

Załącznik do uchwały nr XXXV/282/2017
Rady Gminy Czernica z dnia 22 listopada 2017 r.
w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Czernica
na lata 2017-2022



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA GMINY CZERNICA
NA LATA 2017-2022**

Czernica, listopad 2017

Opracowanie zostało wykonane na zlecenie gminy Czernica.

Autorami niniejszego projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica na lata 2017-2022 są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl

Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica	4
1.1	Cel <i>Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica</i>	5
1.2	Metodologia tworzenia <i>Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica</i>	5
1.3	Konsultacje społeczne	5
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica.....	6
2.1	Informacje ogólne.....	7
2.1.1	Gmina Czernica	7
2.2	Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru	8
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia	8
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności	9
2.2.3	Bezrobocie	10
2.2.4	Prognozy liczby ludności	10
2.3	Zagospodarowanie przestrzenne	10
2.4	Wpływ transportu na środowisko	12
2.4.1	Emisja spalin.....	12
2.4.2	Emisja hałasu	13
2.4.3	Drogi.....	13
2.4.4	Kolej	15
3	Sieć komunikacyjna	17
3.1	Obecna sieć komunikacyjna	18
3.1.1	Transport drogowy.....	18
3.1.2	Transport kolejowy	19
3.2	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	19
3.2.1	Węzły przesiadkowe	20
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Czernica	22
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.....	23
4.1.1	Placówki oświatowe.....	23
4.1.2	Duże zakłady pracy.....	23
4.1.3	Pozostałe placówki	23
4.2	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Czernica w zależności od czasu ich występowania	24
4.2.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	24
4.2.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia.....	24
4.3	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	25

5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	26
5.1	Źródła i formy finansowania	27
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	28
6.1	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej	29
6.1.1	Postulaty przewozowe	29
6.1.2	Wyniki badań ankietowych (czerwiec 2016).....	30
6.1.3	Wyniki badań ankietowych (sierpień 2017).....	55
6.1.4	Analiza SWOT	65
7	Zasady organizacji rynku przewozów	67
7.1	Gmina Czernica jako organizator publicznego transportu zbiorowego	68
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	68
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina Czernica .	69
8	Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	70
8.1	Informacje ogólne.....	71
8.2	Pożądaný standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną	72
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	72
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	73
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	73
8.3	Pożądaný standard infrastruktury przystankowej	74
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróźnych do infrastruktury przystankowej.....	74
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych.....	74
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	75
9.1	Planowany system informacji pasażerskiej	76
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy Czernica	78
10.1	Modernizacja i budowa nowych przystanków.....	79
10.2	Integracja taryfowa transportu publicznego.....	80
11	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica	81
12	Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica	83
13	Spisy map, tabel i wykresów.....	86
13.1	Spis map	87
13.2	Spis tabel	87
13.3	Spis wykresów.....	87



1

CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY CZERNICA

1.1 Cel Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica

Celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica na lata 2017-2022 (dalej także jako *Plan transportowy dla gminy Czernica*) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców gminy Czernica przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w gminnych przewozach pasażerskich oraz określenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2 Metodologia tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica

Zakres Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Urzędu Gminy Czernicy i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje branżowe pochodzące ze stron internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom gminy Czernica możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego Planu transportowego dla gminy Czernica zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Czernica (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu transportowego dla gminy Czernica oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.



2

PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY CZERNICA

2.1 Informacje ogólne

2.1.1 Gmina Czernica



Gmina Czernica znajduje się w województwie dolnośląskim, we wschodniej części powiatu wrocławskiego.

Gmina Czernica graniczy z 6 gminami: Długołęka, Oleśnica, Jelcz-Laskowice, Oława, Siechnice oraz z miastem Wrocław.

Powierzchnia gminy to 84 km². Gmina liczy 13 199 mieszkańców (dane gminy Czernica na dzień 11.12.2016 r.).

W skład gminy wchodzi 13 sołectw: Chrząstawa Mała, Chrząstawa Wielka, Czernica, Dobrzykowice, Gajków, Jeszkowice, Kamieniec Wrocławski, Krzyków, Łany, Nadolice Małe, Nadolice Wielkie, Ratowice oraz Wojnowice.

Poniższa mapa przedstawia obszar gminy Czernica, na tle sąsiednich gmin.



Mapa 1. Obszar gminy Czernica na tle gmin sąsiednich

Źródło: opracowanie własne

2.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

W poniższej tabeli zaprezentowano liczbę ludności w poszczególnych miejscowościach w gminie Czernica (dane na dzień 11.12.2016 r.).

Tabela 1. Liczba ludności w miejscowościach gminy Czernica

Lp.	Miejscowość	Liczba mieszkańców
1.	Chrząstawa Mała	1 060
2.	Chrząstawa Wielka	1 126
3.	Czernica	1 251
4.	Dobrzykowice	1 546
5.	Gajków	1 117
6.	Jeszkowice	931
7.	Kamieniec Wrocławski	2 395
8.	Krzyków	386
9.	Łany	181
10.	Nadolice Małe	262
11.	Nadolice Wielkie	1 271
12.	Ratowice	975
13.	Wojnowice	698
Razem		13 199

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gminy Czernica

Pod względem liczby ludności największe miejscowości to: Kamieniec Wrocławski, Dobrzykowice oraz Nadolice Wielkie. Najmniej zaludniona miejscowość to Łany, gdzie mieszka 181 osób.

Tabela 2. Zmiany liczby ludności w gminie Czernica w latach 2006, 2011 oraz 2016

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach [os.]		
	2006	2011	2016
gmina Czernica	8 940	11 025	13 199

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gminy Czernica

W ciągu ostatnich lat liczba ludności w gminie Czernica rośnie. W latach 2006–2016 liczba ta wzrosła o 4 259 osób.

W poniższej tabeli zaprezentowano wartości gęstości zaludnienia w gminie Czernica (dane na rok 2006, 2011 oraz 2016).

Tabela 3. Gęstość zaludnienia w gminie Czernica w latach 2006, 2011 oraz 2016

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach [os./km ²]		
	2006	2011	2016
gmina Czernica	107	132	158

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gminy Czernica

Wzrost liczby ludności przy braku zmian terytorialnych wiąże się ze wzrostem gęstości zaludnienia. W ciągu 10 lat gęstość zaludnienia wzrosła z 107 os./km² do 158 os./km².

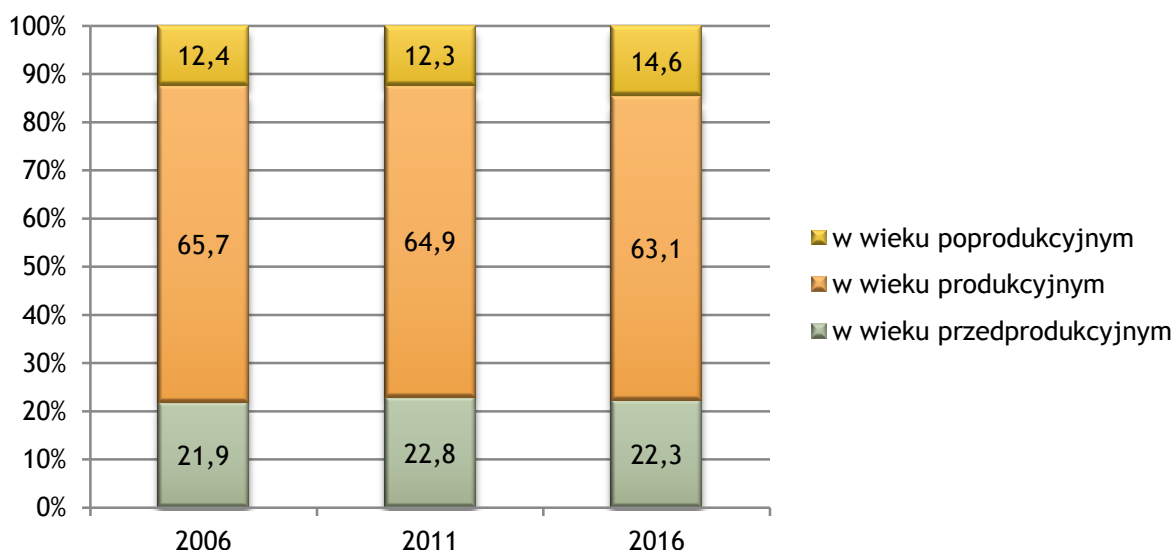
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie gminy są ważnymi informacjami z punktu widzenia planowania komunikacji gminnej o charakterze użyteczności publicznej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności (ludność według ekonomicznych grup wieku) oraz stopa bezrobocia mieszkańców gminy opisane w kolejnych rozdziałach.

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy do 17 lat,
- w wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18–59 lat (kobiety) oraz 18–64 lat (mężczyźni),
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Poniższa wykres przedstawia mieszkańców gminy Czernica według ekonomicznych grup wieku w latach 2006, 2011 i 2016.



Wykres 1. Mieszkańcy gminy Czernica wg ekonomicznych grup wieku w latach 2006, 2011 i 2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według danych GUS w gminie Czernica w ostatnich latach następuje niewielki spadek udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym.

W Polsce oraz w Europie obserwuje się obecnie zjawisko starzenia się społeczeństwa, polegającego na zmniejszaniu się udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym na rzecz ludności w wieku poprodukcyjnym. Zjawisko to charakteryzuje również mieszkańców gminy Czernica. To istotna informacja dla sporządzenia planu transportowego ponieważ przewiduje się, że zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a w późniejszych latach również do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia rejestrowanego jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar.

W ostatnich latach stopa bezrobocia w gminie Czernica regularnie spada i obecnie osiągnęła wartość 2,7%. Warto zaznaczyć, że część mieszkańców gminy Czernica utrzymuje się z pracy we Wrocławiu, a miejscowości Kamieniec Wrocławski oraz Dobrzykowice, pełnią przede wszystkim funkcje mieszkaniowe.

2.2.4 Prognozy liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wnioskować jakie zmiany mogą być konieczne w przyszłości w sferze transportu.

W ostatnich latach w gminie Czernica notowano wzrost liczby ludności. W *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Czernica* w 2007 r. prognozowano, że w 2015 r. liczba ludności gminy osiągnie wartość 11,6 tys. osób, natomiast w roku 2020 – 12,2 tys. osób. Już obecnie ta wartość została przekroczona. Wiąże się to przede wszystkim ze zjawiskiem suburbanizacji, czyli odpływem ludności z miast na obszary podmiejskie. Gmina Czernica jest atrakcyjnym miejscem do życia dzięki bliskości stolicy regionu – Wrocławia.

Prognozuje się, że zgodnie z obecnymi trendami, w najbliższych latach liczba mieszkańców gminy Czernica będzie wzrastać. Mogą jednak zachodzić zauważalne zmiany w strukturze ludności – według trendów maleje liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym.

2.3 Zagospodarowanie przestrzenne

Analiza zagospodarowania przestrzennego badanego obszaru jest jednym z kluczowych uwarunkowań podczas planowania transportu zbiorowego. W przypadku niniejszego planu istotnymi elementami są: sieć transportowa, lokalizacja oraz charakter terenów zagospodarowanych na cele nierolnicze i nieleśne. Czynniki te analizowane są w zakresie stanu istniejącego oraz planowanego. Aby zachować zgodność dokumentu z wytyczonymi wcześniej kierunkami rozwoju, analizie poddano *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Czernica*.

Omawiany dokument określa postulaty rozwoju na szczeblu gminnym. Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo Wrocławia, dodatni bilans migracyjny obszarów wiejskich, dokument SUIKZP zakłada rozwój terenów zagospodarowanych na cele nierolnicze i nieleśne. Planowana w SUIKZP struktura funkcjonalno – przestrzenna wskazuje na koncentrację terenów przeznaczonych na cele mieszkaniowe i aktywności gospodarczej wzdłuż ulic: Wrocławskiej (powiatowej nr 1535D) przebiegającej przez miejscowości Dobrzykowice, Nadolice Małe, Nadolice Wielkie (i wojewódzkiej nr 455) przebiegającej przez miejscowości Kamieniec Wrocławski, Gajków, Jeszkowice, Czernica, a także Krzykowskiej (w Dobrzykowicach) i Kolejowej (w Kamieńcu Wrocławskim i Dobrzykowicach). Ponadto studium określa układ dróg głównych, zbiorczych i lokalnych, które wraz z pozostałymi drogami gminnymi i wewnętrznymi zapewnią sprawną obsługę obecnych terenów zainwestowanych i rozległych terenów pod nowe inwestycje.

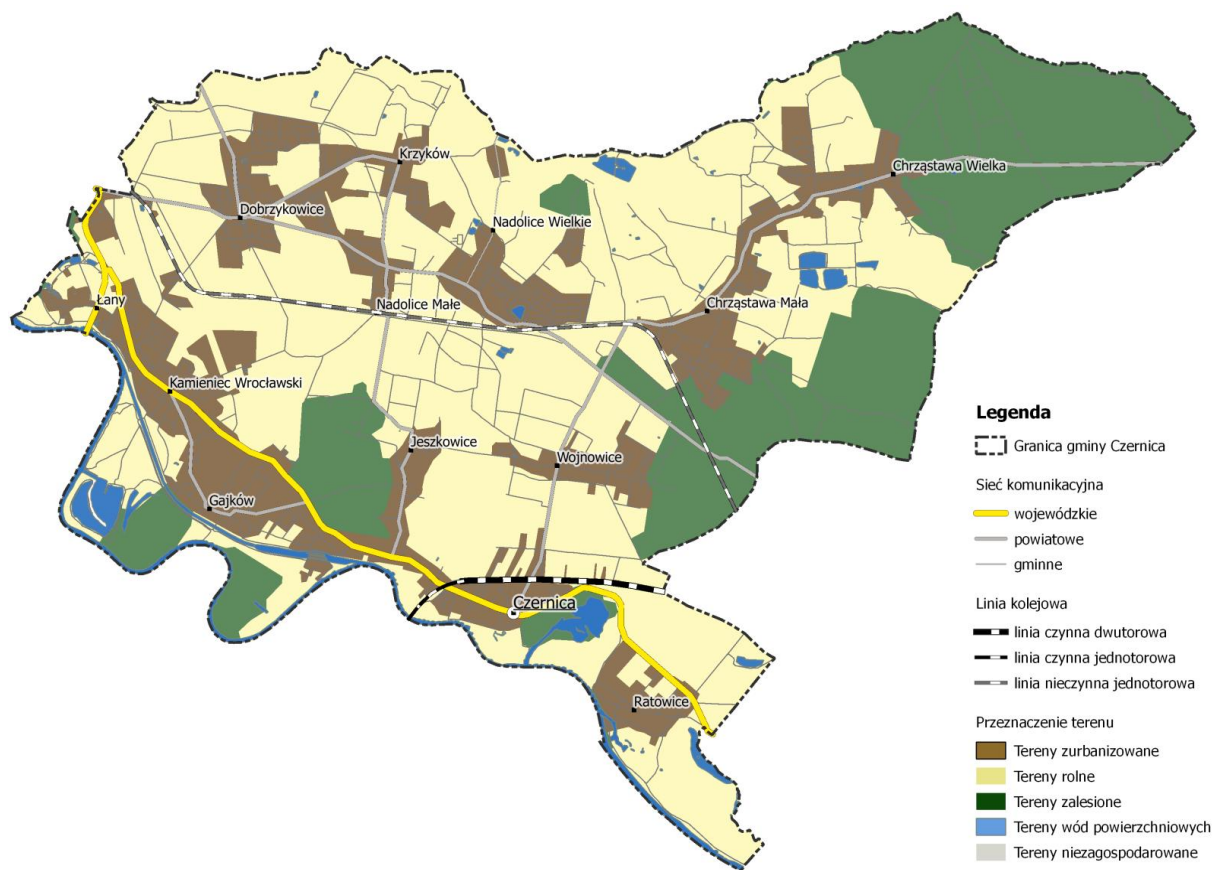
W odniesieniu do rozwoju sieci komunikacyjnej w dokumencie określono następujący postulat: *Zaleca się utrzymanie ruchu pasażerskiego, a w szczególności towarowego na obydwu przebiegających przez gminę liniach kolejowych; przy czym przewiduje się większy niż dotychczas udział w obsłudze transportowej gminy drugorzędnej linii kolejowej nr 292 i wykorzystanie jej do uruchomienia tramwaju/autobusu szynowego.* Ponadto SUIKZP wskazuje stację

kolejową Czernica Wrocławska (linia kolejowa nr 277) oraz trzy stacje na linii kolejowej nr 292 w Dobrzykowicach, Nadolicach Wielkich i Chrzastawie jako ważne węzły komunikacyjne.

Poniższa mapa przedstawia obecne zagospodarowanie terenu w gminie Czernica.

Mapa 2. Zagospodarowanie przestrzenne gminy Czernica

Źródło: opracowanie własne



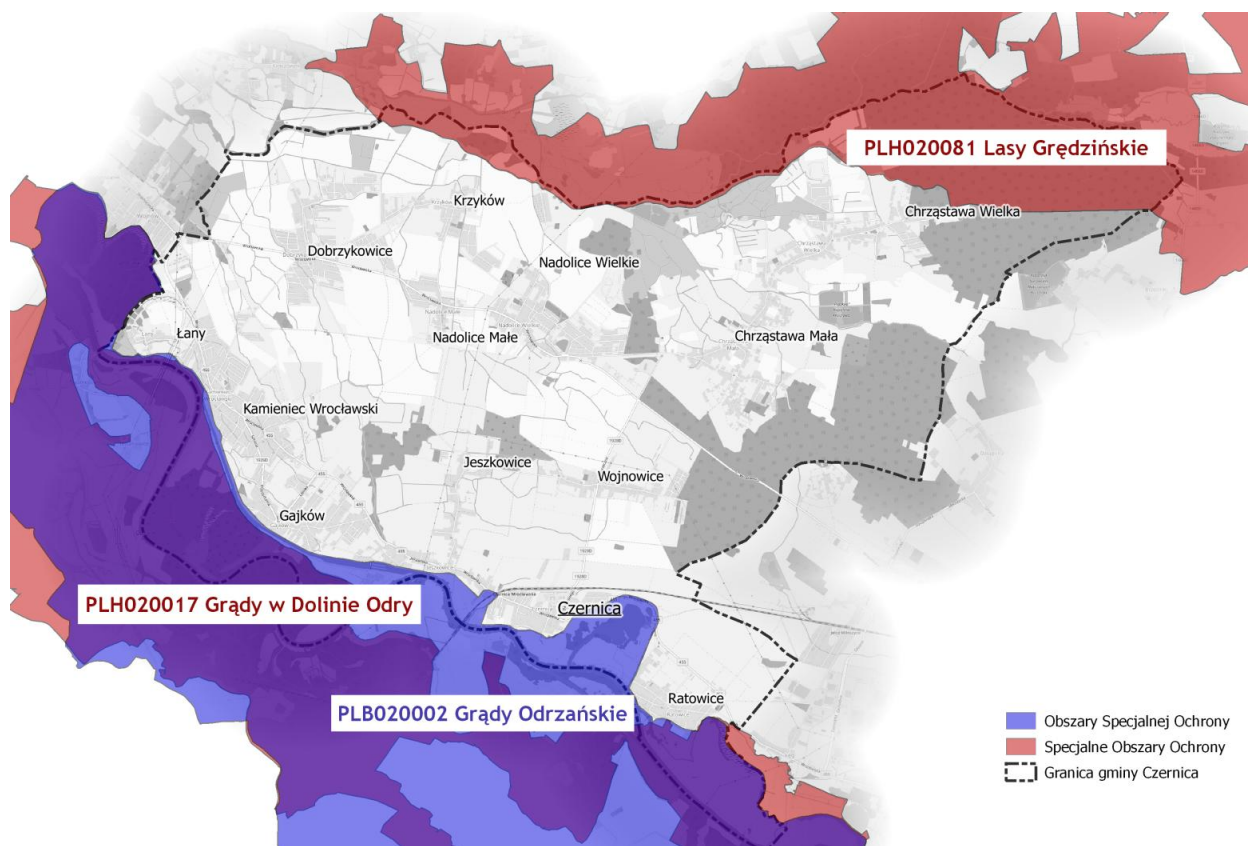
Wpływ transportu na środowisko

Spośród form ochrony przyrody na terenie gminy Czernica wyróżnić można obszary Natura 2000. Są to:

- obszary specjalnej ochrony ptaków: PLB020002 Grądy Odrzańskie,
- specjalne obszary ochrony siedlisk:
 - PLH020017 Grądy w Dolinie Odry,
 - PLH020081 Lasy Gęrdzińskie.

