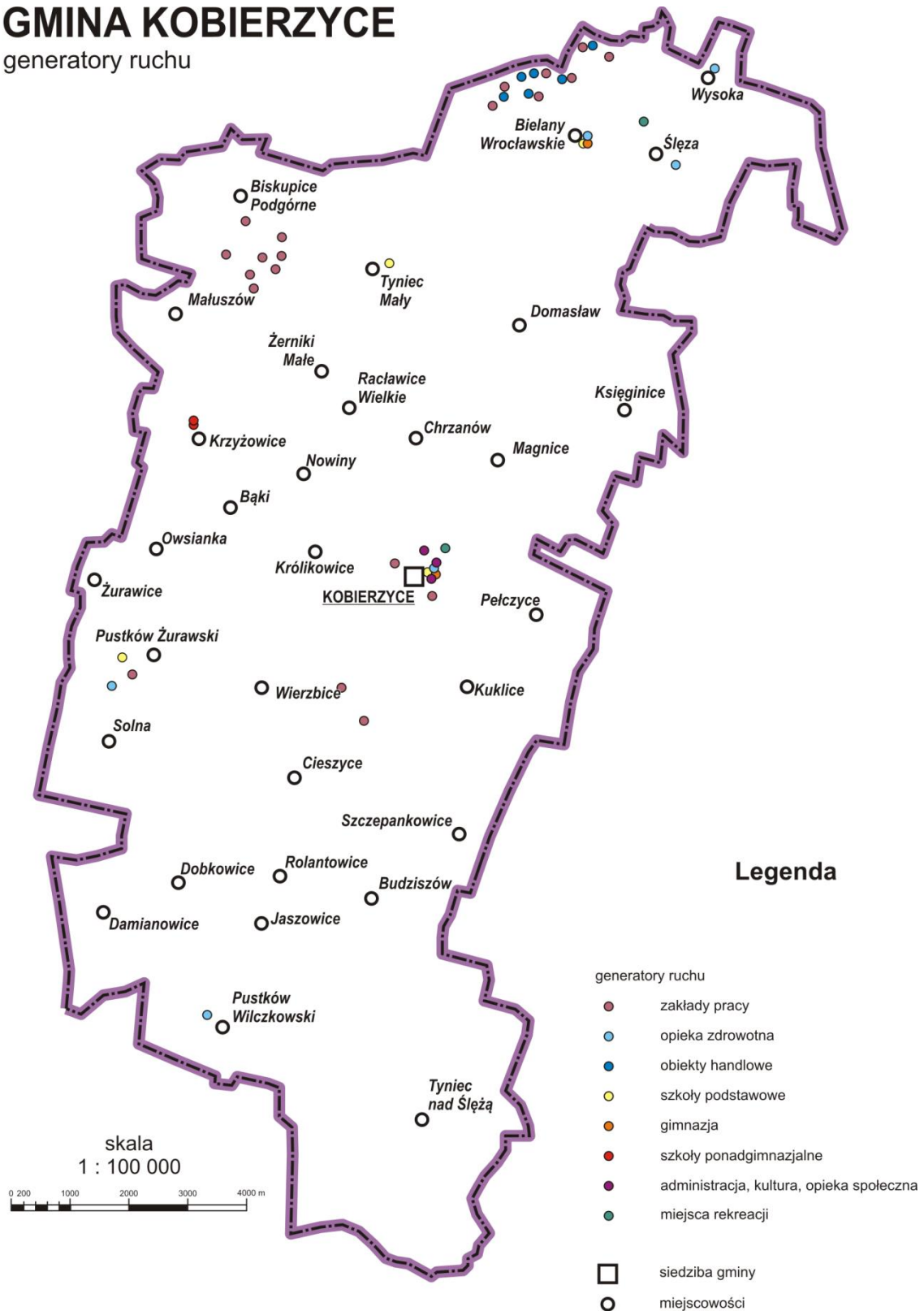
Źródło: Opracowanie rozkładów jazdy, planu połączeń i analiz dla transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Kobierzyce – planowanego do uruchomienia z dniem 22 listopada 2012 r.; TRAKO, Wrocław 2012

4.2. Najważniejsze generatory ruchu

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację podstawowych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji międzygminnej na terenie Gminy Kobierzyce.

GMINA KOBIERZYCE

generatory ruchu



Rys. 4.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Gminy Kobierzyce.

Źródło: opracowanie własne.

5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu

5.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową

Mieszkańcy Gminy Kobierzyce mogą zaspokajać potrzeby transportowe korzystając z komunikacji indywidualnej (samochód osobowy, rower, motocykl itp.) lub zbiorowej, realizowanej wyłącznie przez autobusy (gminne, podmiejskie i międzypowiatowe).

O wyborze środka transportu decydują czynniki jakościowe, takie jak:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość odjazdów,
- dostępność (rozumiana jako odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach),
- dostępność dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej (udział niskopodłogowego taboru, dostosowanie wysokości peronów przystankowych do poziomu podłogi w pojeździe),
- niezawodność (pewność dotarcia do celu podróży w ustalonym czasie),
- koszt,
- punktualność,
- rytmiczność (równe odstępy czasowe w odjazdach w danym kierunku, wzajemna synchronizacja linii),
- wygoda (dostępność miejsc siedzących, komfort termiczny latem i zimą).

Dostępne dla podróżnych środki transportu podlegają subiektywnej ocenie dokonywanej każdorazowo przed rozpoczęciem podróży. Ocena ta znajduje odzwierciedlenie w postulatach przewozowych, określających najbardziej efektywne rozwiązanie (np. najkrótszy czas przejazdu, wysoka niezawodność, najniższy koszt). Podkreślić należy, iż postulaty dotyczące dostępności, niezawodności, częstotliwości i rytmiczności w znacznym stopniu zostały w Gminie Kobierzyce zrealizowane dzięki wprowadzeniu komunikacji międzygminnej.

Z badań prowadzonych wśród obywateli Polski, mieszkających w zasięgu komunikacji zbiorowej wynika, że mieszkańcy dokonują wyboru środka transportu przede wszystkim na podstawie bezpośredniości, punktualności i niezawodności, na dalszym planie stawiając koszty i wygodę podróży. Dlatego też najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu jest samochód osobowy.

Postulaty transportowe należy rozpatrywać nie tylko wewnątrz sieci komunikacji zbiorowej, ale również pomiędzy systemami transportowymi. Integracja rozkładów jazdy, taryf przewozowych, ułatwianie przesiadek pomiędzy systemami (m.in. poprzez tworzenie parkingów systemu „Bike and Ride”) oraz realizacja przedstawionych powyżej postulatów komunikacyjnych powinny wyznaczać kierunki zmian, których efektem będzie zwiększenie udziału podróży wykonywanych transportem zbiorowym.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, realizowanego w ramach Planu Transportowego zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy.

Do instrumentów i źródeł finansowania komunikacji międzygminnej Gminy Kobierzyce zaliczane są:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora i będące jego dochodem);
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (źródło: środki własne organizatora).

Tab. 6.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej przez Gminę Kobierzyce (założono 2 warianty finansowania).

Wariant finansowania usług przewozowych	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów i poboru opłat dodatkowych	Udostępnianie operatorowi środków transportu
I	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony)	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
II	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony)	rekompensata w stałej wysokości (ryczałt), wypłacana co miesiąc, równa kwocie zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane

Źródło: opracowanie własne

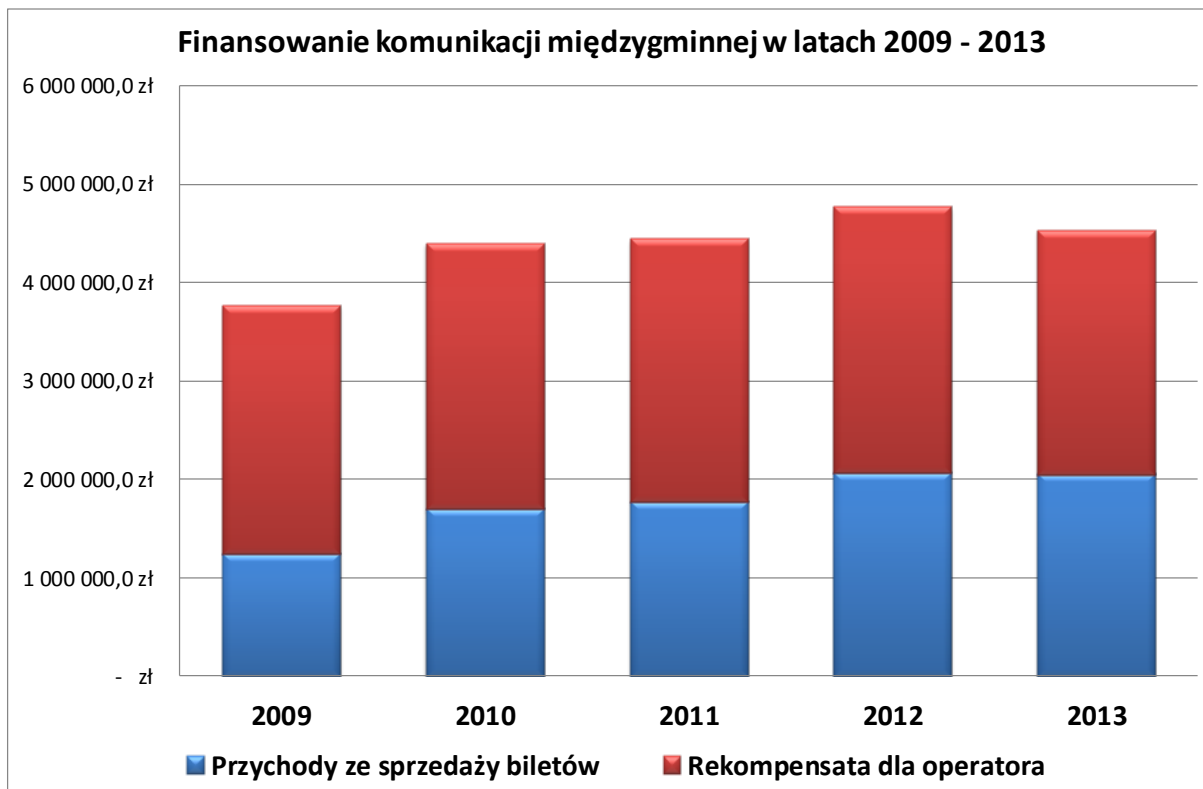
W tabeli 6.2. i rysunku 6.1. przedstawiono dane historyczne odnośnie rocznych wartości przychodów ze sprzedaży biletów oraz wysokości rekompensaty wypłacanej operatorowi komunikacji międzygminnej. Analizując przedstawione dane należy mieć na uwadze, że:

- lata 2009 – 2012 to okres wdrożenia i systematycznego polepszania oferty przewozowej oraz zwiększania zasięgu przewozów komunikacji międzygminnej Gminy Kobierzyce, wpłynęło to na wzrost wielkości realizowanej pracy przewozowej i liczby pasażerów, a to miało wpływ na wymienione parametry finansowe,
- w roku 2013 nastąpiła zmiana wielkości rekompensaty związana ze zmianą operatora i zasad jej obliczania.