Mapa 3. Obszary Natura 2000 w gminie Czernica

Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>



2.3.1 Emisja spalin

Transport drogowy jest jednym z czynników odpowiedzialnych za emisję zanieczyszczeń do środowiska. Uciążliwość ta jest największa przy drogach charakteryzujących się dużym natężeniem ruchu. W gminie Czernica jest to przede wszystkim droga wojewódzka nr 455 oraz odcinek Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, biegnącej na południe do Bielana.

Główne typy zanieczyszczeń generowanych w ruchu kołowym to przede wszystkim:

- tlenek i dwutlenek węgla,
- węglowodory,
- tlenki azotu,
- pyły zawierające metale ciężkie,
- pyły ze ścierania się nawierzchni dróg i opon samochodowych.

Na wielkość generowanych zanieczyszczeń ma wpływ między innymi stan techniczny pojazdów, jakość stosowanych paliw oraz stan nawierzchni dróg. Wzrost liczby pojazdów oraz degradacja nawierzchni może wzmacniać negatywne działanie transportu na środowisko.

2.3.2 Emisja hałasu

Głównymi źródłami hałasu komunikacyjnego są drogi i linie kolejowe. Wzrost zapotrzebowania na przemieszczanie się oraz w konsekwencji wzrost liczby pojazdów na drogach w ostatnich latach spowodowały wzrost uciążliwości hałasu. Kryteria dopuszczalności hałasu drogowego określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2014 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014, poz. 112). W przypadku hałasu drogowego, dopuszczalne normy poziomu hałasu wynoszą, w zależności od sposobu zagospodarowania terenu, w porze dziennej: od 50 do 65 dB oraz w porze nocnej: od 45 do 56 dB.

Gmina Czernica została objęta Programem Państwowego Monitoringu Środowiska w zakresie pomiarów hałasu drogowego w 2011 roku. Na terenie gminy znajdował się jeden punkt pomiarowy, w Czernicy przy ul. Wrocławskiej 86, na trasie Wrocław – Jelcz Laskowice. Według pomiaru, poziom hałasu wyniósł 70,2 dB. Według obowiązujących norm, poziom hałasu został przekroczony. Wynika to przede wszystkim z lokalizacji tego punktu przy drodze wojewódzkiej, charakteryzującej się dużym natężeniem ruchu. Zgodnie z informacjami zawartymi w *Programie Ochrony Środowiska dla gminy Czernica* (uchwała nr XVI/125/2015 Rady Gminy Czernica z dnia 30 grudnia 2015 r.) można przyjąć, że na pozostałych obszarach gminy, szczególnie w miejscach oddalonych od głównych dróg, poziom hałasu może być dużo niższy.

Układ drogowy i torowy

2.3.3 Drogi

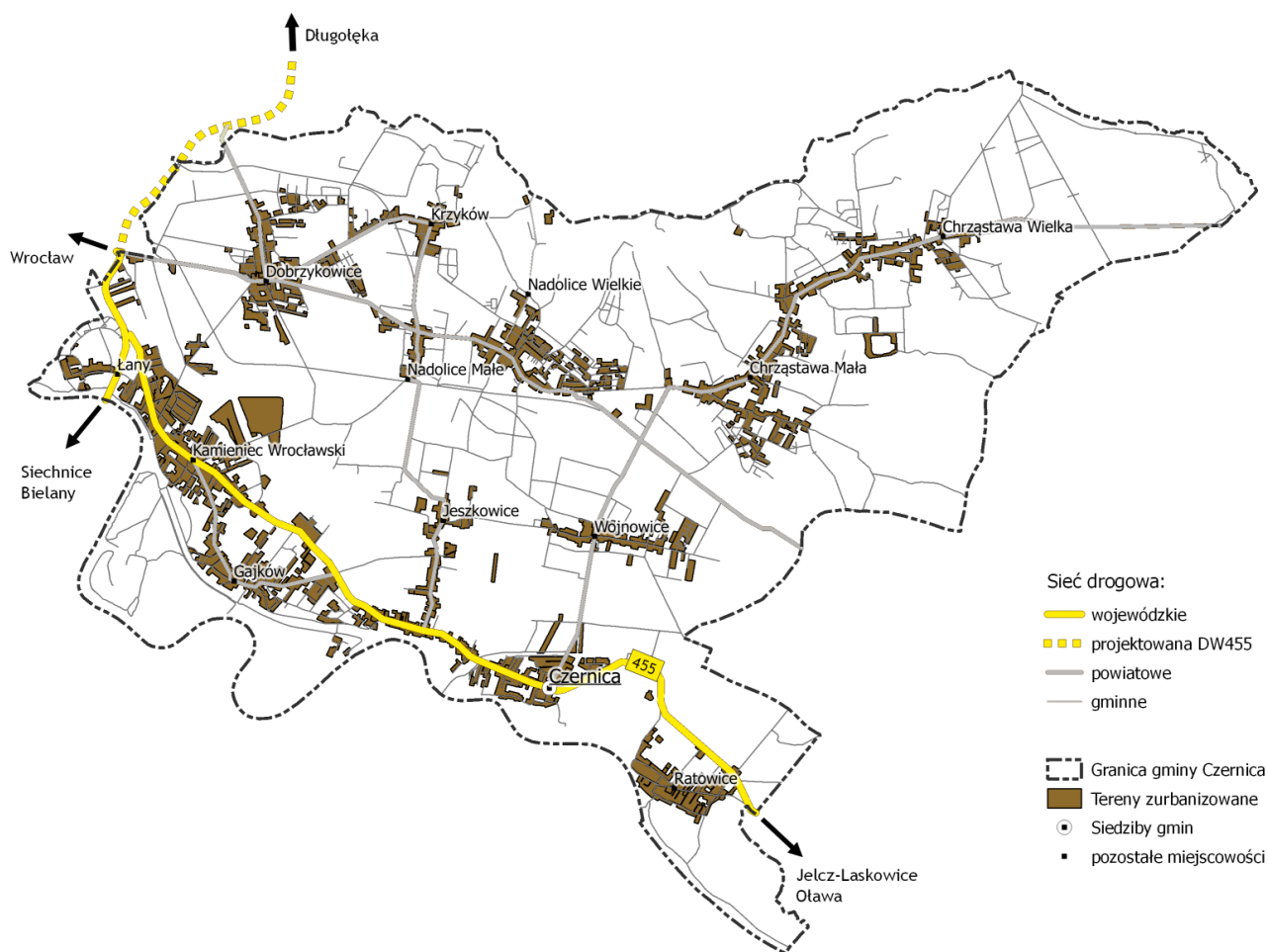
Układ drogowy gminy Czernica tworzą drogi wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Charakterystykę układu podstawowych tras drogowych, przedstawia tabela 4. Droga wojewódzka nr 455 oraz droga powiatowa nr 1535D stanowią podstawowy układ obsługujący relacje wschód – zachód. Pozostałe drogi powiatowe stanowią sieć dróg uzupełniających klasy lokalnej.

Mapa 4. Sieć drogowa gminy Czernica

Źródło: opracowanie własne

Tabela 4. Wykaz dróg publicznych wojewódzkich i powiatowych w gminie Czernica

Kategoria zarządzania	Numer drogi	Przebieg drogi	Długość [km]	Klasa
wojewódzka	455	Wrocław - Kamieniec Wrocławski - Jelcz-Laskowice	12,630	Z



powiatowa	1535D	(Wrocław - Wojnów) – granica gminy -Dobrzykowice – Nadolice Wielkie – granica gminy (Miłoszyce)	9,970	Z
powiatowa	1922D	(Dobrzykowice) droga nr 1535D – Kielczówek – droga nr 1917D	5,285	L
powiatowa	1923D	(Dobrzykowice) 1535D – W455 (Kamieniec Wrocławski)	2,235	L
powiatowa	1924D	(Dobrzykowice) 1535D – Krzyków – 1535D (Nadolice Małe)	3,450	L
powiatowa	1925D	(Nadolice Małe) 1535D – W455 (Jeszowice)	4,050	L
powiatowa	1926D	(Kamieniec Wrocławski) W455 – Gajków – W455	3,100	L

Kategoria zarządzania	Numer drogi	Przebieg drogi	Długość [km]	Klasa
powiatowa	1927D	W455 – 1926D (Gajków)	0,926	L
powiatowa	1928D	(Chrzęstawa Mała) 1930D – Wojnowice – W455 (Czernica)	4,200	L
powiatowa	1929D	(Chrzęstawa Mała) 1930D – gr. gminy (Miłoszyce)	1,983	L
powiatowa	1930D	(Nadolice Wielkie) 1535D – Chrzęstawa Wielka – gr. gminy (Grędzina)	9,172	L

Drogi gminne stanowiące własność gminy stanowią ważny element sieci transportowej. Pełnią funkcję uzupełniającą sieć dróg służących lokalnym potrzebom.

2.3.4 Kolej

Przez gminę Czernica przebiegają dwie linie kolejowe:

- 292, łącząca Wrocław Osobowice i Jelcz Miłoszyce; linia zelektryfikowana, jednotorowa,
- 277, łącząca Wrocław Brochów i Opole Groszowice; linia zelektryfikowana, na trasie Siechnice – Czernica Wroclawska – jednotorowa, na pozostałej trasie – dwutorowa.

Zarządcą obu linii jest PKP PLK S.A.

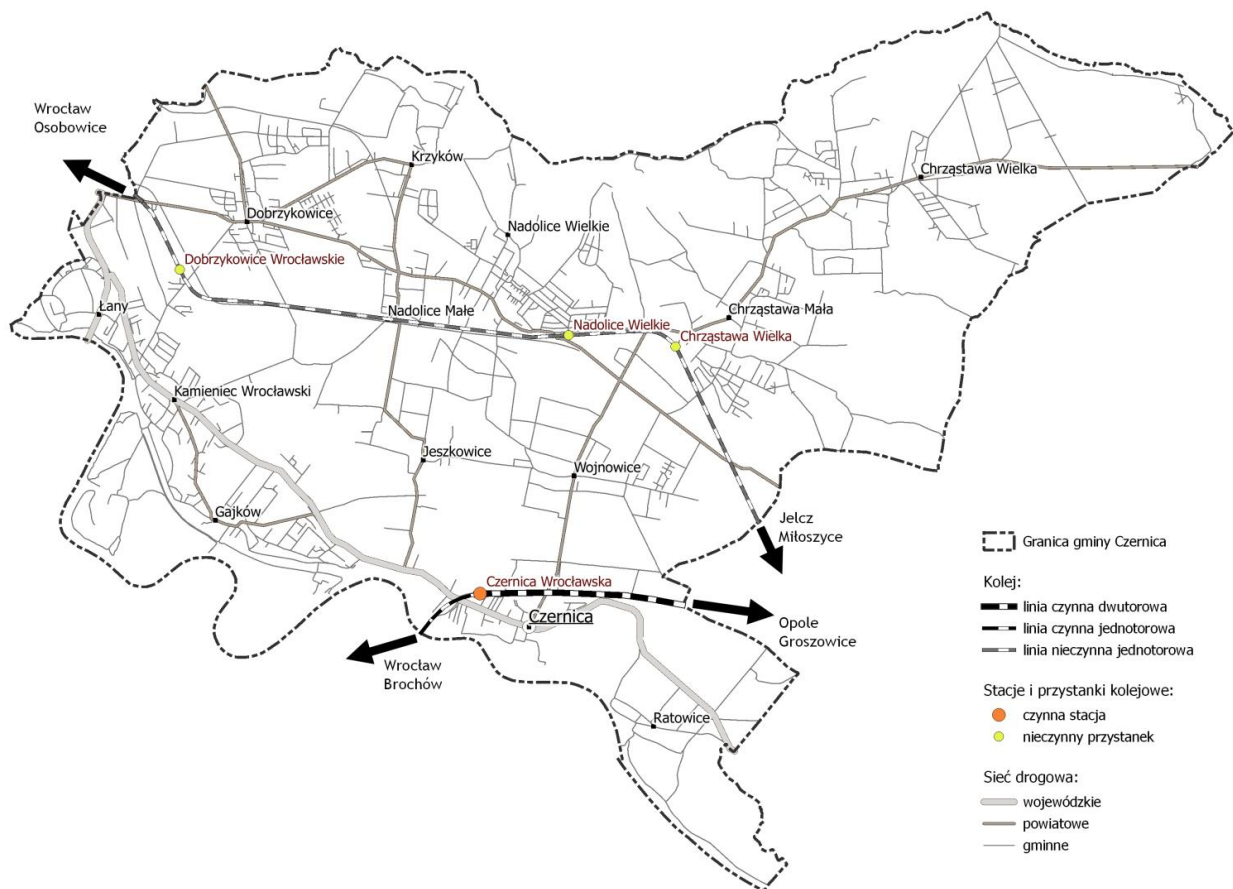
Na linii kolejowej nr 292 w czerwcu 2000 roku zawieszono ruch pociągów pasażerskich. Obecnie odcinek w gminie Czernica jest nieczynny. 10 kwietnia 2017 roku czasowo przywrócono ruch pasażerski na trasie Wrocław Wojnów do Sołtysowic i stacji Wrocław Główny. Docelowo do 2020 roku na całej linii, czyli do stacji Jelcz Miłoszyce, ma zostać przeprowadzona kompleksowa rewitalizacja. W ramach inwestycji między innymi stacje i przystanki, wraz z trasami dojazdu, zostaną dostosowane do lepszych standardów obsługi, m.in. umożliwiających dostęp do pociągów podróżnym o ograniczonej mobilności. Utworzony zostanie również przystanek kolejowy w Łanach, w pobliżu obecnej pętli autobusowej Wojnów.

Linia nr 277 jest obecnie wykorzystywana zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim.

Poniższa mapa przedstawia linie kolejowe w gminie Czernica wraz ze stacjami i przystankami.

Mapa 5. Kolej w gminie Czernica

Źródło: opracowanie własne





3 SIEĆ KOMUNIKACYJNA

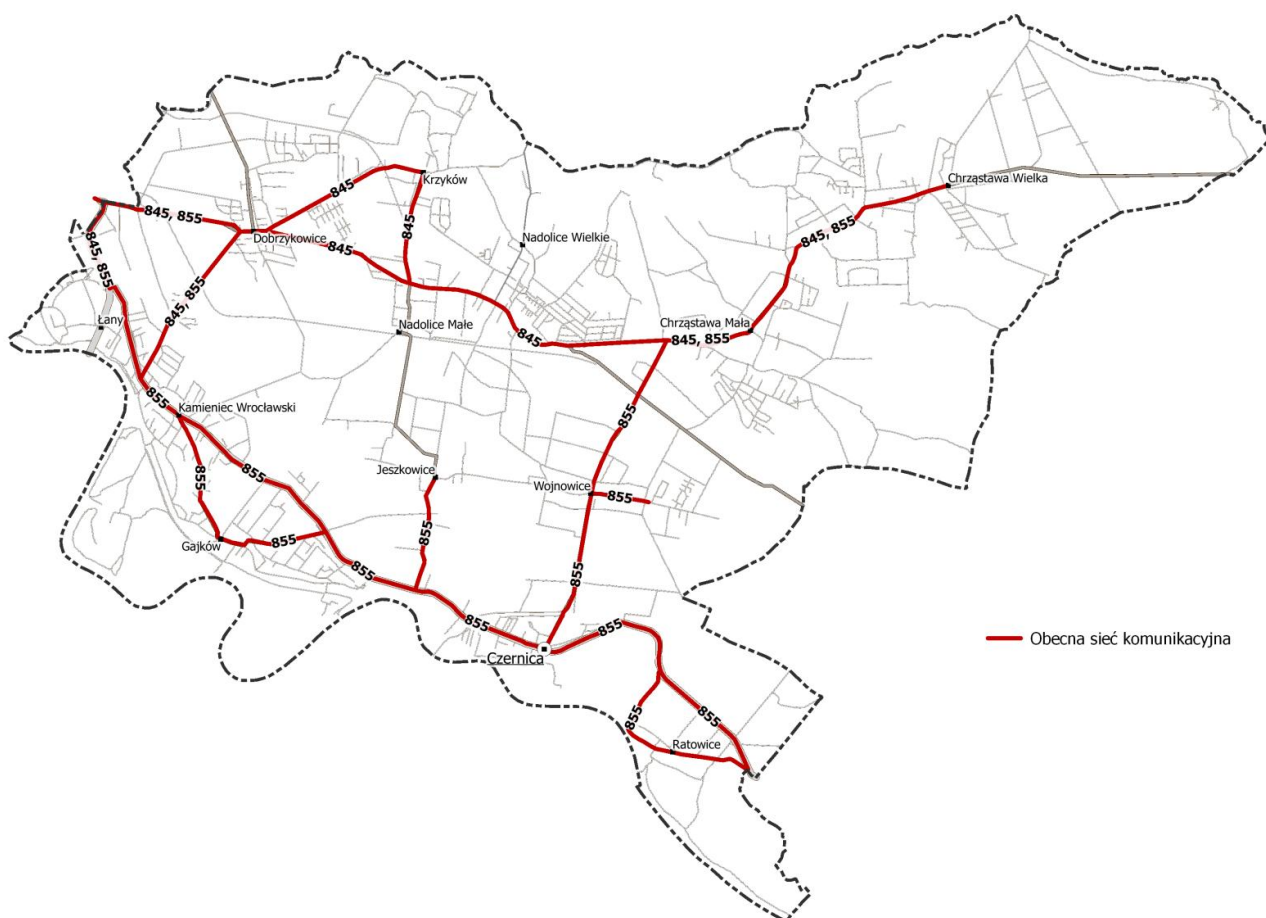
3.1 Obecna sieć komunikacyjna

3.1.1 Transport drogowy

Gminne przewozy pasażerskie

Gmina Czernica jest organizatorem 2 linii komunikacyjnych, łączących miejscowości z obszaru gminy z Wrocławiem. Od 1 sierpnia 2016 r. w ramach gminnych przewozów pasażerskich na tych liniach przewoźnikiem jest firma Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

Przebieg tych linii przedstawiony jest na poniższej mapie.



Mapa 6. Sieć użyteczności publicznej uchwalona w planie transportowym dla powiatu wrocławskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wrocławskiego”

Również *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wrocławskiego* zakłada funkcjonowanie linii o charakterze użyteczności publicznej na terenie gminy Czernica, przy czym dokument wskazuje te same linie, na których jest obecnie realizowana komunikacja gminna.

Pozostałe przewozy

Na terenie gminy Czernica kursują także przewoźnicy PKS w Oławie S.A., POLBUS-PKS Sp. z o.o. linia 565), Beskid oraz DLA Sp. z o.o. z linią komercyjną 505. Przewozy realizowane są głównie na trasach Wrocław – Czernica – Jelcz-Laskowice oraz Wrocław – Nadolice Wielkie – Jelcz-Laskowice.

3.1.2 Transport kolejowy

Na stacji Czernica Wrocławska zatrzymują się pociągi Kolei Dolnośląskich. Zgodnie ze stanem na dzień 26.07.2017 r., zarówno w stronę Wrocławia, jak i Jelcza-Laskowic, realizowano po 16 kursów w dobie w każdą stronę.

Po rewitalizacji linii kolejowej nr 292 możliwe będą połączenia do Wrocławia i do stacji Jelcz Miłoszyce z przystanków Dobrzykowice Wrocławskie, Nadolice Małe, Nadolice Wielkie oraz Chrzastawa. Przywrócenie przewozów pasażerskich na tej trasie będzie szansą na odciążenie dróg wjazdowych do Wrocławia w godzinach szczytu.

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

Gmina Czernica planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców gminy oraz do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Gmina Czernica jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywać ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów gminnych generatorami ruchu. Czynnikiem wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny gminy Czernica.

Celem organizacji sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców gminy ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego (np. uczniów) oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Poniższa tabela zawiera szczegóły dotyczące planowanych linii komunikacyjnych w gminie Czernica.

Tabela 5. Planowane linie komunikacyjne w gminie Czernica

Numer linii	Przebieg	Obecna liczba kursów w dzień nauki szkolnej	Minimalna liczba kursów w dzień nauki szkolnej
845	Wrocław (Norwida) – Wrocław (Sępolno) – Wrocław (Swojczyce) – Wrocław (Wojnów) – Dobrzykowice – Nadolice Małe – Nadolice Wielkie – Chrząstawa Mała – Chrząstawa Wielka	30	30
855	Wrocław (Norwida) – Wrocław (Sępolno) – Wrocław (Swojczyce) – Wrocław (Wojnów) – Kamieniec Wrocławski – Gajków - Jeszkowice – Czernica - Wojnowice	25	25
G01*	Linie wewnątrzgminne, łączące wszystkie miejscowości Gminy Czernica – priorytet: dowiezienie mieszkańców do węzłów przesiadkowych	-	24
G02*	Linie łączące Gminę Czernica z Wrocławiem przez miejscowości Blizanowice i Trestno	-	32

* - numer linii jest umowny i może ulec zmianie; „G” oznacza linię gminną

Źródło: opracowanie własne

Dotychczas potrzeby komunikacyjne mieszkańców gminy, związane między innymi z dojazdem do Wrocławia, realizowane były poprzez dwie linie komunikacyjne nr 845 i 855.

Sieć ta powinna zostać rozszerzona o kolejne linie: [1] łączące wszystkie miejscowości gminy i umożliwiające skomunikowanie tych miejscowości w węzłami przesiadkowymi (kolej, linie miejskie), [2] umożliwiające alternatywny dojazd do Wrocławia przez miejscowości Blizanowice i Trestno. Postuluje się, aby w ramach posiadanych możliwości finansach gminy, w pierwszej kolejności wdrożyć kursy autobusowe na liniach wewnątrzgminnych G01 (wg mapy nr 9 w rozdziale 12), a po przeanalizowaniu zainteresowania nimi mieszkańców, dążyć do wdrożenia kursów na liniach G02 (wg mapy nr 8 w rozdziale 12), przy niezmiennych liniach 845 i 855.

Za konieczne uznaje się skoordynowanie rozkładów jazdy planowanych linii z rozkładami jazdy pociągów, zarówno na linii kolejowej nr 277 (stacja Czernica Wrocławska), jak i planowanej do rewitalizacji linii kolejowej nr 292.

3.2.1 Węzły przesiadkowe

Stworzenie węzłów przesiadkowych planuje się:

- przy stacji kolejowej Czernica Wrocławska,
- przy pętli autobusowej Wojnów (Łany).

Oba węzły przesiadkowe zostały również wskazane w powiatowym planie transportowym.

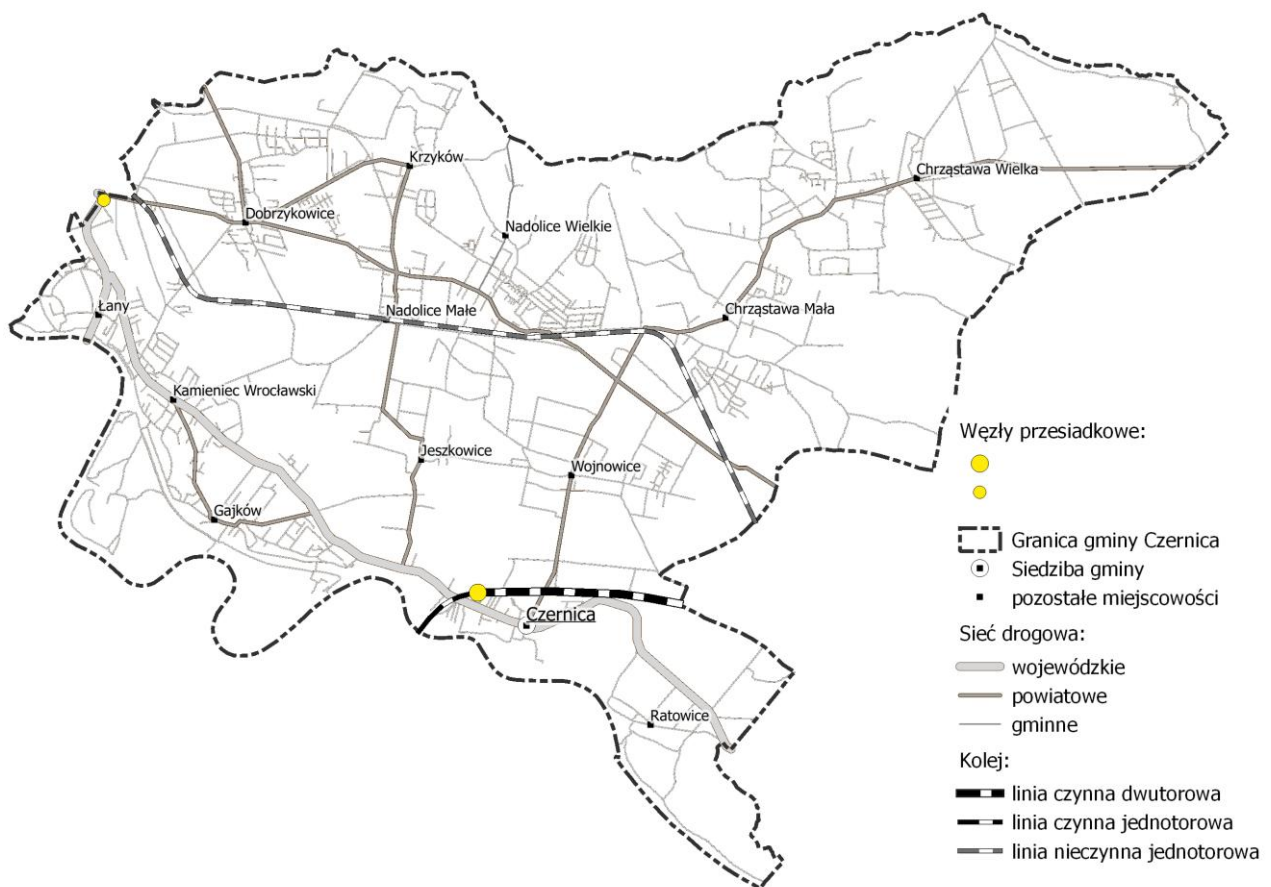
Węzeł przesiadkowy przy stacji kolejowej Czernica Wrocławska pozwoli na dogodną przesiadkę z komunikacji autobusowej na komunikację kolejową, kursującą po linii kolejowej nr 277, zaś węzeł

przesiadkowy Wojnów pozwoli na skomunikowanie przewozów gminnych z komunikacją miejską Wrocławia, zaś po otwarciu obecnie rewitalizowanej linii kolejowej nr 292 z kolejją. Celem zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej, należy dążyć do zapewnienia jak najkorzystniejszych warunków do przesiadki pomiędzy komunikacją autobusową a pociągami.

Ponadto węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride.

Poniższa mapa przedstawia planowane węzły przesiadkowe w gminie Czernica.

Mapa 7. Planowane węzły przesiadkowe w gminie Czernica



Źródło: opracowanie własne



4

OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW GMINY CZERNICA

4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

4.1.1 Placówki oświatowe

Istotnymi generatorami ruchu na poziomie gminnym są szkoły podstawowe i gimnazja. Wykaz tych obiektów znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 6. Wykaz placówek oświatowych w gminie Czernica

Lp.	Nazwa placówki	Adres
1	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Czernicy	ul. św. Brata Alberta A. Chmielowskiego 9, 55-003 Czernica
2	Szkoła Podstawowa w Dobrzykowicach	Dobrzykowice, ul. Szkolna 1, 55-002 Kamieniec Wrocławski
3	Szkoła Podstawowa im. Bolesława Krzywoustego w Kamieńcu Wrocławskim	ul. Kolejowa 8, 55-002 Kamieniec Wrocławski
4	Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Ratowicach	Ratowice, ul. Wrocławska 36, 55-003 Czernica
5	Publiczne Gimnazjum Nr 1 w Czernicy (od 01.09.2017 r. będzie włączone do SP w ZSz-P w Czernicy)	ul. św. Brata Alberta A. Chmielowskiego 9, 55-003 Czernica
6	Publiczne Gimnazjum Nr 2 w Kamieńcu Wrocławskim (od 01.09.2017 r. będzie włączone do SP w Kamieńcu Wrocławskim)	ul. Kolejowa 8, 55-002 Kamieniec Wrocławski
7	Zespół Szkół w Chrząstawie Wielkiej (Szkoła Podstawowa im. Piastów Śląskich i Publiczne Gimnazjum Nr 3)	Chrząstawa Wielka, ul. Wrocławska 19, 55-003 Czernica

Źródło: opracowanie własne

4.1.2 Duże zakłady pracy

Większość zakładów pracy, istotnych z punktu widzenia generowania ruchu pasażerskiego, znajduje się w sąsiadującym z gminą Wrocławiu.

Zgodnie z aktualnymi danymi GUS, na terenie gminy Czernica zlokalizowanych jest:

- 1 777 firm zatrudniających do 9 pracowników,
- 42 firmy zatrudniające od 10 do 49 pracowników,
- 3 firmy zatrudniające od 50 do 249 pracowników.

4.1.3 Pozostałe placówki

Inne obiekty użyteczności publicznej, do których podróżują mieszkańcy gminy Czernica, to przede wszystkim obiekty związane z administracją publiczną, zdrowiem, handlem oraz sportem i rekreacją. Głównym celem tych podróży jest Czernica jako siedziba gminy. Ruch między miejscowościami jest również generowany przez większe obiekty handlowe, jak np. sklep Tesco w Gajkowie.

4.2 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Czernica w zależności od czasu ich występowania

Zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w gminie Czernica jest zróżnicowane ze względu na występowanie czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Poza gęstością zaludnienia, strukturą społeczeństwa, wskaźnikami ekonomicznymi czy lokalizacją generatorów ruchu, na zmiany potrzeb przewozowych wpływ mają przede wszystkim: pora dnia odbywania podróży i rodzaj dnia.

4.2.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części nauką lub pracą. Miejsca pracy oraz szkoły są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach gminnych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet czteropięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

4.2.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach gminnych zmienia się w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, z tym, że przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy – głównych generatorów ruchu w przewozach gminnych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach – między 8 a 9). Dzieje się tak przede wszystkim za sprawą różnych godzin zakończenia nauki w szkołach, zazwyczaj między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obligatoryjne o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny lekcyjnej).

Po szczycie popołudniowym, w okresie wieczornym, występuje wyraźnie zmniejszony popyt na usługi przewozowe.

4.3 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

W rozdziale 8 niniejszego *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica* uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną gminnych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w zakresie informacji pasażerskiej.



5

PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie gmina Czernica jako jednostka samorządu terytorialnego jest organizatorem dwóch linii komunikacyjnych łączących miejscowości gminne z Wrocławiem. Na ten cel z budżetu gminy przeznaczono w 2016 r. środki w wysokości 897 600 zł.

W kolejnych latach gmina Czernica nadal będzie finansować własne usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu gmina Czernica powierzy (w sposób określony w pkt. 7 niniejszego planu transportowego) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez samą gminę Czernica opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości gminy Czernica, o ile zostały ustanowione, lub
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez gminę Czernica środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku gminy Czernica,
- środki z budżetu państwa,
- środki przekazane przez inne jednostki samorządu terytorialnego w ramach pomocy finansowej.



6

PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut oraz stopnia napelnienia.

6.1 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

6.1.1 Postulaty przewozowe

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera.

Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży.

Standard świadczonych usług komunikacyjnych w gminie Czernica gmina planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość – możliwość dotarcia do celu bez przesiadek,
- częstotliwość – podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- dostępność – odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja – wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność – udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt – taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość – poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność – udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda – udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących, wyposażenie w WiFi oraz ładowarki USB.

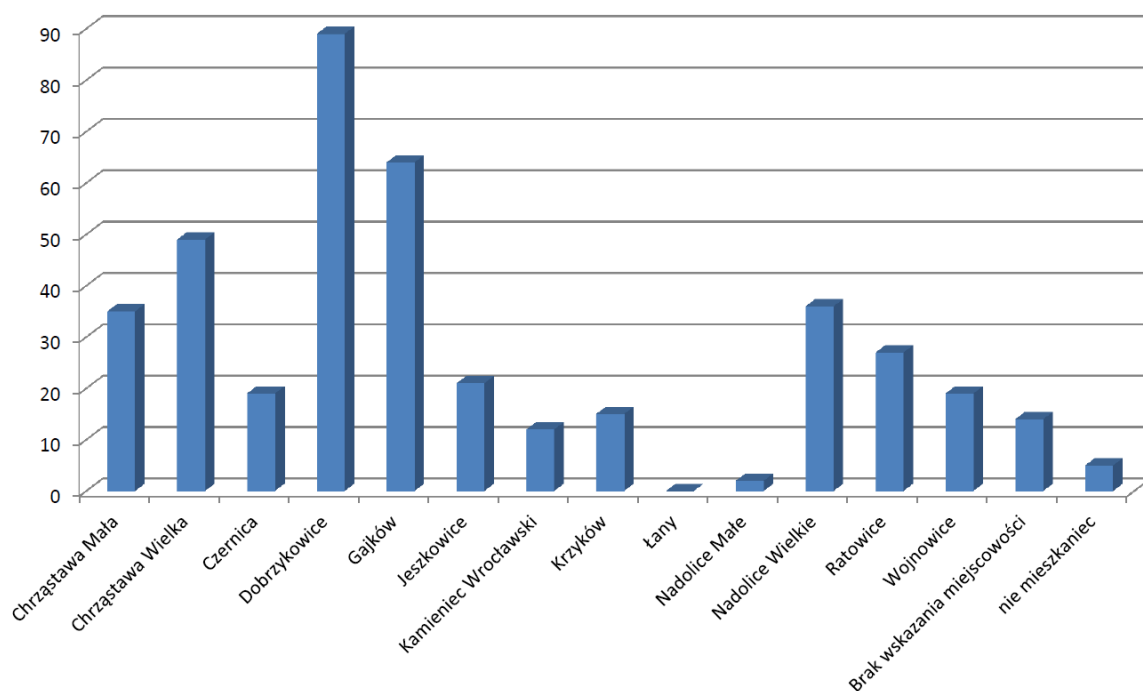
Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji gminnej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych.

Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednej gminy powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

6.1.2 Wyniki badań ankietowych (czerwiec 2016)

W czerwcu 2016 r. przeprowadzono konsultacje społeczne z mieszkańcami gminy Czernica w sprawie gminnych przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych 845 i 855 przebiegających przez teren gminy. 21 pytań zadanych respondentom miało na celu identyfikację celów, potrzeb i opinii użytkowników transportu zbiorowego i oceny jakości realizowanych przewozów. Badanie przeprowadzono na próbie ok. 400 osób.

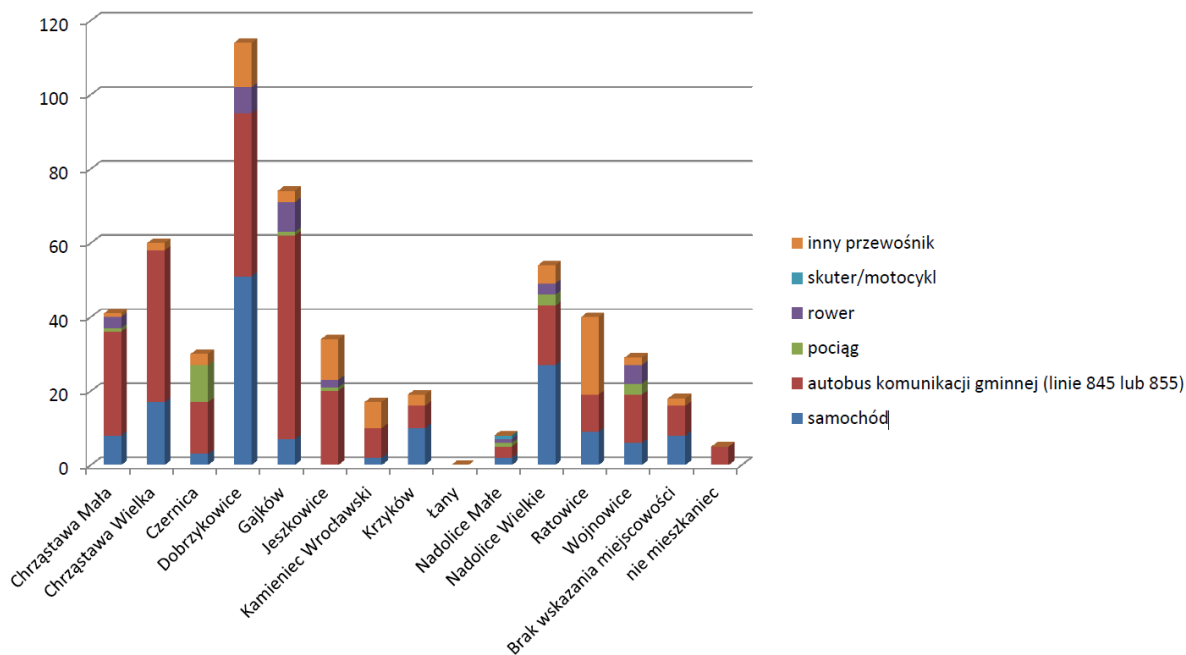
Zdecydowaną większość ankietowych stanowili mieszkańcy gminy Czernica.