Tab. 6.2. Wartości instrumentów finansujących komunikację międzygminną Gminy Kobierzyce w latach 2009 – 2013

Rok	2009	2010	2011	2012	2013
Przychody ze sprzedaży biletów	1 255 663,7 zł	1 699 763,4 zł	1 776 957,8 zł	2 065 871,8 zł	2 056 785,2 zł
Rekompensata dla operatora	2 511 232,6 zł	2 695 499,8 zł	2 663 077,9 zł	2 701 817,3 zł	2 477 222,8 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Gminy Kobierzyce



Rys. 6.1. Finansowanie komunikacji międzygminnej Gminy Kobierzyce w latach 2009 – 2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Gminy Kobierzyce

7. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

7.1. Gwarantowana dostępność miejskiego transportu publicznego w czasie

W odniesieniu do obecnie panującej sytuacji na rynku przewozu osób w gminie Kobierzyce można wyróżnić cztery kategorie odcinków obsługiwanych komunikacją międzygminną:

- kategoria A – trasy, na których w godzinach szczytu w dni robocze autobusy kursują nie rzadziej niż co 30 minut, natomiast w godzinach pozaszczytowych oraz w dni wolne częstotliwość kursowania wynosi co najmniej 60 minut,
- kategoria B – trasy, na których w godzinach szczytu w dni robocze autobusy kursują nie rzadziej niż co 60 minut, zaś poza godzinami szczytu oraz w dni wolne – nie rzadziej niż co 120 minut,
- kategoria C – trasy, na których w godzinach szczytu w dni robocze autobusy kursują nie rzadziej niż co 60 minut, poza godzinami szczytu co 120 minut, natomiast w dni wolne kursy wykonywane są według potrzeb,
- kategoria D – obsługiwane z częstotliwością odpowiadającą lokalnym potrzebom.

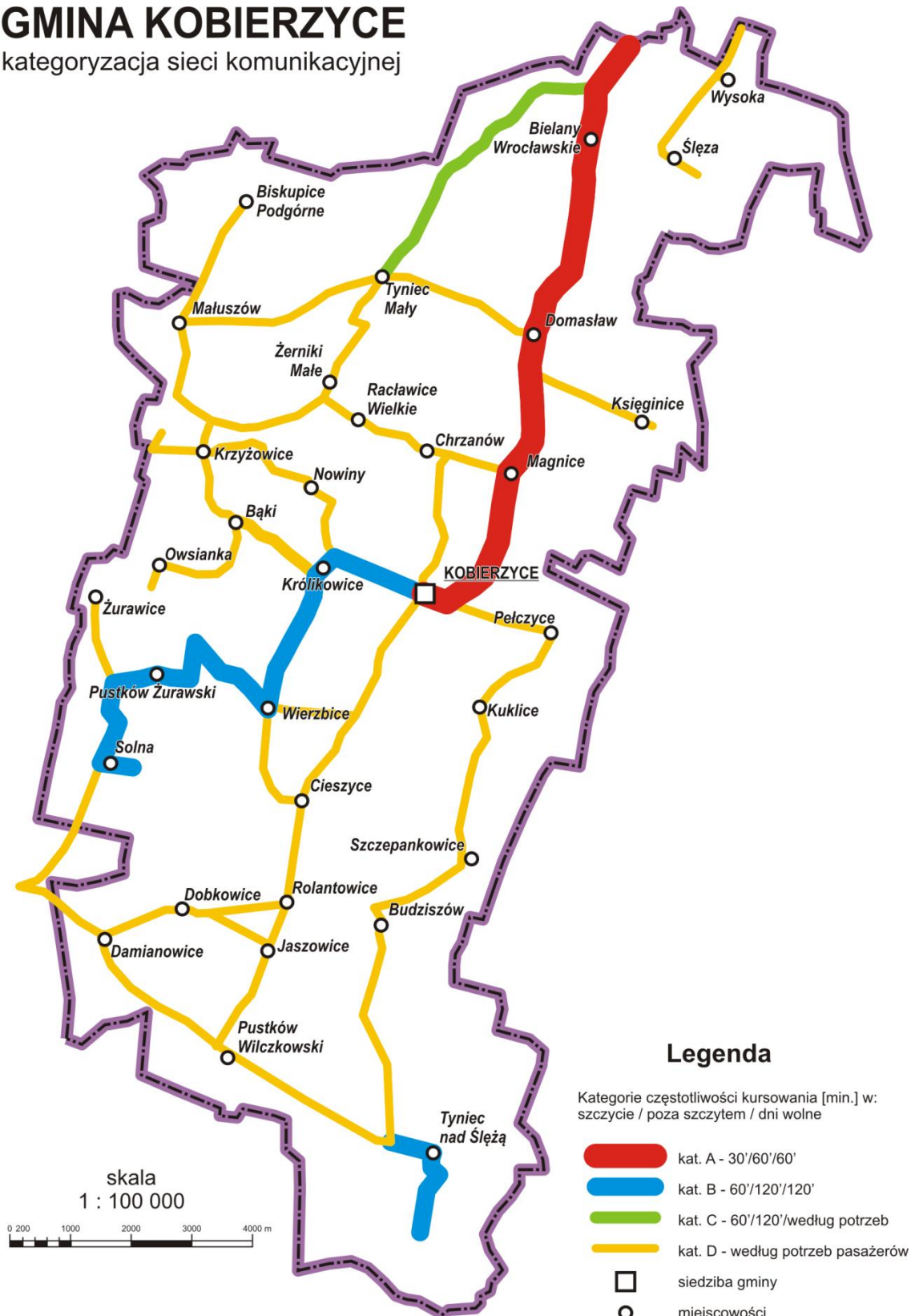
Na poniższym rysunku przedstawiono sieć komunikacji międzygminnej w Gminie Kobierzyce wraz z oznaczeniem wymienionych wyżej kategorii.

Korzystnym rozwiązaniem stosowanym w rozkładzie jazdy autobusów gminnych jest wzajemna synchronizacja linii, pozwalająca na uzyskanie większej łącznej częstotliwości kursowania na odcinkach wspólnych dla kilku linii, oraz ustalenie powtarzalnych końcówek minutowych w godzinach odjazdów, ułatwiających pasażerom ich zapamiętanie. Wskazane jest utrzymanie tych pozytywnych trendów.

Częstotliwości wynikające z kategoryzacji linii na obszarze Gminy Kobierzyce wyznaczają minimalny, gwarantowany przez samorząd poziom usług o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji międzygminnej w poszczególnych porach dnia. Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu krótszych niż wskazane odstępy w odjazdach środków publicznego transportu zbiorowego i zamawianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe, nadmierne napełnienia pojazdów albo w wyniku działań marketingowych podwyższających jakość obsługi mieszkańców w celu zachęcenia do korzystania z publicznego transportu zbiorowego.

GMINA KOBIERZYCE

kategoryzacja sieci komunikacyjnej



Rys. 7.1.1. Kategoryzacja sieci komunikacyjnej w gminie Kobierzyce ze względu na częstotliwość kursowania.

Źródło: opracowanie własne

7.2. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Zdefiniowano minimalny standard podróży autobusami, przyporządkowanymi pod względem wielkości (długości oraz liczby miejsc) do kategorii: A, B1, B2, C1, C2, D i M, w zakresie ich wyposażenia, które powinny obejmować:

- niską podłogę (co najmniej w części pojazdu) – w autobusach typów A, B1 oraz D,
- co najmniej jedno wejście o świetle drzwi minimum 1200 mm – w autobusach typów A, B1, B2, C1, C2, D,
- brak stopni wejściowych oraz obniżony poziom podłogi w co najmniej jednym wejściu – w autobusach typu D,
- miejsce na wózek dziecięcy lub inwalidzki naprzeciwko szerszych drzwi – w autobusach typów A, B1, B2, C1, C2, D,
- klimatyzację w co najmniej jednym pojeździe typu B1 obsługującym linię 862,
- otwierane okna w przedziale pasażerskim we wszystkich pojazdach pozbawionych klimatyzacji,
- przyciski sygnalizacyjne dla pasażerów wewnątrz pojazdów – co najmniej jeden przycisk „STOP” w każdym autobusie, sygnalizujący potrzebę zatrzymania na przystanku „na żądanie”, oraz przycisk umożliwiający zgłoszenie konieczności skorzystania z pochylni lub podnośnika dla wózków, umieszczony w pobliżu miejsca przeznaczonego dla wózków, w autobusach typu B1,
- elektroniczny wyświetlacz przedni i boczny, prezentujące oznaczeniem linii i nazwę przystanku docelowego, oraz tylny, wyświetlający tylko oznaczenie linii, a także elektroniczny wyświetlacz wewnątrz pojazdu, prezentujący: numer linii i nazwę przystanku docelowego, nazwę najbliższego oraz następnego przystanku oraz aktualną datę i godzinę – we wszystkich autobusach,
- określone malowanie zewnętrzne pojazdu oraz oznaczenia gminy Kobierzyce.

7.3. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania komunikacją miejską. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym⁵ – osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi 12,2% ludności gminy Kobierzyce.

Należy dążyć do zapewnienia zapewnia osobom o ograniczonej mobilności (starszym i niepełnosprawnym, ale też pasażerom z wózkami dziecięcymi bądź większym bagażem) niezależności oraz możliwości swobodnego podróżowania poprzez likwidację barier. W tym celu wskazane jest podjęcie działań obejmujących:

- dążenie do zwiększenia udziału autobusów z obniżoną podłogą co najmniej w części pojazdu,

⁵ Bank Danych Lokalnych

- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych, dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych oraz dróg dojścia do przystanków (np. poprzez użycie innej faktury nawierzchni peronu lub chodnika) – ułatwiających orientację osobom niewidomym,
- uruchomienie systemu informacji głosowej w pojazdach, prezentującego na zewnątrz autobusu, po zatrzymaniu na przystanku, numer linii oraz kierunek jazdy, zaś wewnątrz – nazwę najbliższego oraz następnego przystanku.

7.4. Standard w zakresie ochrony środowiska

Polska od chwili wstąpienia w struktury Unii Europejskiej, tj. od maja 2004 roku, zobowiązała się m.in. do wypełniania jej wymogów prawnych, szczególnie tych z zakresu ochrony środowiska. Na ten fakt wskazuje art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast, w których poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie znacząco na poprawę warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

Dlatego, oprócz stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami, należy preferować niskoemisyjne sposoby poruszania się, takie jak np. komunikacja miejska, carpooling, car-sharing, a także bezemisyjne – rower, podróże piesze.

8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

8.1. Aspekty prawne i struktury zarządzania publicznym transportem zbiorowym w Gminie Kobierzyce

Podstawą systemu transportu międzygminnego Wrocław – Kobierzyce jest działalność samorządów szczebla gminnego: Gminy Kobierzyce i Gminy Wrocław, które zawiązały porozumienie⁶ na podstawie którego organizują lokalny transport zbiorowy, zintegrowany wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów sieci komunikacyjnej transportu międzygminnego są obie gminy, gdyż na mocy zawartego porozumienia między Gminą Kobierzyce i Gminą Wrocław, tej pierwszej powierzono zadanie organizacji publicznego transportu

⁶Porozumienie zawarte w dniu 25.10.2004 r. na podstawie uchwały nr XXII/1821/04 Rady Miasta Wrocławia z dnia 22.04.2004 r. i uchwały nr XXX/384/04 Rady Gminy Kobierzyce z dnia 26.08.2004 r. w celu zaspokojenia zbiorowych potrzeb mieszkańców Wrocławia i Gminy Kobierzyce w zakresie lokalnego transportu zbiorowego wraz z późniejszymi aneksami do porozumienia

zbiorowego na liniach komunikacyjnych nr: 812, 852, 862, 872, 882, 892 i N62 w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze obu gmin. Gminie Wrocław powierzono organizację linii komunikacyjnych nr 133 i 612.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku Gminy Kobierzyce przez Wójta Gminy Kobierzyce, a w przypadku Gminy Wrocław przez Prezydenta Miasta Wrocławia.

Obaj organizatorzy odrębnie ustalają wielkości opłat za przewóz oraz sposób dystrybucji biletów, a także wielkości opłat dodatkowych, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

8.2. Wybór operatora

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Operatorami publicznego transportu zbiorowego są podmioty wybrane w postępowaniu o świadczenie usług przewozowych w trybie:

- Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (w przypadku linii komunikacyjnych organizowanych przez Gminę Kobierzyce),
- bezpośredniego zawarcia umowy⁷ z podmiotem wewnętrznym, powołanym do świadczenia usług przewozowych (w przypadku linii komunikacyjnych organizowanych przez Gminę Wrocław).

Dalsza część niniejszego rozdziału nie dotyczy linii komunikacyjnych, których organizację powierzono Gminie Wrocław.