Wykres 2. Pyt.1. Ankietowani wg miejsca zamieszkania

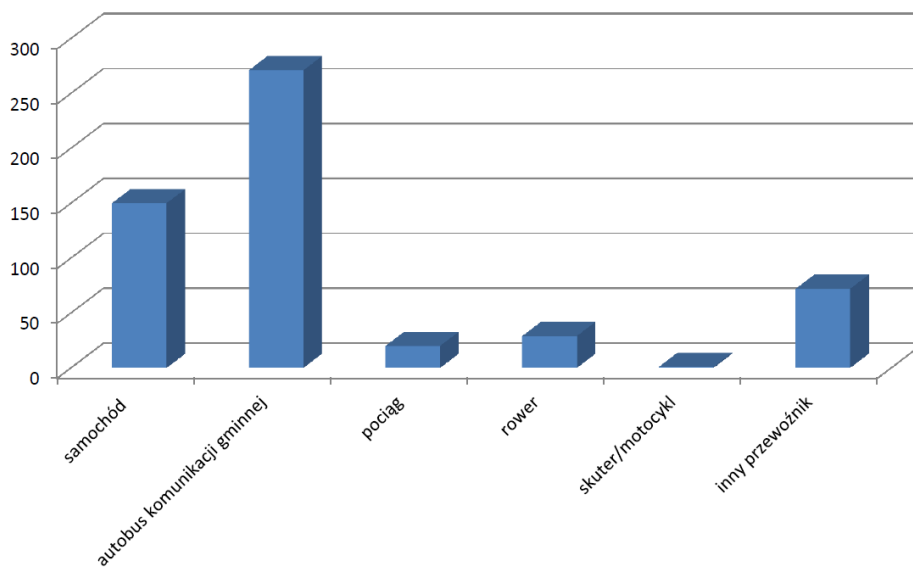
Źródło: dane UG Czernica

Większość ankietowanych pochodzi z miejscowości Dobrzykowice oraz Gajków.



Wykres 3. Pyt.2. Z jakiego środka podróży najczęściej Pan(i) korzysta? (w podziale na sołectwa)

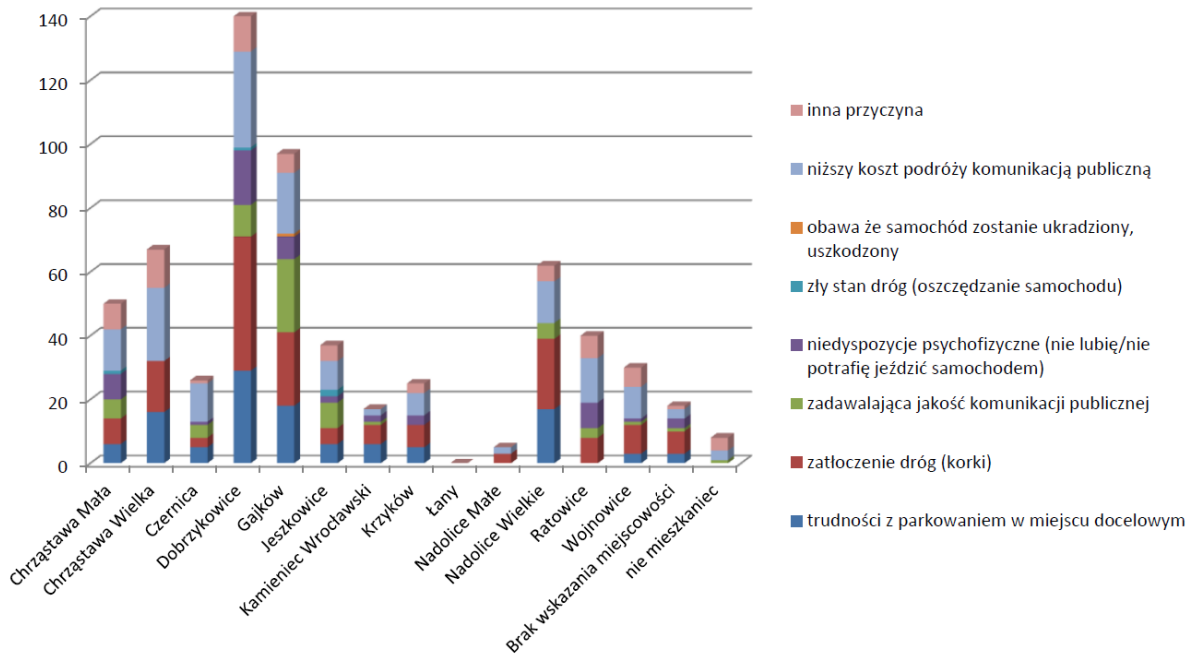
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 4. Pyt.2. Z jakiego środka podróży najczęściej Pan(i) korzysta? (ogółem)

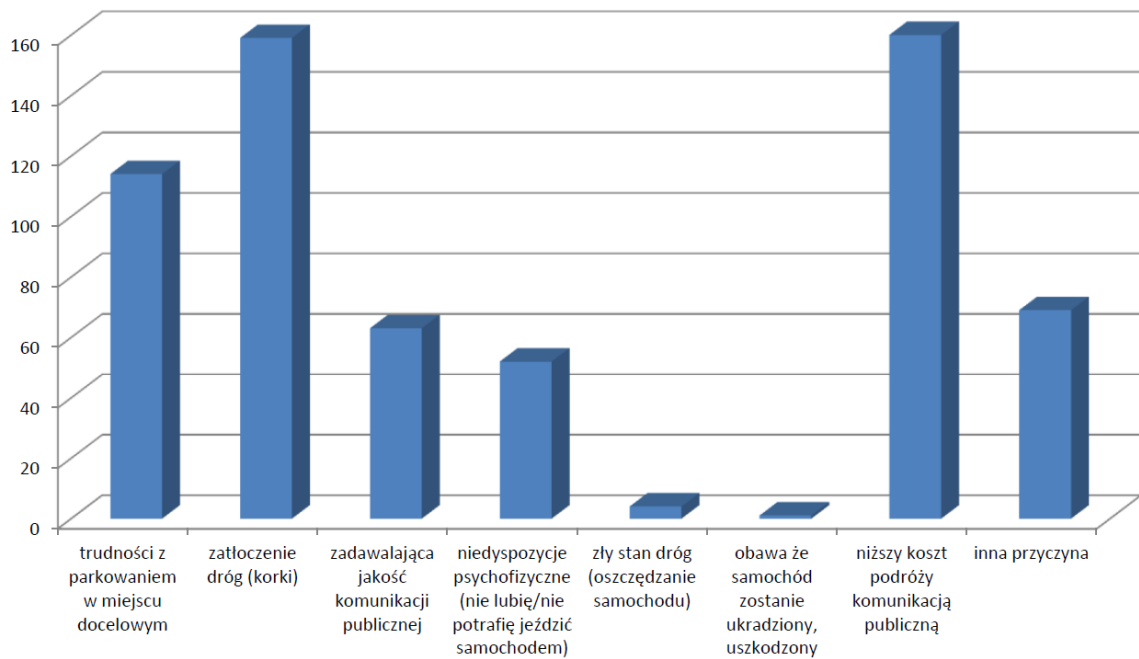
Źródło: dane UG Czernica

Powyższe wykresy pokazują, że większość respondentów korzysta z komunikacji gminnej. Z badania wynika również duży udział podróżujących samochodem. Rzadziej mieszkańcy wykorzystują komunikację zbiorową innych przewoźników, rower i pociąg. Z pociągu korzystają głównie mieszkańcy Czernicy oraz Wojnowic, ze względu na bliskość stacji. Samochód częściej niż autobus gminny wykorzystują mieszkańcy Dobrzykowic, Krzykowa oraz Nadolic Wielkich.



Wykres 5. Pyt. 3. Co decyduje o tym, że Pan(i) korzysta lub chciał(a)by skorzystać z podróży komunikacją publiczną? (w podziale na sołectwa)

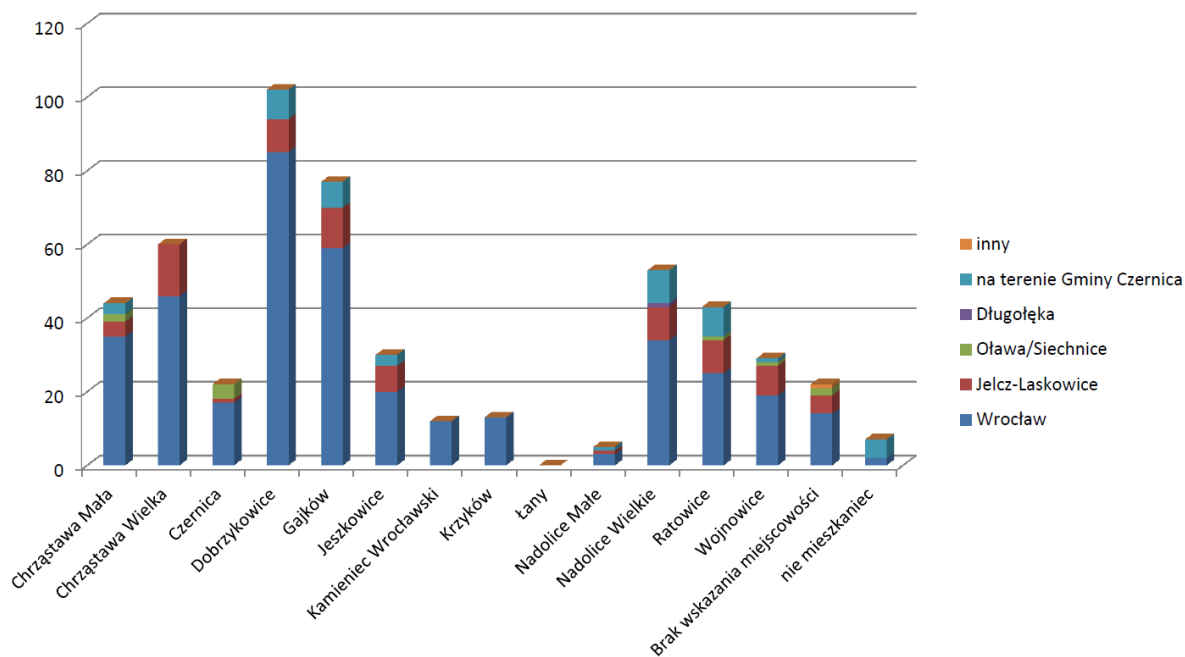
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 6. Pyt. 3. Co decyduje o tym, że Pan(i) korzysta lub chciał(a)by skorzystać z podróży komunikacją publiczną? (ogółem)

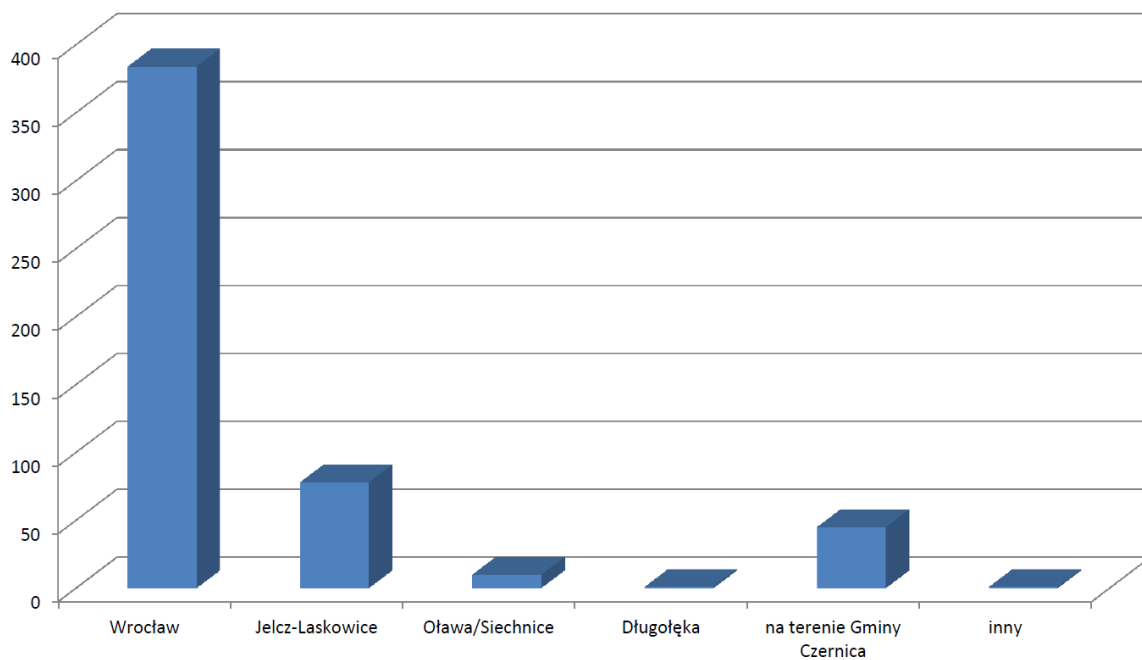
Źródło: dane UG Czernica

Respondenci korzystają z komunikacji gminnej przede wszystkim ze względu na niższy koszt podróży oraz uniknięcie korków i trudności z zaparkowaniem. Zadawalającą jakość komunikacji publicznej zauważają przede wszystkim mieszkańcy Gajkowa.



Wykres 7. Pyt. 4. Jaki jest najczęstszy kierunek Pan(i) podróży? (w podziale na sołectwa)

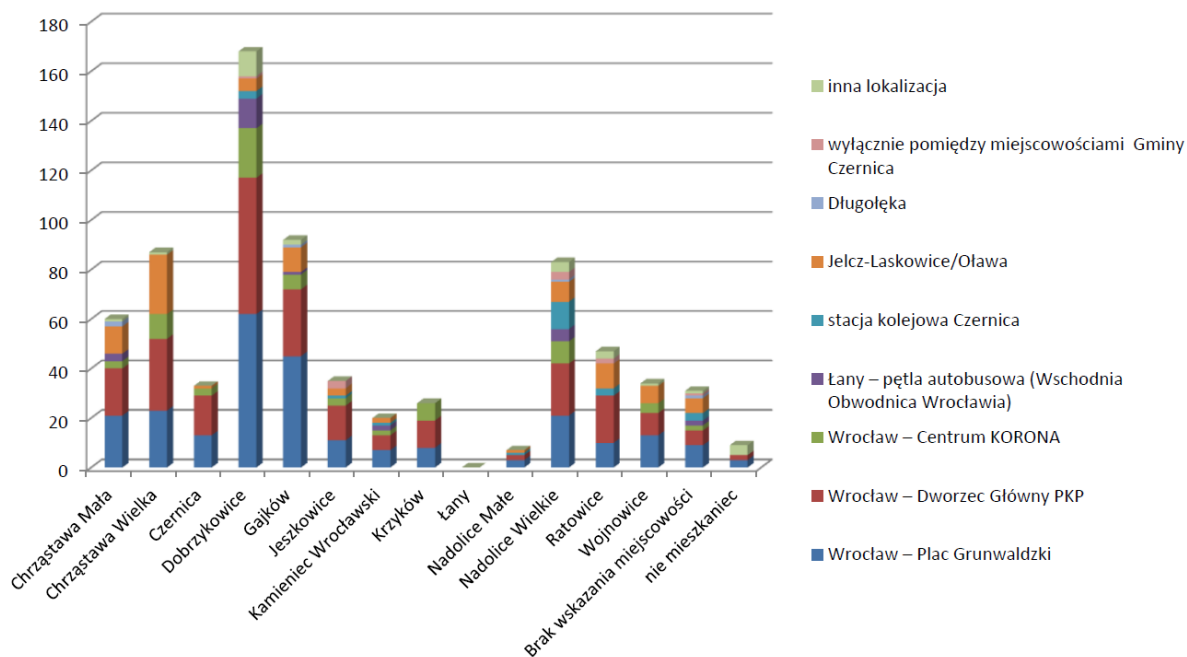
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 8. Pyt. 4. Jaki jest najczęstszy kierunek Pan(i) podróży? (ogółem)

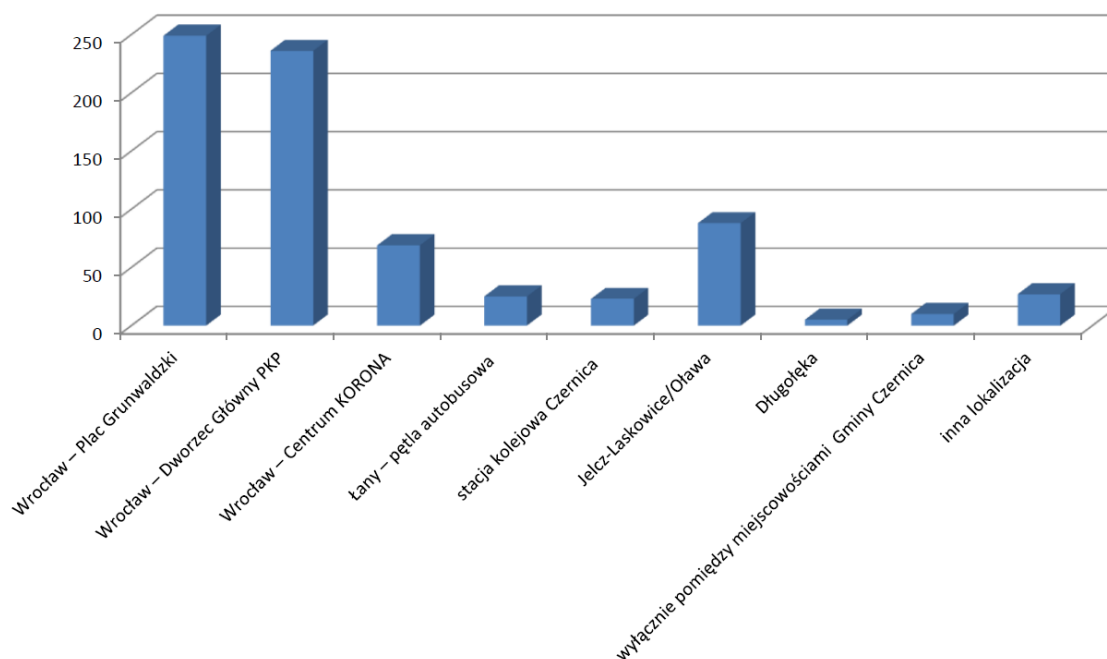
Źródło: dane UG Czernica

Celem podróży mieszkańców gminy Czernica jest przede wszystkim Wrocław. W mniejszym stopniu wykonywane są podróże do Jelcza-Laskowic oraz do innych miejscowości w gminie. Do Oławy najczęściej podróżują mieszkańcy Czernicy.