Umowa pomiędzy Gminą Kobierzyce a wybranym operatorem dotyczy wszystkich linii komunikacyjnych organizowanych przez Gminy Kobierzyce. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat w transporcie drogowym⁸. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia)⁹:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczba i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.;
- linie komunikacyjne, których dotyczy umowa;
- czas trwania umowy;

⁷ Art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

⁸ *Ibidem*, art. 25 ust. 2.

⁹ *Ibidem*, art. 25 ust. 3.

- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo;
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów;
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu¹⁰;
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych, oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata;
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu;
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat;
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkładów jazdy,
 - cenników opłat przejazdowych,
 - regulamin przewozu osób;
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy;
- kary umowne;
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

8.3. Wyznaczanie tras linii komunikacyjnych

Publiczny transport zbiorowy jest usługą, która w bardzo dużym stopniu opiera się na tradycji i przywiązaniu obecnych klientów. Pozyskiwanie nowych klientów jest procesem stosunkowo długim oraz kosztownym, który zwykle trwa od roku do dwóch lat licząc od momentu uruchomienia nowego produktu – linii komunikacyjnej, do osiągnięcia stanu stabilizacji (nasylenia). Proces zdobywania nowych klientów po uruchomieniu nowej linii może być przyspieszony jedynie przez dynamiczne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, takie jak zabudowanie i zasiedlenie nowych obszarów, uruchomienie stref aktywności gospodarczej skupiających nowe miejsca pracy, oddanie do eksploatacji nowych obiektów użyteczności publicznej (szpitale, centra handlowe, szkoły, urzędy, itp.).

Podstawowe zasady wyznaczania tras linii w perspektywie krótkoterminowej (do 2 lat) opierać się powinny na analizach marketingowych będących syntezą obserwacji zachowań klientów oraz wyników sprzedaży usług na każdej z obecnych linii. Produkty – linie komunikacyjne, na których rejestrowana jest najwyższa sprzedaż usług powinny być utrzymywane na możliwie najwyższym poziomie jakościowym, tzn. powinny one kursować stosunkowo często i w równych odstępach czasu, a pomiędzy źródłami i celami podróży przemieszczać się możliwie najszybciej. Planowanie

¹⁰ Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) obliguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

w perspektywie długoterminowej powinno być oparte na cyklicznie przeprowadzanych kompleksowych badaniach marketingowych.

Linie podstawowe nr 862 i 872 tworzą kręgosłup układu komunikacyjnego, są to mocno ukształtowane, znane większości klientom produkty. Nie należy wprowadzać zasadniczych zmian w kursowaniu tych linii, należy jedynie prowadzić obserwacje popytu i ewentualnie wprowadzać drobne usprawnienia (korekty godzin odjazdów w celu lepszego dopasowania do potrzeb pasażerów).

Trasy linii uzupełniających, tj. pozostałych nr: 812, 852, 882 i 892 powinny być tak kształtowane, aby wspomagały one układ linii podstawowych na odcinkach pokrywających się. Będą one prowadzone do miejscowości i osiedli o niskim potencjale przewozowym. W przypadku tej grupy linii, należy kierować się kryterium efektywnego wykorzystania taboru.

Obowiązkiem organizatora jest objęcie wszystkich miejscowości Gminy Kobierzyce komunikacją międzygminną (linie dzienne). Organizator zapewni również w porze nocnej połączenie Wrocławia i Kobierzyc co najmniej jedną linią komunikacyjną kursującą w nocy z czwartku na piątek, z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę.

Układ linii komunikacji międzygminnej powinien funkcjonować w oparciu o nadrzędną zasadę o przypisaniu modułowych częstotliwości kursowania w danych porach dnia. W okresach zmniejszonego zapotrzebowania na usługi przewozowe, stosowanie mniej pojemnego taboru powinno mieć priorytet nad zmniejszaniem częstotliwości kursowania linii i zawieszaniem obsługi linii.

8.4. Projektowanie rozkładów jazdy

Rozkład jazdy linii komunikacji międzygminnej jest produktem przeznaczonym dla pasażera, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

Rozkład jazdy linii komunikacyjnych jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego rodzaju dni tygodnia należy przygotować odpowiedni rozkład jazdy, w szczególności dla:

- dnia roboczego,
- sobót,
- niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy dopuszczalne są nie częściej niż 2 razy w roku. Częstsze zmiany mogą być wyłącznie podyktowane okolicznościami niezależnymi od organizatora (np. remonty dróg).

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie.

Dlatego stosowane częstotliwości powinny być dzielnikami lub wielokrotnościami liczby 60. Odstępstwa od powyższych zasad mogą być akceptowane jedynie w celu dostosowania rozkładu do przejazdów do szkół i zakładów pracy oraz w celu lepszego dopasowania oferty przewozowej do zapotrzebowania – popytu.

Na wspólnych ciągach komunikacyjnych, którymi kursuje kilka linii w tych samych kierunkach, należy stosować jednakowe częstotliwości kursowania lub ich wielokrotności oraz wzajemną synchronizację godzin odjazdów pomiędzy poszczególnymi liniami, tak aby nie dopuścić do zgrupowań odjazdów w tym samym czasie (tzw. „stad autobusów”) oraz ograniczyć występowanie długich przerw pomiędzy odjazdami poszczególnych linii. Stosowanie równoodstępowych, cyklicznych odjazdów autobusów ułatwia również planowanie połączeń przesiadkowych.

8.5. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat.

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo-biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży komunikacją międzygminną. W dalszym ciągu powinny być stosowane obecne rodzaje biletów przejazdowych:

- jednorazowe;
- imienne (7 dniowe i 30 dniowe) uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu tylko liniami komunikacji międzygminnej;

- imienne zintegrowane (30 dniowe) uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu zarówno liniami komunikacji międzygminnej jak i liniami wrocławskiej komunikacji miejskiej.