Wykres 9. Pyt. 5. Do jakiego miejsca Pana(i) zdaniem powinna bezpośrednio docierać komunikacja publiczna z terenu Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)

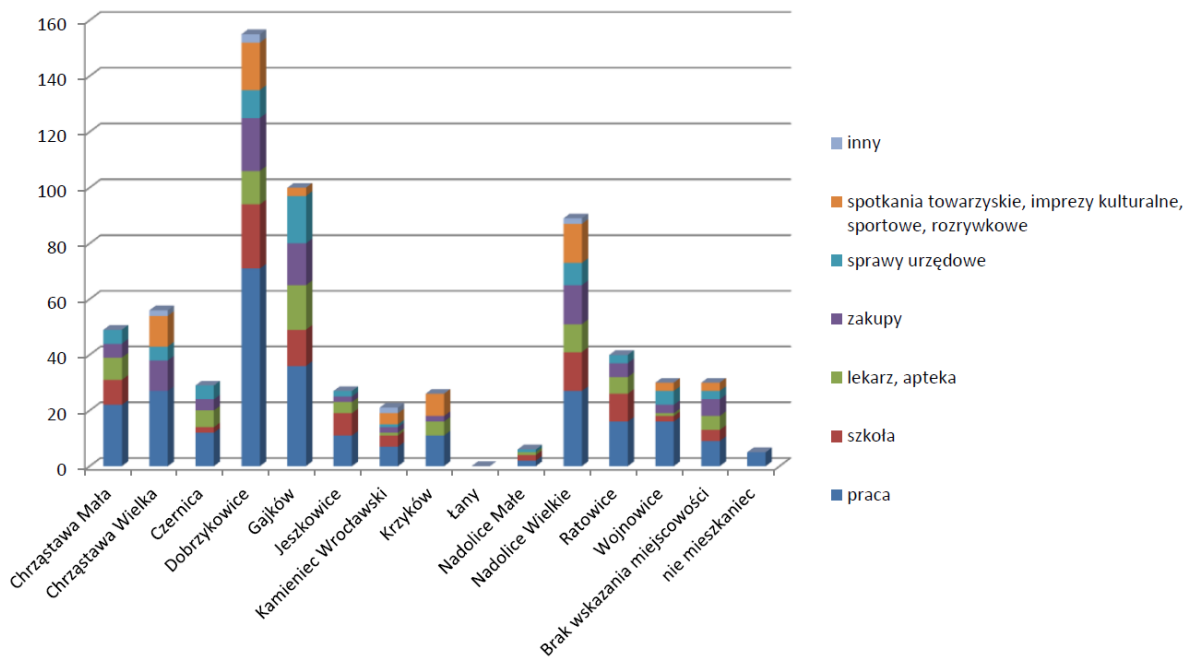
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 10. Pyt. 5. Do jakiego miejsca Pana(i) zdaniem powinna bezpośrednio docierać komunikacja publiczna z terenu Gminy Czernica? (ogółem)

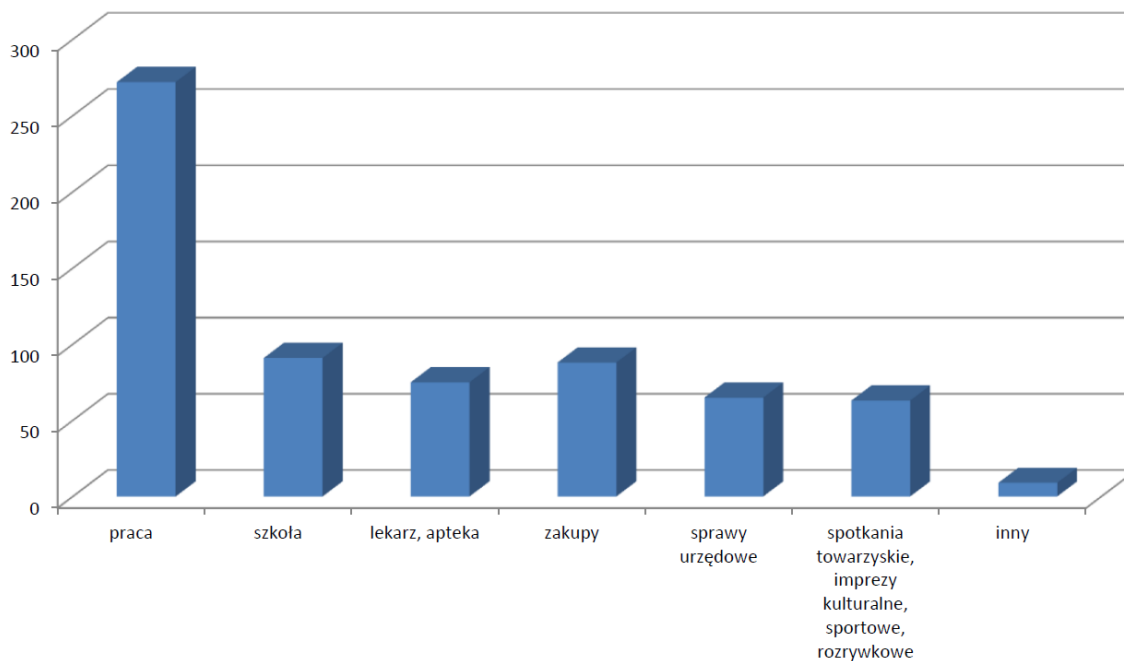
Źródło: dane UG Czernica

Ankietowanym brakuje przede wszystkim połączeń komunikacją gminną do innych punktów we Wrocławiu, jak plac Grunwaldzki, dworzec PKP czy Centrum handlowe Korona. Duży udział ankietowanych z Chrzęstawy Wielkiej jest zainteresowanych podróżami do Jelcza-Laskowic i Oławy.



Wykres 11. Pyt. 6. Jaki jest najczęstszy cel Pan(i) podróży? (w podziale na sołectwa)

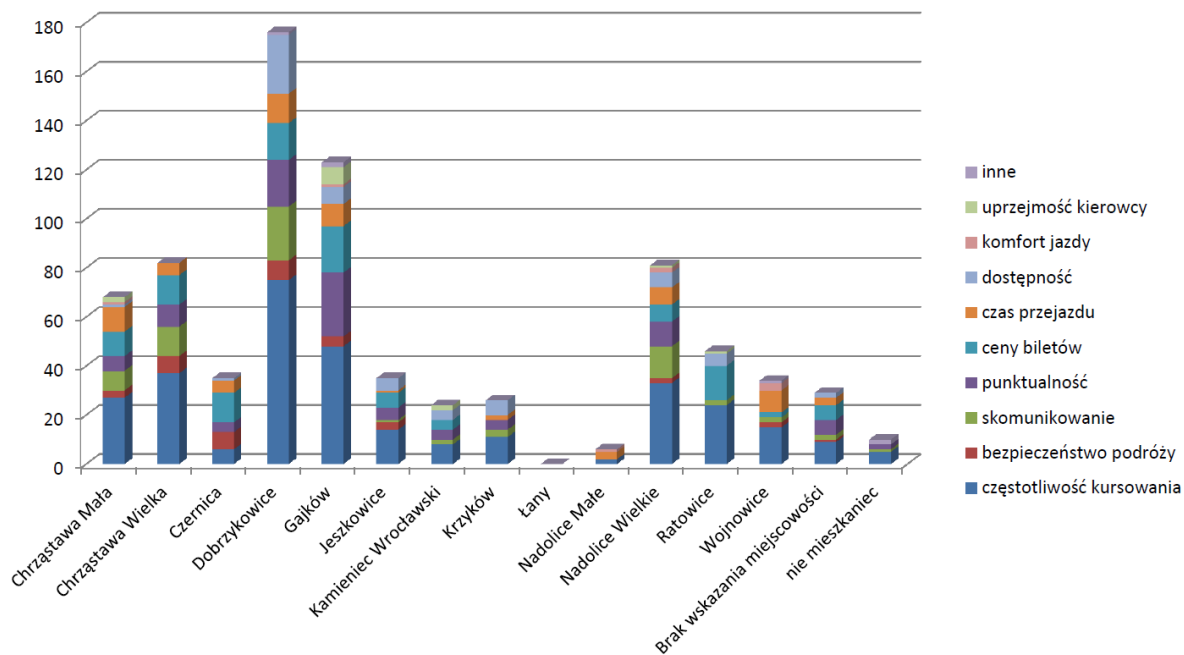
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 12. Pyt. 6. Jaki jest najczęstszy cel Pan(i) podróży? (ogółem)

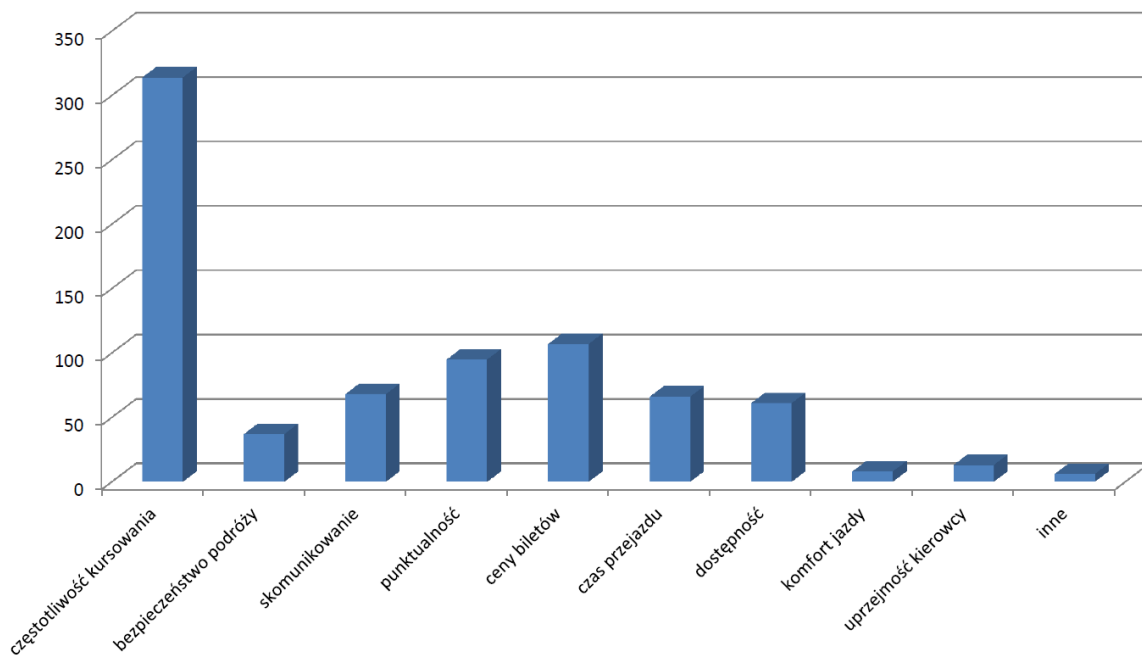
Źródło: dane UG Czernica

Celem podróży respondentów jest najczęściej praca, rzadziej szkoła i inne podróże nieobligatoryjne, jak zakupy oraz wyjazdy do lekarza, na spotkania towarzyskie czy w celu załatwienia spraw urzędowych.



Wykres 13. Pyt. 7. Które z podanych cech komunikacji publicznej są dla Pana(i) najistotniejsze? (w podziale na sołectwa)

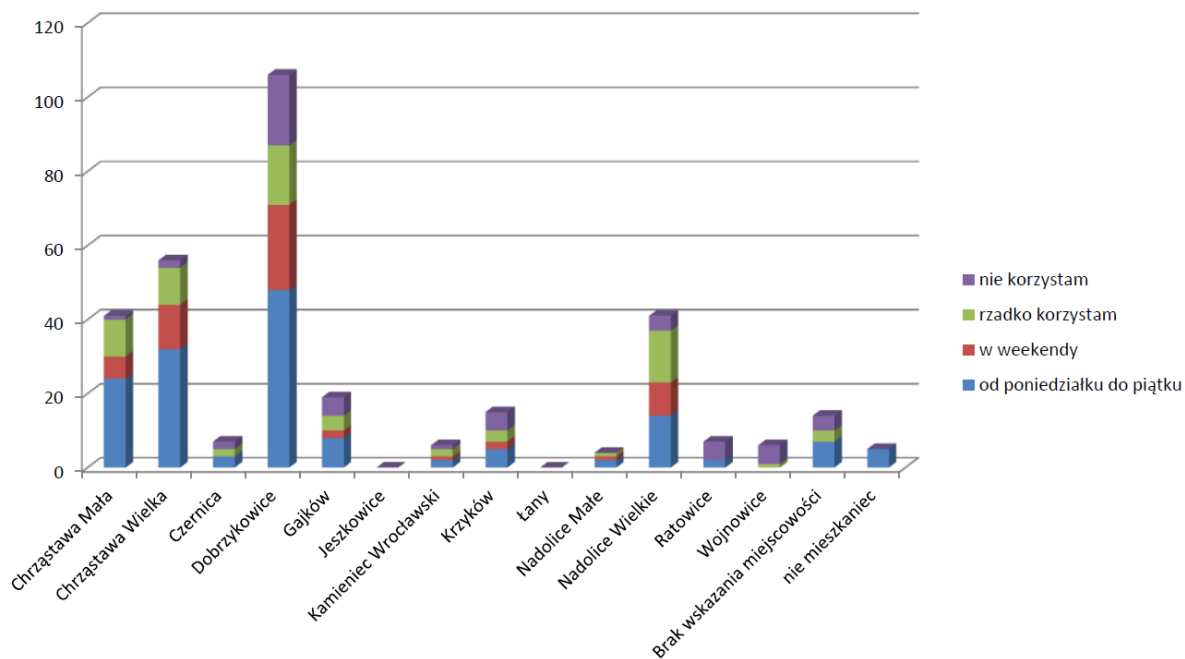
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 14. Pyt. 7. Które z podanych cech komunikacji publicznej są dla Pana(i) najistotniejsze? (ogółem)

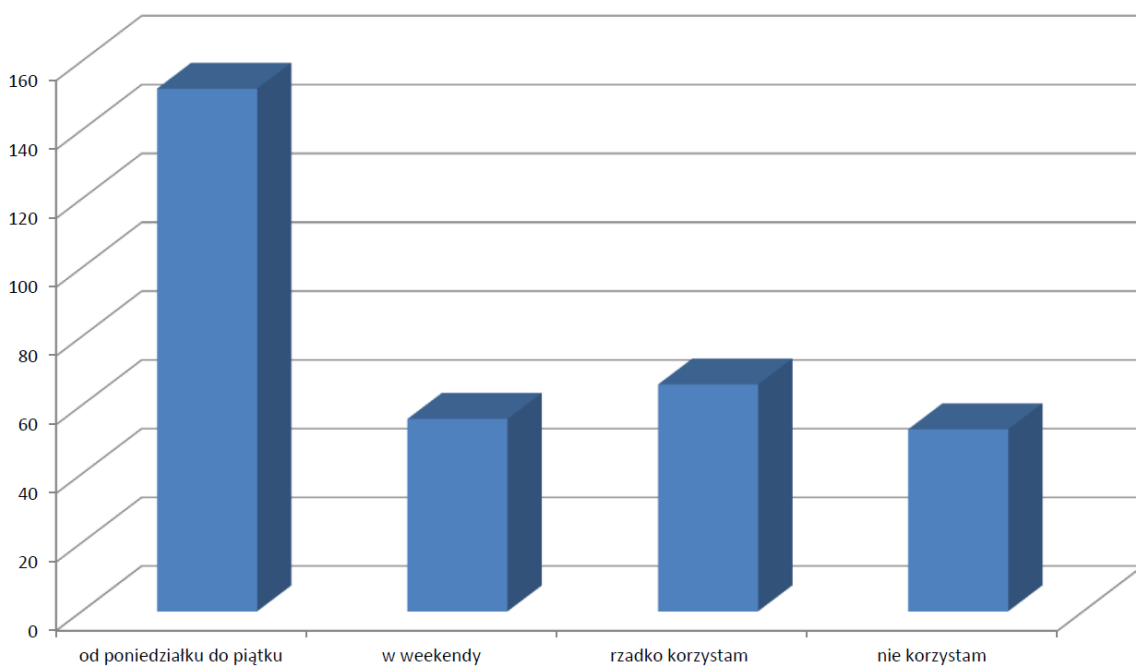
Źródło: dane UG Czernica

Dla ankieterów najistotniejszą cechą komunikacji publicznej jest częstotliwość kursowania. Nie bez znaczenia są również m. in. ceny biletów i punktualność. Stosunkowo duży udział mieszkańców Dobrzykowic zwraca uwagę na skomunikowanie i dostępność.



Wykres 15. Pyt. 8. Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 845) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)

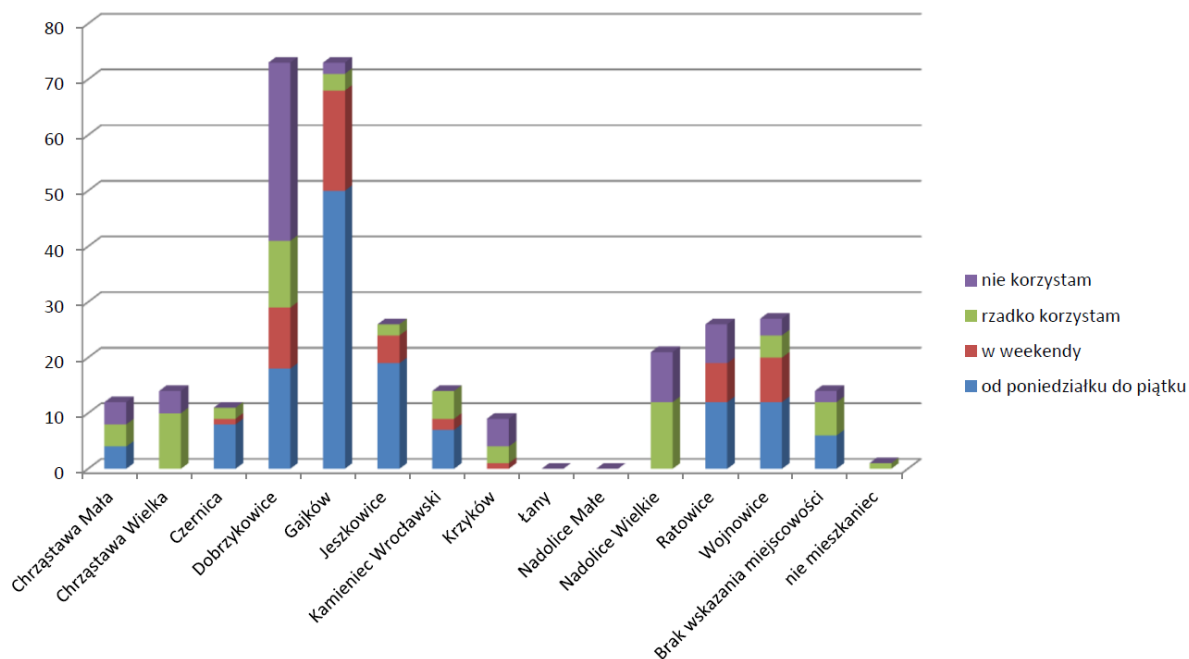
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 16. Pyt. 8. Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 845) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)

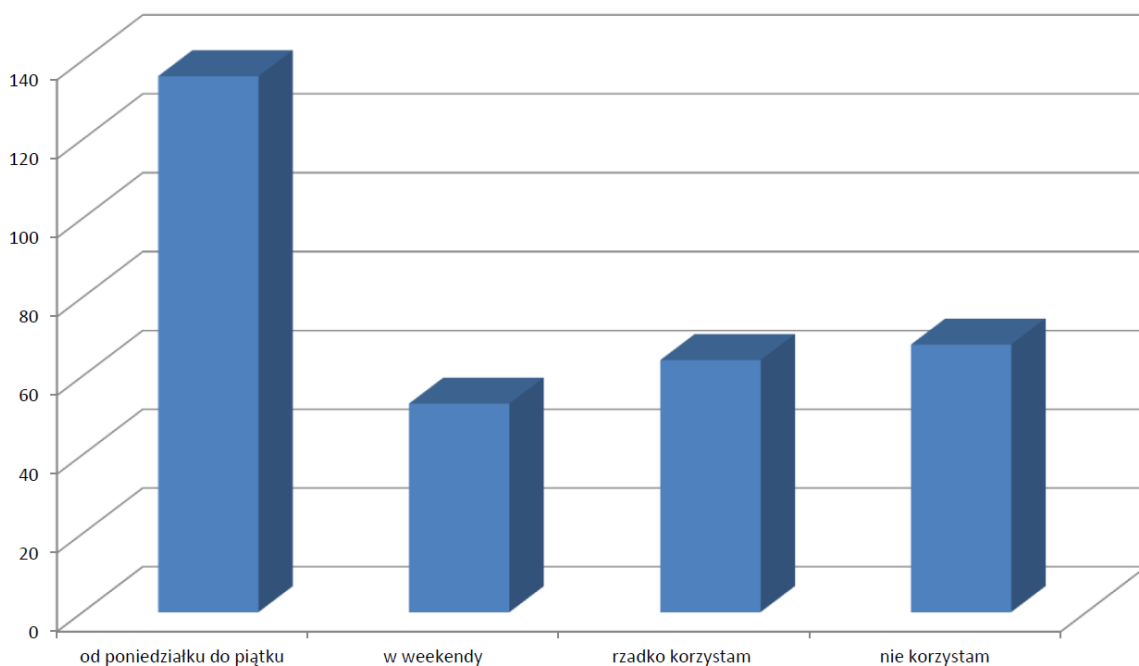
Źródło: dane UG Czernica

Respondenci podróżują najczęściej autobusem linii 845 od poniedziałku do piątku. Z linii tej korzysta duży udział osób mieszkających w Chrzęstawie Małej i Chrzęstawie Wielkiej.



Wykres 17. Pyt. 8. Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 855) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)

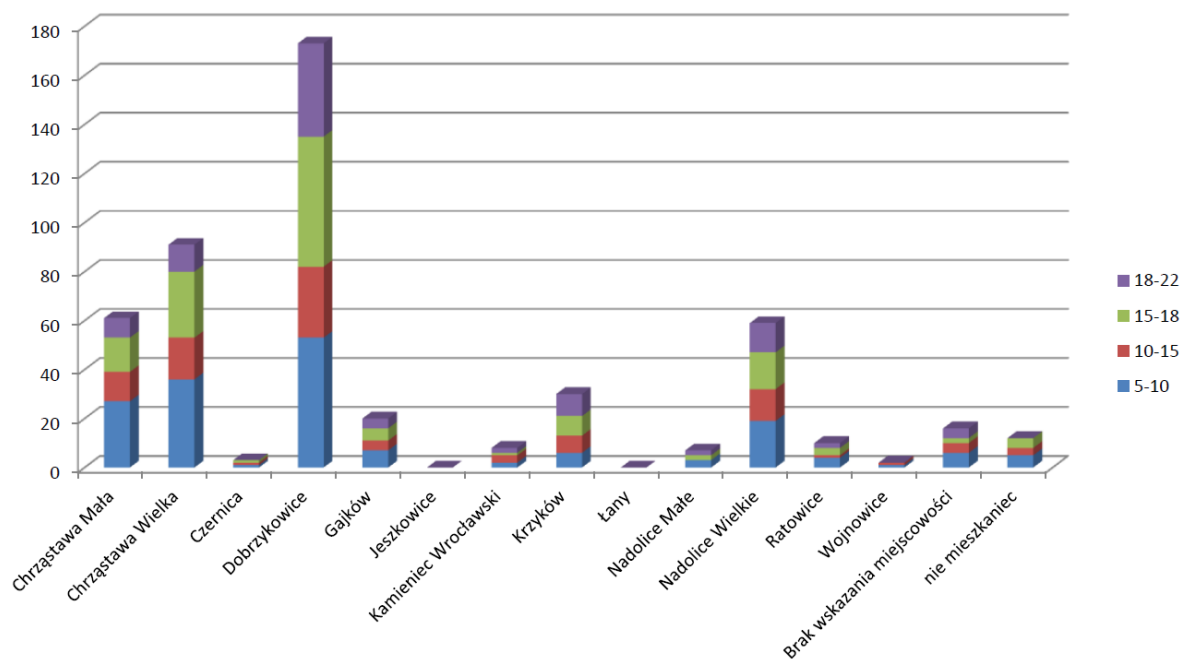
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 18. Pyt. 8. Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 855) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)

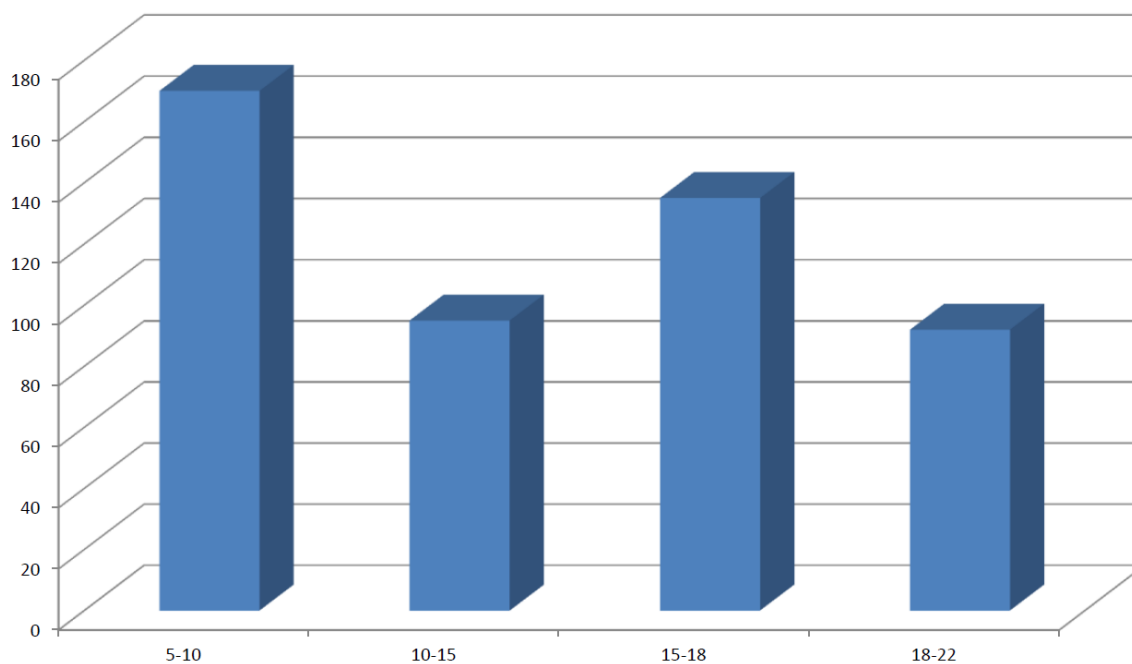
Źródło: dane UG Czernica

Podobnie, jak w przypadku linii 845, linia 855 jest najbardziej popularna w dni robocze. Z tej linii korzystają najczęściej mieszkańcy Czernicy, Gajkowa i Jeszkowic.



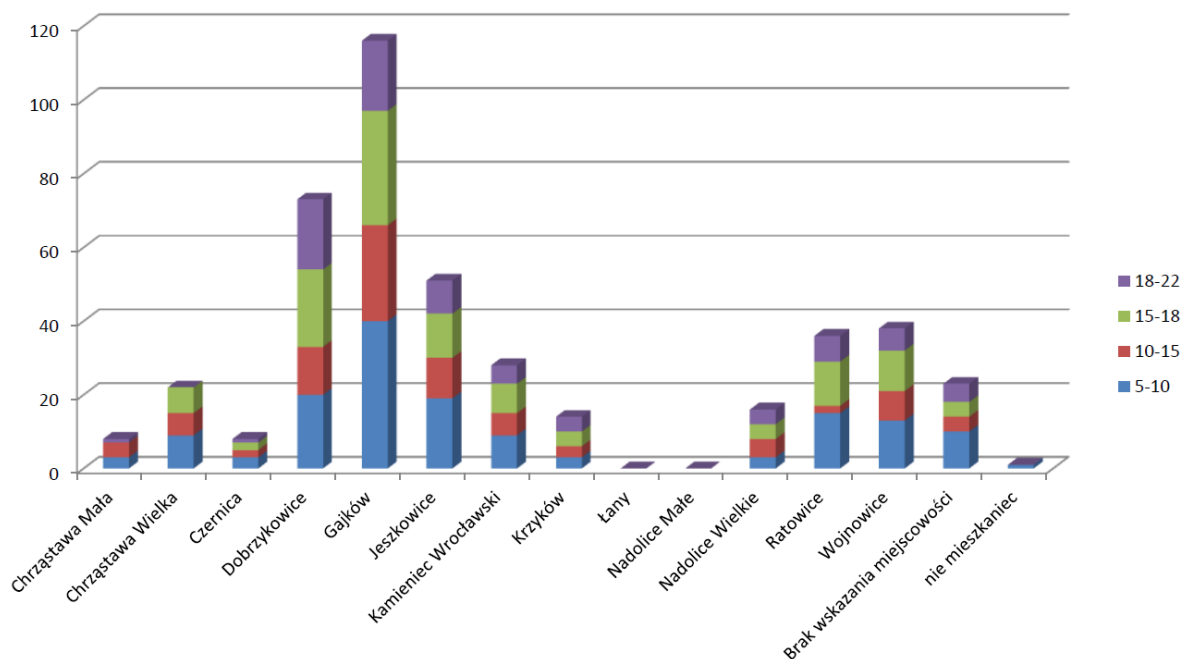
Wykres 19. Pyt. 9. W jakich porach dnia korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 845) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)

Źródło: dane UG Czernica



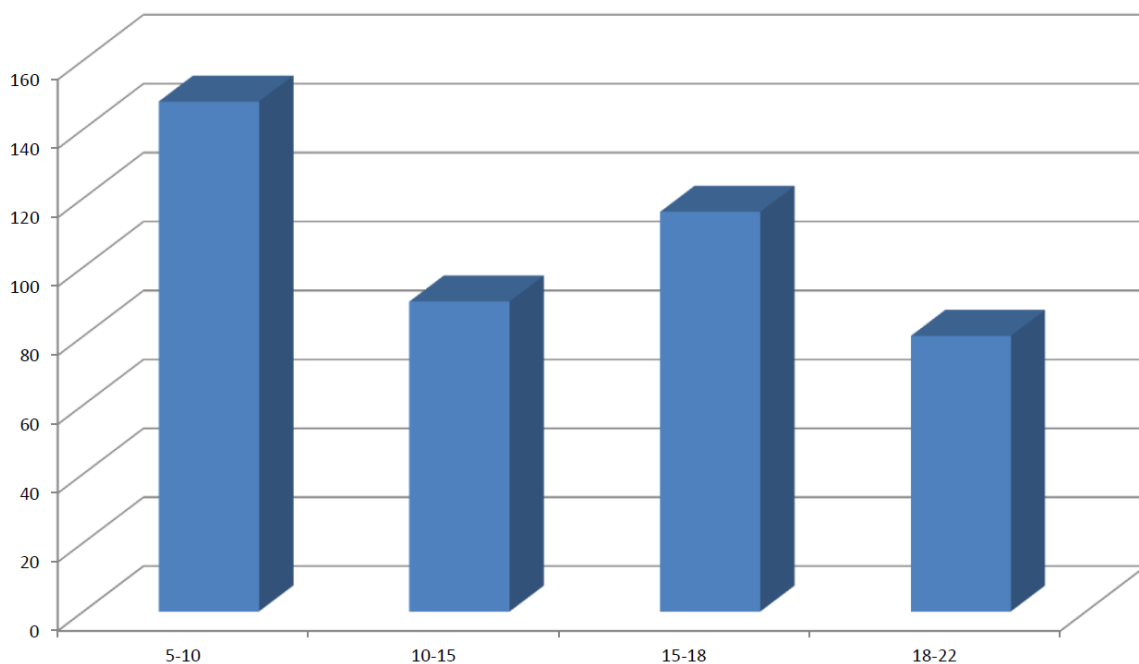
Wykres 20. Pyt. 9. W jakich porach dnia korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 845) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)

Źródło: dane UG Czernica



Wykres 21. Pyt. 9. W jakich porach dnia korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 855) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)

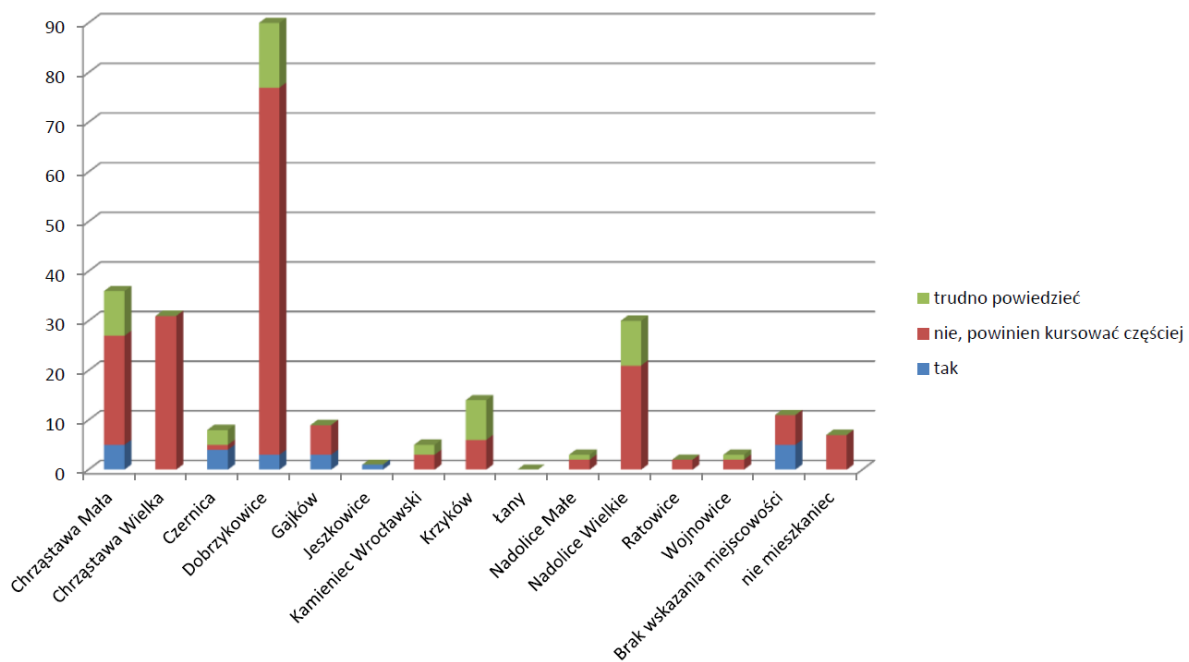
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 22. Pyt. 9. W jakich porach dnia korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 855) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)

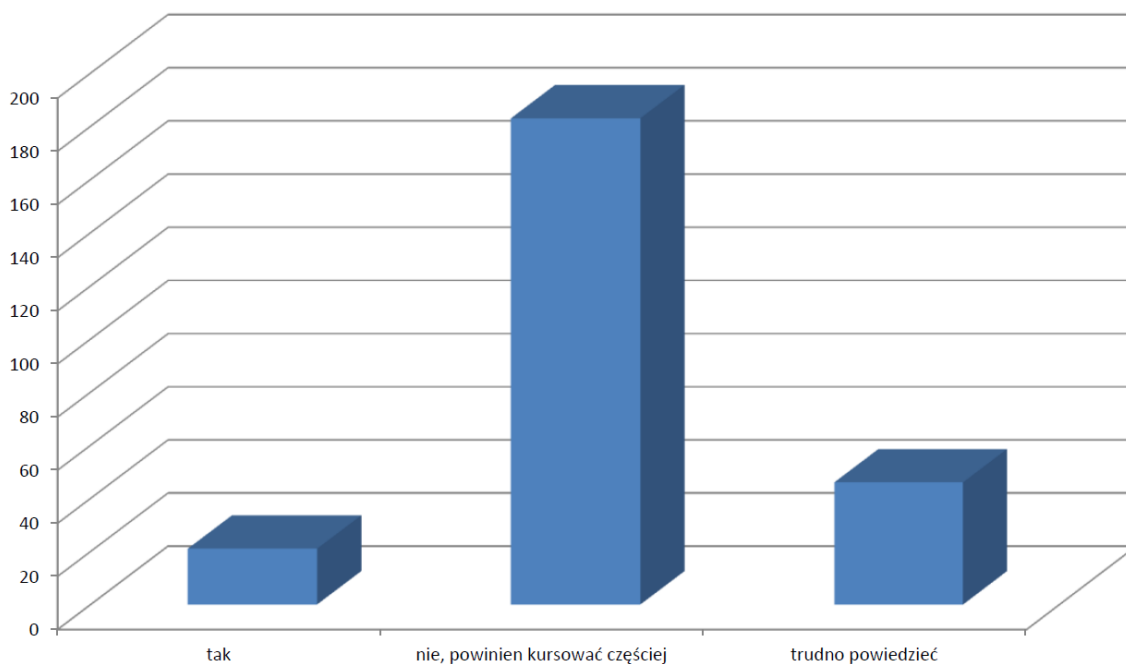
Źródło: dane UG Czernica

Zarówno linia 845, jak i 855 są najczęściej wykorzystywane w godzinach szczytu, jednak udział podróży w międzyszczytce również jest wysoki. Wynika to przede wszystkim ze zróżnicowania motywacji podróży i uwzględnienia podróży fakultatywnych.