Obecnie zakłada się papierową formę biletów przejazdowych. W przyszłości możliwe będzie wdrożenie innych systemów dystrybucji biletów, np. opartych o wykorzystanie telefonów komórkowych, Internetu oraz kart elektronicznych.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnień oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustaw¹¹,
 - wynikające z uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu lokalnego (w szczególności dotyczy to programu „Kobierzyckiej Karty Dużej Rodziny”, w ramach której przyznano członkom rodzin wielodzietnych dodatkową zniżkę na zakup wybranych rodzajów biletów ważnych na liniach komunikacyjnych komunikacji międzygminnej),
- kontrola dokumentów przewozowych, która powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

8.6. Dystrybucja biletów przejazdowych

Jednym z głównych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów jest sędowana na operatora usług przewozowych.

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży;
- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego,

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży:

¹¹ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksty jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

- należy utrzymywać możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych w najdogodniejszych miejscach dla pasażerów (w tym jeden położony w pobliżu pętli Wrocław Krzyki),
- w autobusach bilety powinna sprzedawać osoba prowadząca pojazd.

W przyszłości możliwe będzie wdrożenie nowoczesnych systemów dystrybucji biletów, opartych o wykorzystanie telefonów komórkowych, Internetu oraz kart elektronicznych.

8.7. Zarządzanie drogami, infrastrukturą przystankową i dworcową

Na system zarządzania infrastrukturą transportową składa się zarządzanie:

- drogami (w oparciu o Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) oraz ruchem na nich (w oparciu o Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym);
- infrastrukturą przystankową rozumianą jako wyposażenie przystanków: wiaty, informacyjne urządzenia przystankowe;
- dworcami autobusowymi, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera i sprzedaży biletów,
- pętlami autobusowymi wraz z infrastrukturą socjalną dla kierujących pojazdami.

Drogi publiczne na terenie Gminy Kobierzyce dzielą się na cztery kategorie i są zarządzane odpowiednio:

- drogi krajowe – przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- drogi wojewódzkie – przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego, przy pomocy jednostki organizacyjnej – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei;
- drogi powiatowe – przez Zarząd Powiatu Wrocławskiego;
- drogi gminne – przez Wójta Gminy Kobierzyce, przy pomocy Referatu Dróg Transportu i Mienia Komunalnego Urzędu Gminy Kobierzyce.

Przystanek komunikacji autobusowej jest elementem drogi, służącym zatrzymaniu pojazdów wykonujących regularny przewóz osób. Przystanek musi być oznaczony znakiem drogowym D-15. Zarząd nad przystankami komunikacyjnymi na terenie Gminy Kobierzyce, położonymi w pasie drogowym sprawują poszczególni zarządcy dróg wymienieni powyżej.

Art. 15 ust. 1 pkt. 3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym określa, że jednym z zadań organizatora jest „zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego”. W przytoczonym punkcie zapisano trzy szczególne zakresy działania organizatora dotyczące infrastruktury przystankowej:

- a) zapewnienie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
- b) zapewnienie warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
- c) zapewnienie funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Zgodnie z zapisami przytoczonej Ustawy, Rada Gminy Kobierzyce określi, w drodze odpowiedniej uchwały, wykaz przystanków komunikacyjnych i dworców, których jest właścicielem lub zarządcą jest Gmina Kobierzyce oraz zasady korzystania z nich.

Dodatkowo, art. 18 pkt 2 wspomnianej Ustawy uznał za zadanie własne gminy, w zakresie publicznego transportu zbiorowego, budowę, przebudowę i remont wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

W przyszłości nie wyklucza się możliwości zawarcia odpowiednich porozumień z innymi zarządcami dróg w gminie, tak aby Gmina Kobierzyce zarządzała wszystkimi przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi na obszarze Gminy przy drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych. Wówczas obowiązki zarządcy (wydawania potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania, wywieszania informacji o rozkładzie jazdy) zostaną scalone z ustawowymi obowiązkami budowy i utrzymywania infrastruktury przystankowej w czystości i porządku w obrębie jednego podmiotu. Dzięki temu Gmina Kobierzyce będzie miała pełną kontrolę nad przytoczonymi powyżej trzema zakresami działania organizatora dotyczącymi infrastruktury przystankowej oraz zalegalizuje obecny stan faktyczny, w którym Gmina Kobierzyce sama dba o infrastrukturę przystankową, nie zważając na innych zarządców.

Sprawne, skoordynowane zarządzanie całością infrastruktury transportowej pozwala na właściwą realizację regionalnej polityki transportowej, a to z kolei będzie sprzyjać zrównoważonemu rozwojowi systemu transportowego.

9. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie). Przytoczone Rozporządzenie reguluje także kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Zarówno operatorzy, jak i przewoźnicy w transporcie publicznym zobowiązani są do:

- umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają),
- przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

9.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Nośnikami informacji o ofercie przewozowej są:

- tablice z nazwą, numerem przystanku oraz nazwami handlowymi linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu,
- rozkłady jazdy wywieszane na przystankach oraz dworcach przez organizatora przewozów lub zarządzającego dworcem, przekazane uprzednio organizatorowi w formie elektronicznej przez przewoźników w celu ich wydrukowania w ustalonym formacie,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach (na najważniejszych przystankach).

Zarządca drogi jest zobowiązany do utrzymania w należyтым stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy) oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy.

9.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementami systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującej w pojazdach, powinny być:

- oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu,
- oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- system zapowiedzi fonicznych nazw przystanków oraz wewnętrznych tablic elektronicznych prezentujących informacje o przystankach, kierunku jazdy etc. (w każdym pojeździe wprowadzanym do eksploatacji)
- oznaczenia organizatora i operatora.

9.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Współcześnie najbardziej dostępnym medium do rozpowszechniania informacji jest Internet, dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinna być strona internetowa, która przede wszystkim będzie umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat, a także sprawdzenie rzeczywistej lokalizacji pojazdów.

10. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zapisy umieszczone w rozdziale 10 są sugestiami odnoszącymi się do możliwości rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Kobierzyce. Realizacje przedstawionych pomysłów nie są obligatoryjne. Możliwości ich realizacji są uzależnione od środków finansowych jakimi będzie w przyszłości dysponować Gmina Kobierzyce.