Wykres 23. Pyt. 10. Czy częstotliwość kursowania autobusów linii 845 uważa Pan(i) za optymalną? (w podziale na sołectwa)

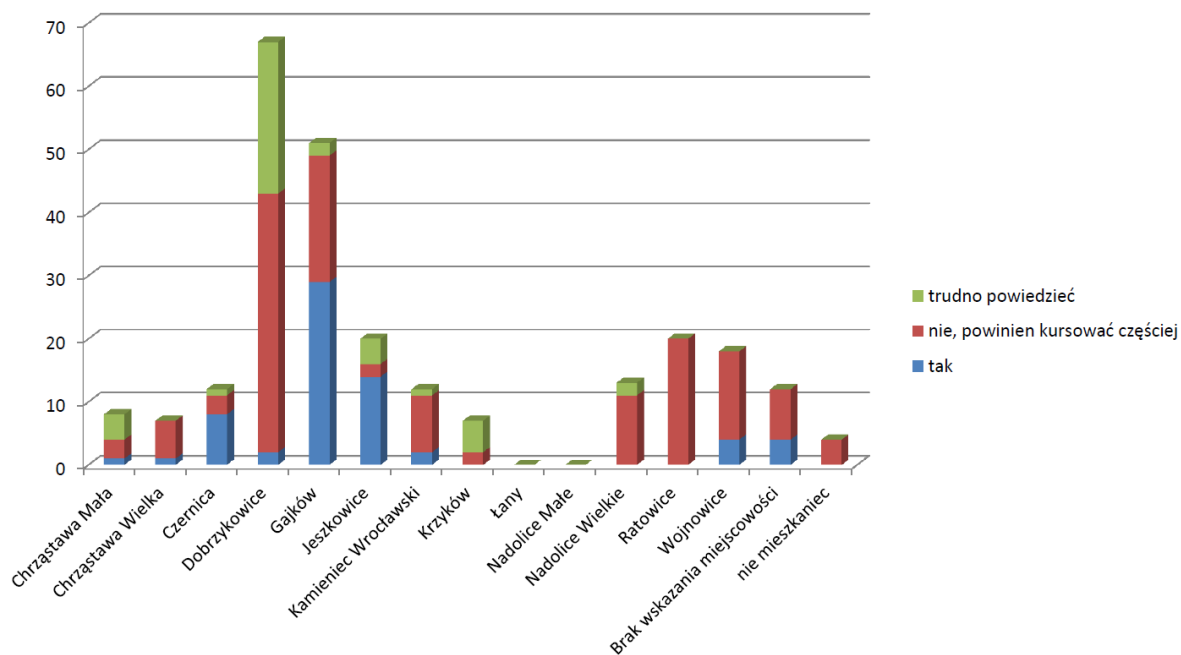
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 24. Pyt. 10. Czy częstotliwość kursowania autobusów linii 845 uważa Pan(i) za optymalną? (ogółem)

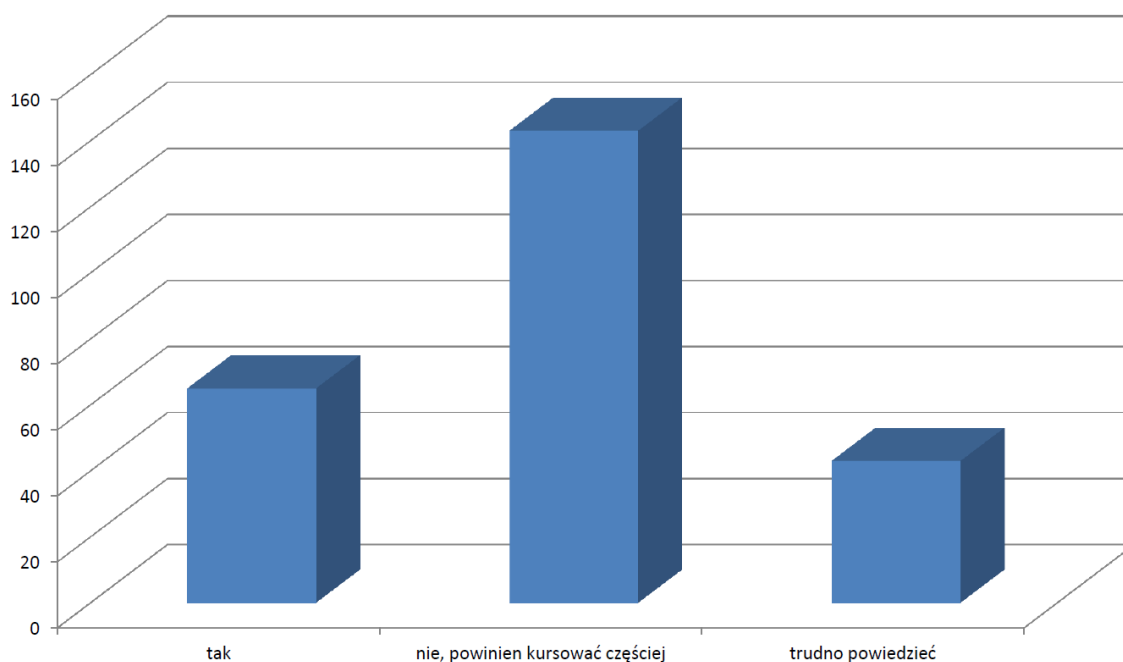
Źródło: dane UG Czernica

W przypadku linii 845, znaczny udział respondentów twierdzi, że autobus ten powinien kursować częściej. Niewiele osób jest zadowolonych z obecnej częstotliwości.



Wykres 25. Pyt. 10. Czy częstotliwość kursowania autobusów linii 855 uważa Pan(i) za optymalną? (w podziale na sołectwa)

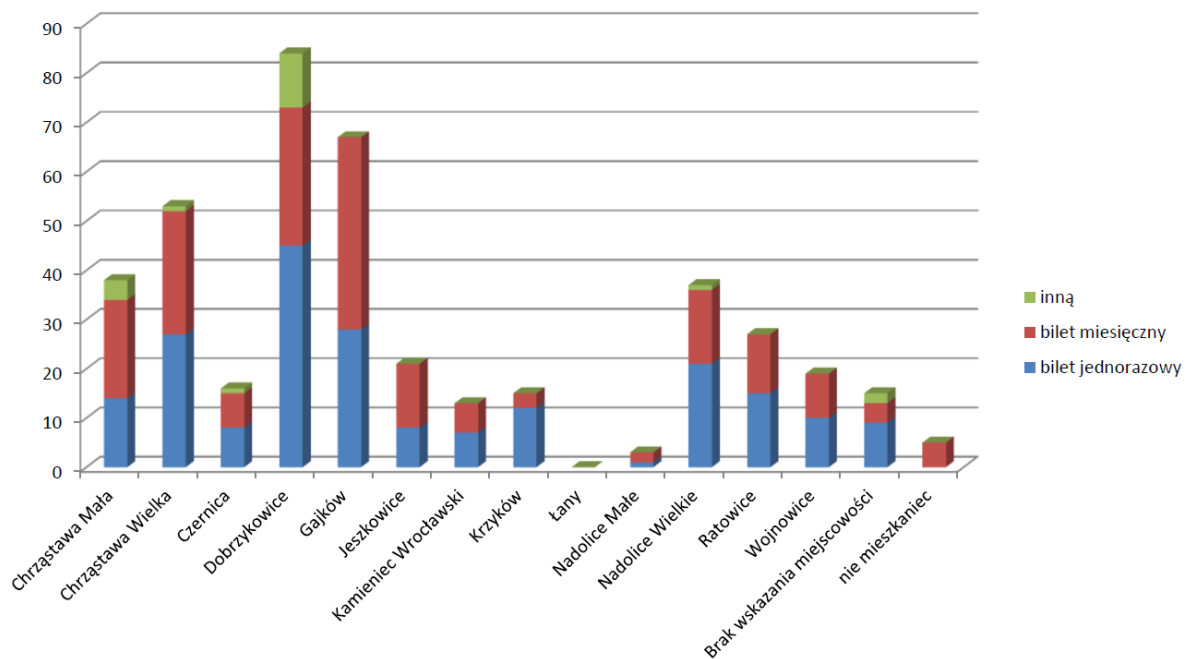
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 26. Pyt. 10. Czy częstotliwość kursowania autobusów linii 855 uważa Pan(i) za optymalną? (ogółem)

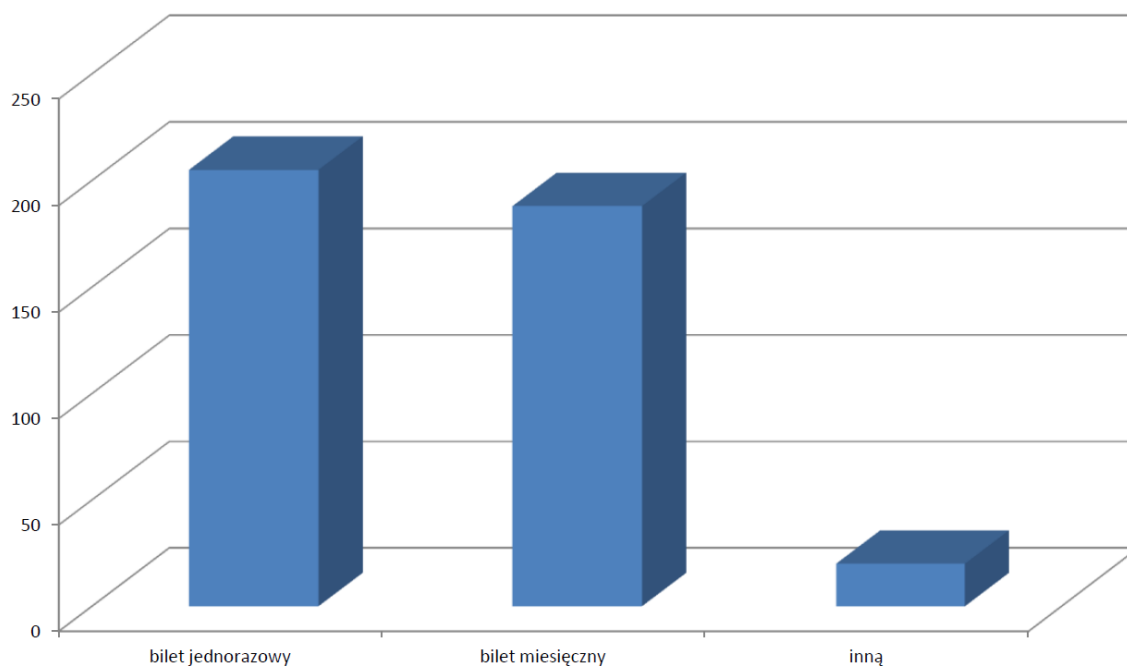
Źródło: dane UG Czernica

Podobnie jak w przypadku linii nr 845, autobusy linii 855 również kursują zbyt rzadko, jednak tym razem udział respondentów zadowolonych z obecnej częstotliwości jest większy. Są to przede wszystkim mieszkańcy Gajkowa i Jeszkowic.



Wykres 27. Pyt. 11. Jaka formę płatności preferuje Pan(i) za przejazd komunikacją gminną (autobusy linii 845 lub 855) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)

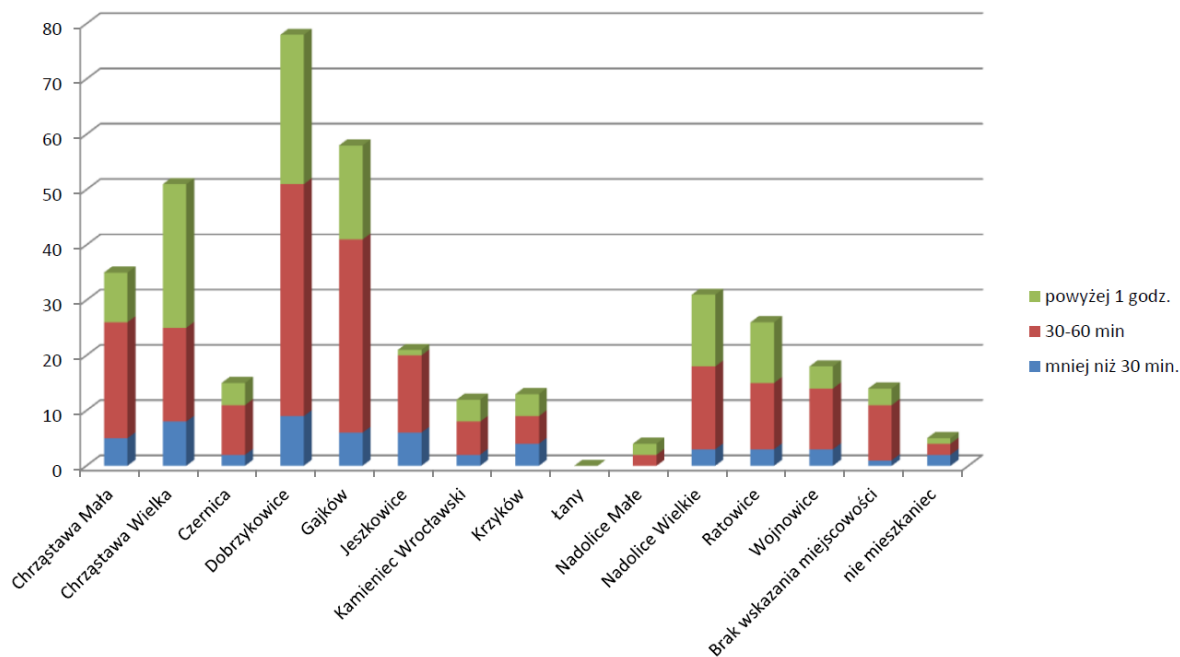
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 28. Pyt. 11. Jaka formę płatności preferuje Pan(i) za przejazd komunikacją gminną (autobusy linii 845 lub 855) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)

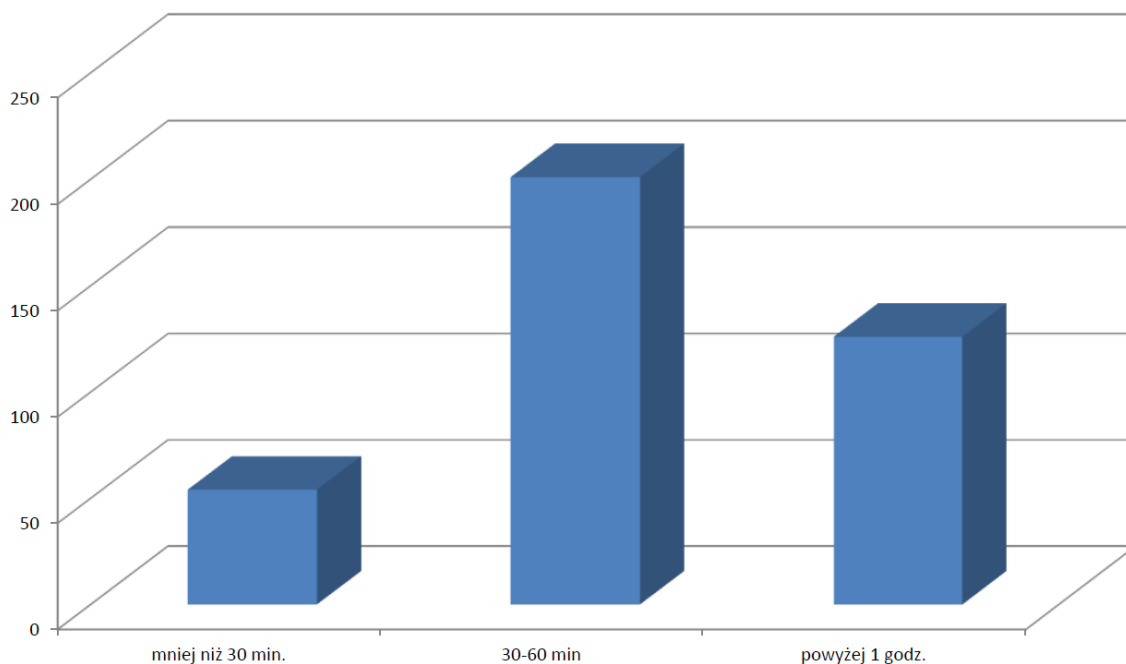
Źródło: dane UG Czernica

Nieco większy udział respondentów podróżujących komunikacją gminną zakupuje bilety jednorazowe. Mimo tego udział biletów miesięcznych również jest wysoki. Przeważają tu mieszkańcy miejscowości: Chrząstawa Wielka, Dobrzykowice, Nadolice Wielkie i Ratowice.



Wykres 29. Pyt. 12. Ile przeciętnie czasu (dziennie, w jedną stronę) zajmuje Panu(i) podróż środkami komunikacji publicznej? (w podziale na sołectwa)

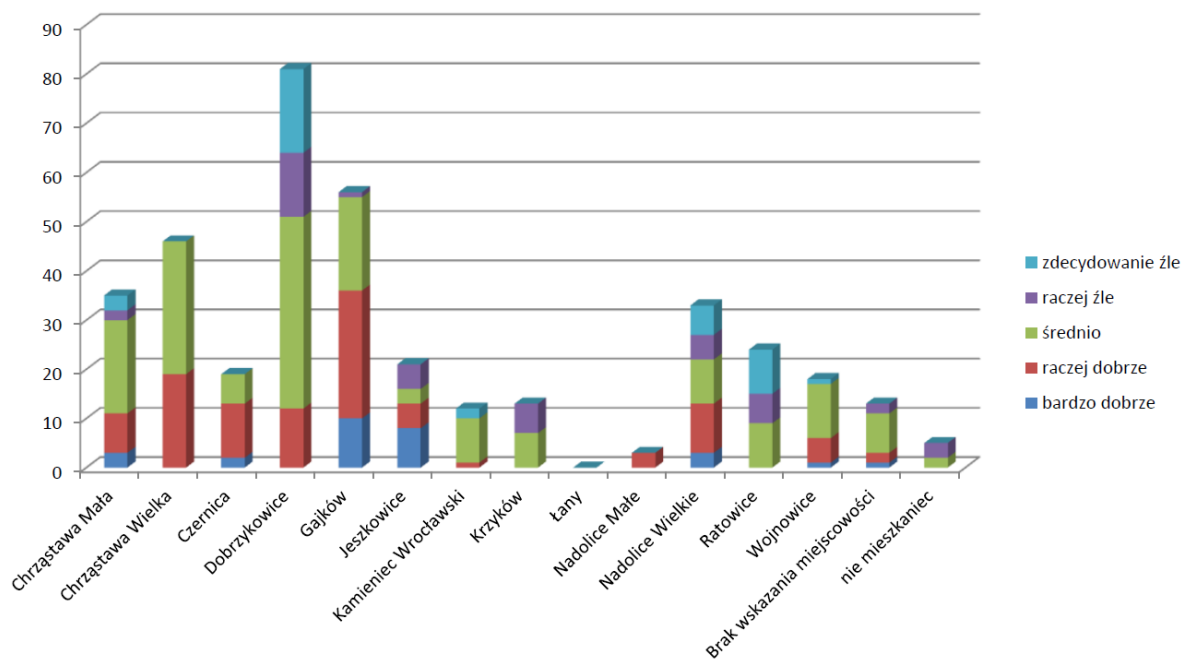
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 30. Pyt. 12. Ile przeciętnie czasu (dziennie, w jedną stronę) zajmuje Panu(i) podróż środkami komunikacji publicznej? (ogółem)

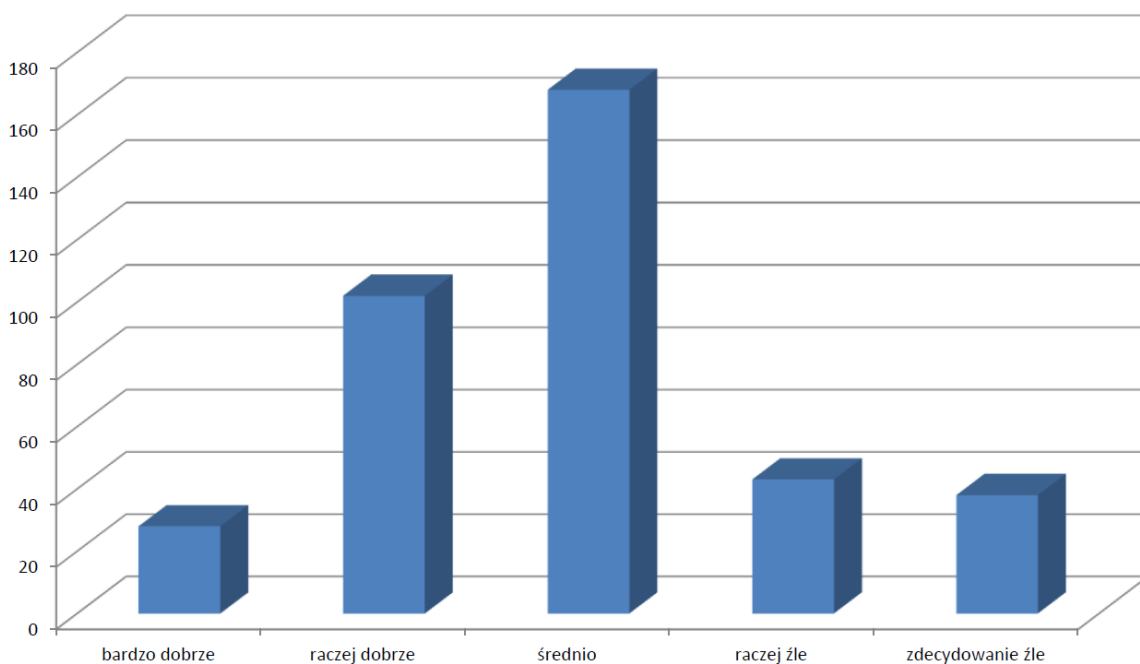
Źródło: dane UG Czernica

Większość respondentów podróżuje ponad 30 minut. Najdłuższe podróże realizują mieszkańcy Chrzęstawy Wielkiej oraz Dobrzykowic.