10.1. Rozwój sieci połączeń

Jednym z pomysłów służących rozwojowi sieci połączeń komunikacji międzygminnej mogłoby być rozszerzenie zasięgu linii nocnej N62 poprzez modyfikację jej trasy. W tym przypadku najbardziej korzystnym rozwiązaniem mogłoby być dokonanie następujących zmian w obecnie kursującej komunikacji nocnej:

- kurs ok. godz. 23:25 z Solnej – bez zmian,
- kurs ok. godz. 1:00 z Wrocławia: Wrocław Sucha Dworzec Główny PKP – Wrocław Krzyki – Wysoka – Ślęza – Bielany Wrocławskie – Domasław – Tyniec Mały – Żerniki Małe – Krzyżowice – Nowiny – Królikowice – Kobierzyce Spółdzielcza – Kobierzyce Witosa – Kobierzyce Robotnicza – Wierzbice – Pustków Żurawski – Solna – Damianowice – Pustków Wilczkowski – Tyniec n. Ślężą Kościół,
- kurs powrotny do Wrocławia ok. godz. 2:00: Tyniec n. Ślężą Kościół – Pustków Wilczkowski – Jaszowice – Rolantowice – Cieszyce – Kobierzyce Robotnicza – Kobierzyce Witosa – Magnice – Domasław – Bielany Wrocławskie – Ślęza – Wysoka – Wrocław Krzyki – Wrocław Sucha Dworzec Główny PKP,
- kurs ok. godz. 3:00 z Wrocławia: Wrocław Sucha Dworzec Główny PKP – Wrocław Krzyki – Wysoka – Ślęza – Bielany Wrocławskie – Domasław – Tyniec Mały – Żerniki Małe – Krzyżowice – Nowiny – Królikowice – Kobierzyce Spółdzielcza – Kobierzyce Witosa – Kobierzyce Robotnicza – Wierzbice – Pustków Żurawski – Solna.

W wyniku powyższej korekty, komunikację nocną mogłyby uzyskać miejscowości: Tyniec Mały, Tyniec nad Ślężą i Krzyżowice (odpowiednio czwarta, ósma i dziesiąta miejscowość w gminie pod względem liczby mieszkańców) oraz Pustków Wilczkowski, Cieszyce, Żerniki Małe, Damianowice, Rolantowice i Nowiny. Wymienione miejscowości zamieszkuje łącznie ponad 3 000 osób, co stanowi ponad 18% ogółu mieszkańców gminy.

Proponowany przebieg linii nocnej na odcinku Kobierzyce Robotnicza – Wierzbice – Pustków Żurawski (przez drogę wojewódzką nr 346) wymaga postawienia nowego słupka przystankowego w Wierzbicach na ul. Oławskiej przed skrzyżowaniem z ul. Lipową. Alternatywnym rozwiązaniem jest poprowadzenie linii nocnej na wspomnianym odcinku od przystanku Kobierzyce Robotnicza do Pustkowa Żurawskiego przez istniejące przystanki: Wierzbice–droga nr 8, Wierzbice–Osiedle i Wierzbice–Kościół, jednakże taki wariant trasy będzie o około 2 km dłuższy.

10.2. Kształtowanie węzłów przesiadkowych

W gminie Kobierzyce sugerowane jest funkcjonowanie dwóch rodzajów zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- węzłów przesiadkowych umożliwiających dokonywanie przesiadek pomiędzy autobusami gminnymi oraz obsługującymi relacje międzygminne i międzypowiatowe, zlokalizowanych:
 - w Kobierzycach – istniejący dworzec autobusowy,
 - w Tyńcu Małym na ul. Świdnickiej – wymagana jest zmiana lokalizacji (przybliżenie) przystanków dla obu kierunków celem ułatwienia przesiadek w relacji Kobierzyce – Tyniec Mały – Świdnica/Sobótka.
- węzłów przesiadkowych systemu „Bike and ride” (B+R), umożliwiających pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Sugerowana lokalizacja pierwszego węzła B+R powinna objąć dworzec autobusowy w Kobierzycach (zadaszony parking dla rowerów o pojemności 30 miejsc).

Na najważniejszych węzłach przesiadkowych dla komunikacji międzygminnej wskazana jest instalacja tablic elektronicznych prezentujących godziny odjazdów autobusów w czasie rzeczywistym. Proponowane lokalizacje obejmują przystanki:

- Kobierzyce, dworzec autobusowy – jedna zbiorcza tablica dla wszystkich stanowisk,
- Wrocław, pętla Krzyki (stanowisko odjazdowe dla linii autobusowych organizowanych przez gminę Kobierzyce).

Ponadto sugerowana jest integracja systemów informacji pasażerskiej wykorzystywanej przez autobusy gminy Kobierzyce z funkcjonującą we Wrocławiu celem umożliwienia wyświetlania informacji o kursowaniu autobusów gminnych na tablicach wrocławskiego systemu informacji pasażerskiej, o ile tablice takie pojawią się na przystankach zlokalizowanych przy trasach linii gminnych w granicach Wrocławia.

Ponadto w przypadku wznowienia pasażerskich przewozów kolejną na odcinku Wrocław – Świdnica, celem zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego wskazane będzie stworzenie na terenie Gminy Kobierzyce dogodnych warunków do przesiadki pomiędzy pociągami i autobusami gminnymi. Obecna lokalizacja przystanków autobusowych względem kolejowych pozwala na organizację przesiadek wymagających przejścia pieszego około 100 metrów w następujących miejscowościach:

- Bielany Wrocławskie (przystanek „Bielany Wrocławskie Dworzec PKP”, linie: 612, N62),
- Domasław (przystanki „Domasław PKP” oraz „Domasław Wrocławska”, linie: 852, 862, 872, 892, N62),
- Kobierzyce (przystanek „Kobierzyce Spółdzielcza”, linie: 862, 892, N62),
- Wierzbie Wrocławskie (przystanek „Wierzbie PKP”, linie: 862, N62),
- Pustków Żurawski (przystanek „Pustków Żurawski PKP”, linie: 862, N62).

10.3. Cyklobus

Jednym z elementów planowanego rozwoju tras rowerowych w Gminie Kobierzyce powinien być „cyklobus”, tj. autobus kursowy z przyczepą umożliwiającą bezpieczny transport co najmniej kilkunastu rowerów na trasie Wrocław Dworzec PKP – Kobierzyce przez Ślężę. Byłaby to nowa linia komunikacyjna (862R), kursująca w weekendy w sezonie maj – wrzesień. Uruchomienie „cyklobusu” ma na celu umożliwić:

- poznanie rowerem Gminy Kobierzyce, ułatwiając dotarcie w jej odleglesze rejony,
- ułatwienie dotarcia turystów rowerowych do Zamku Topacz i Pałacu w Kobierzycach,
- skorzystanie z planowanej ścieżki rowerowej Wrocław – Kobierzyce w tylko jednym kierunku (np. rodziny z dziećmi),
- rozwój turystyki rowerowej na kierunku Kobierzyce – Sobótka,
- promocję innych miejscowych atrakcji i przedsiębiorczości.

Uzupełnieniem oferty „cyklobusu” może być montaż wieszaków rowerowych do niektórych autobusów, tak aby umożliwić transport rowerów na wybranych kursach komunikacji międzygminnej.

10.4. Integracja taryfowa transportu publicznego

Proponuje się wprowadzenie możliwości zapisu biletów okresowych obowiązujących na liniach organizowanych przez gminę Kobierzyce na nośnikach elektronicznych Wrocławskiej Karty Miejskiej Urbancard jako drugiej aplikacji – obok biletów emitowanych przez gminę Wrocław, dzięki czemu:

- ograniczona zostanie możliwość wykorzystywania dokumentów przejazdowych, które utraciły ważność, gdyż kontrola biletów zapisanych w formie elektronicznej jednoznacznie wykaże ich ważność,
- pasażerowie zyskają możliwość wyboru oferty taryfowej lepiej dostosowanej do indywidualnych potrzeb, dzięki możliwości zakupu dowolnego biletu obowiązującego w granicach Wrocławia zamiast dostępnych obecnie wyłącznie dwóch rodzajów biletów aglomeracyjnych: 30-dniowych na normalne lub wszystkie linie.

Ponadto w celu zwiększenia dostępności komunikacji autobusowej dla mieszkańców Wysokiej i Ślęzy korzystna będzie zamiana kursów linii 812 na dodatkowe kursy linii 612, wykonywane w skróconej relacji Wrocław Krzyki – Ślęża. Obecnie obowiązujące na obu liniach dwa odrębne systemy taryfowe uniemożliwiają swobodne przemieszczanie się mieszkańców korzystających z biletów okresowych. Zakup jednego takiego biletu wiąże się z wyborem linii i możliwością podróżowania autobusami tylko jednej z nich, w związku z czym uruchomienie linii 812 w nieznacznym stopniu zwiększa standard codziennych dojazdów ze Ślęzy i Wysokiej do Wrocławia.

Alternatywnym rozwiązaniem może być rezygnacja z porozumienia z Gminą Wrocław w sprawie funkcjonowania linii 612 na terenie Gminy Kobierzyce oraz samodzielna organizacja komunikacji publicznej przez Gminę Kobierzyce w miejscowościach Ślęża i Wysoka.

10.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizację nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie dróg dojścia do przystanków, w szczególności w obrębie węzłów komunikacyjnych, stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków oraz lokalizacji pierwszych drzwi autobusu w formie wypukłej faktury nawierzchni.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej.

10.6. Infrastruktura drogowa i przystankowa transportu publicznego

Proponowane jest przeprowadzenie następujących inwestycji w zakresie infrastruktury wykorzystywanej przez komunikację gminną:

- poprawa jakości zniszczonej nawierzchni z kostki brukowej na drogach łączących miejscowości na terenie gminy, w szczególności Pustków Wilczkowski i Tyniec nad Ślężą, która przyczyni się do zwiększenia prędkości komunikacyjnej i tym samym skrócenia czasu przejazdu na odcinkach objętych przebudową,
- montaż wiat na przystankach o największej frekwencji podróżnych w każdej miejscowości.

II Część graficzna Planu

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Spis tabel

Tab. 1.2.1. Zmiany demograficzne w Gminie Kobierzyce.....	4
Tab. 1.2.2. Wskaźniki demograficzne Gminy Kobierzyce na tle województwa dolnośląskiego.....	6
Tab. 1.4.1. Edukacja w Gminie Kobierzyce (stan na dzień 24.07.2014 r.).....	7
Tab. 3.2.2.1. Wyniki pomiaru hałasu na terenie gminy Kobierzyce w 2011 r.	15
Tab. 4.1.1. Liczba pasażerów komunikacji międzygminnej w miejscowościach Gminy Kobierzyce.	17
Tab. 6.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej przez Gminę Kobierzyce (założono 2 warianty finansowania).....	20
Tab. 6.2. Wartości instrumentów finansujących komunikację międzygminną Gminy Kobierzyce w latach 2009 – 2013	21

Spis rysunków

Rys. 1.2.1. Rozmieszczenie ludności w Gminie Kobierzyce.	5
Rys. 2.1.1. Schemat przebiegu tras linii komunikacyjnych na terenie Gminy Kobierzyce (stan na 1.07.2014).....	9
Rys. 2.3.1. Liczba kursów w komunikacji regionalnej, przebiegających przez obszar Gminy Kobierzyce, w poszczególnych typach dni w okresie szkolnym.....	10
Rys. 2.3.2. Liczba kursów w komunikacji regionalnej, przebiegających przez obszar Gminy Kobierzyce, w poszczególnych typach dni w okresie wakacyjnym.....	11
Rys. 2.3.3. Liczba kursów w komunikacji regionalnej, przebiegających przez obszar gminy Kobierzyce, z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników.....	12
Rys. 4.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Gminy Kobierzyce.	18
Rys. 6.1. Finansowanie komunikacji międzygminnej Gminy Kobierzyce w latach 2009 – 2013	21
Rys. 7.1.1. Kategoryzacja sieci komunikacyjnej w gminie Kobierzyce ze względu na częstotliwość kursowania.	23