Wykres 31. Pyt. 13. Jak Pan(i) ocenia jakość komunikacji gminnej (autobusy linii 845 lub 855) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)

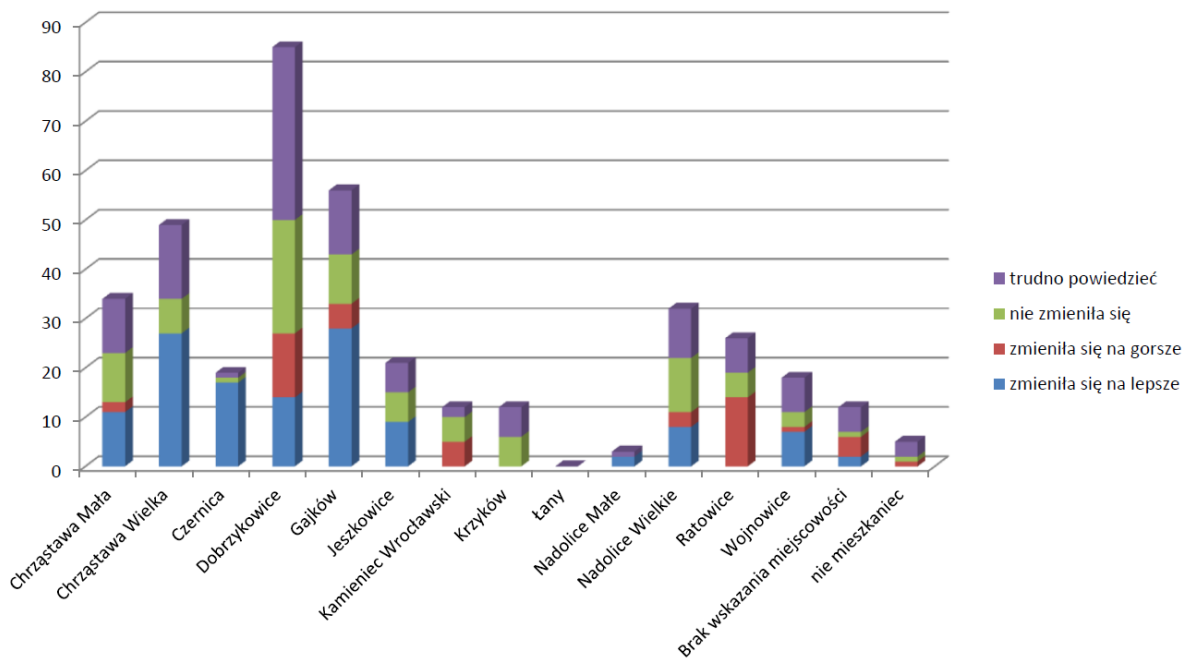
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 32. Pyt. 13. Jak Pan(i) ocenia jakość komunikacji gminnej (autobusy linii 845 lub 855) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)

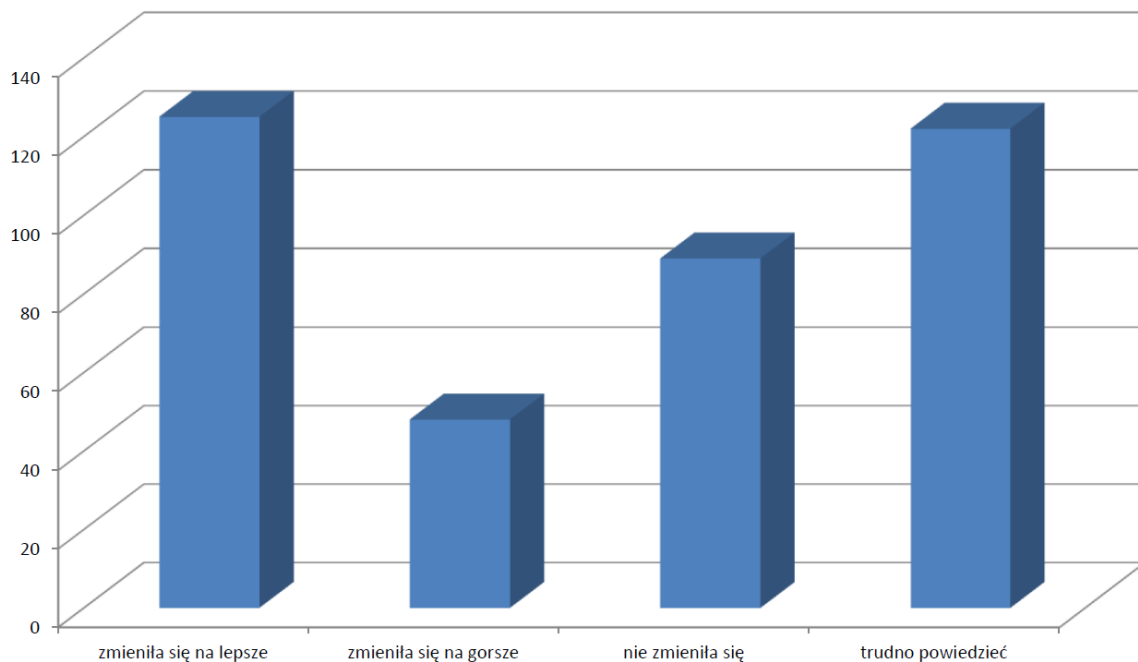
Źródło: dane UG Czernica

Duży udział respondentów ocenia komunikację gminną na poziomie średnim i raczej dobrym. Przewozy najlepiej oceniają mieszkańcy Chrząstawy Wielkiej, Czernicy, Dobrzykowic, Gajkowa i Nadolic Wielkich.



Wykres 33. Pyt. 14. Czy Pana(i) zdaniem jakość komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica zmieniła się w ostatnich 5 latach? (w podziale na sołectwa)

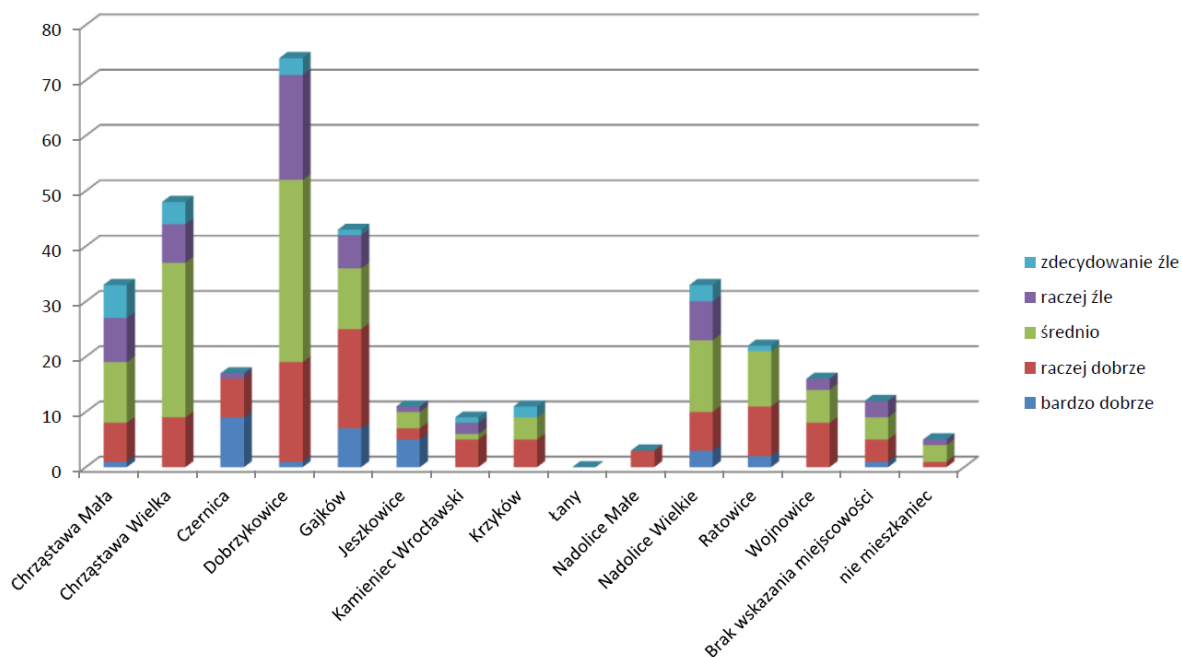
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 34. Pyt. 14. Czy Pana(i) zdaniem jakość komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica zmieniła się w ostatnich 5 latach? (ogółem)

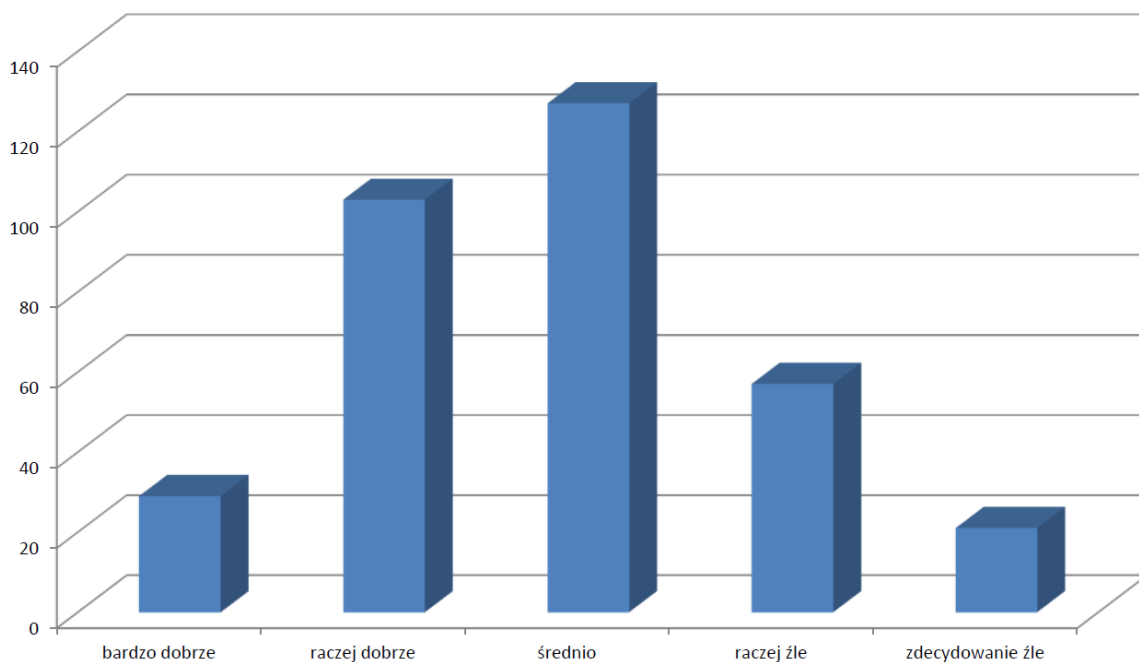
Źródło: dane UG Czernica

Duży udział ankietowanych zauważa pozytywne zmiany w komunikacji gminnej. Są to przede wszystkim respondenci, którzy w poprzednim pytaniu wysoko ocenili komunikację. Najbardziej niezadowoleni są mieszkańcy Ratowic oraz Kamieńca Wrocławskiego.



Wykres 35. Pyt. 15. Czy Pana(i) zdaniem przystanki komunikacji gminnej właściwie przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo oraz rodziców/opiekunów z małymi dziećmi (w wózkach)? (w podziale na sołectwa)

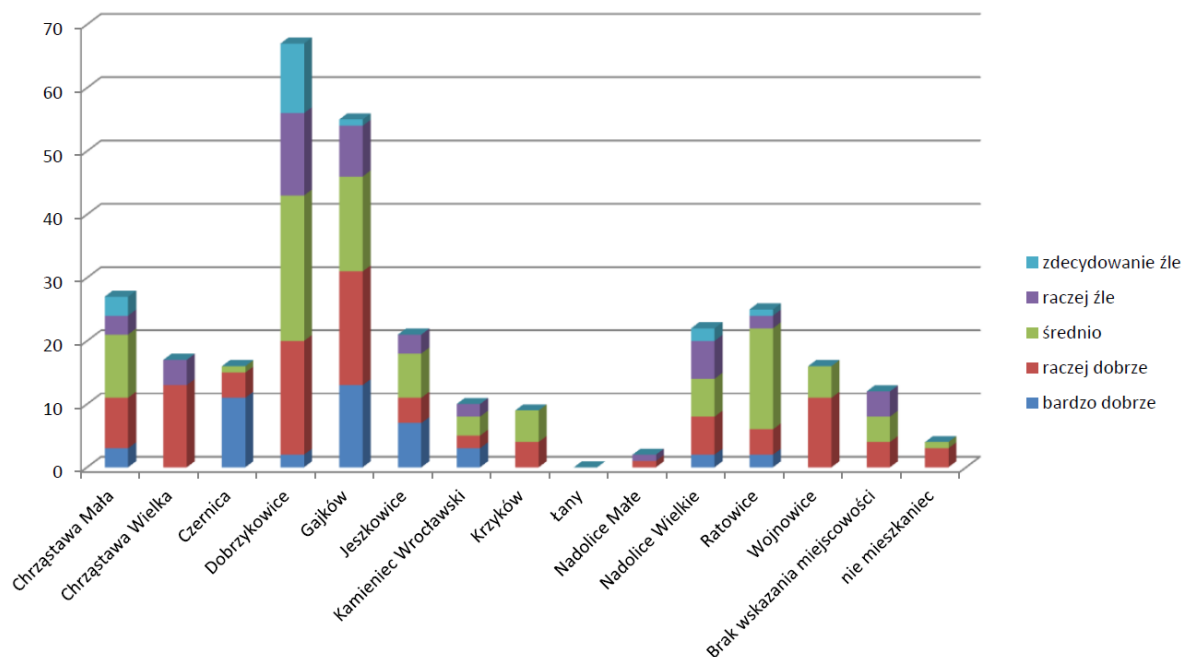
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 36. Pyt. 15. Czy Pana(i) zdaniem przystanki komunikacji gminnej właściwie przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo oraz rodziców/opiekunów z małymi dziećmi (w wózkach)? (ogółem)

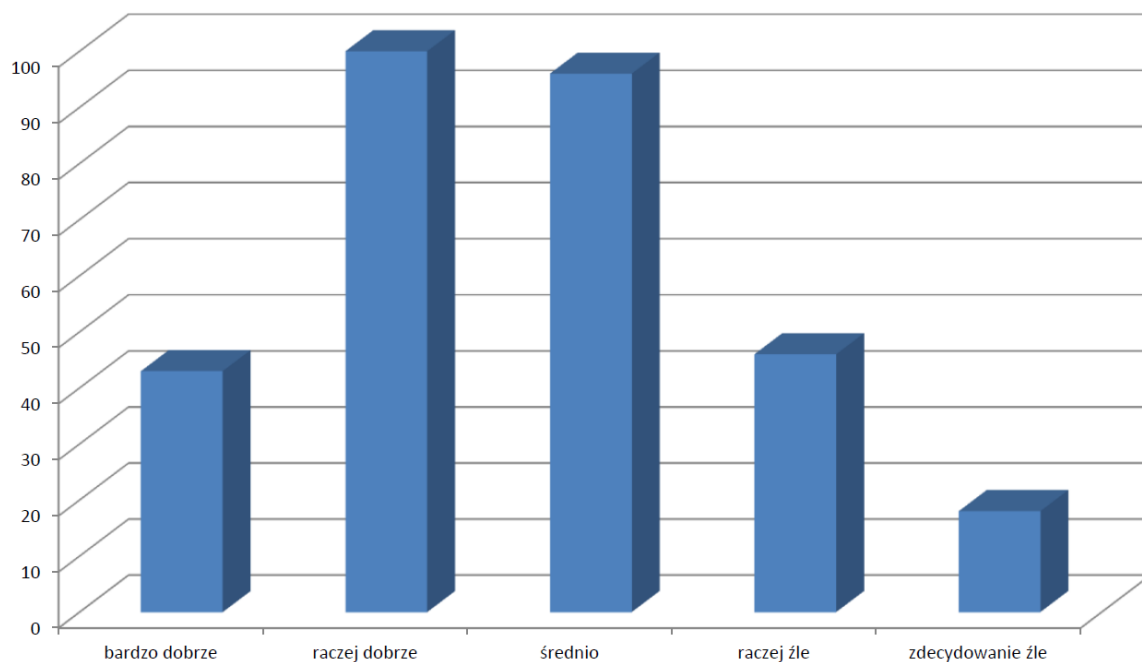
Źródło: dane UG Czernica

Większość ankietowanych ocenia poziom dostosowania przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych na poziomie średnim i raczej dobrym.



Wykres 37. Pyt. 15. Czy Pana(i) zdaniem autobusy linii 845 lub 855 są właściwie przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo oraz rodziców/opiekunów z małymi dziećmi (w wózkach)? (w podziale na sołectwa)

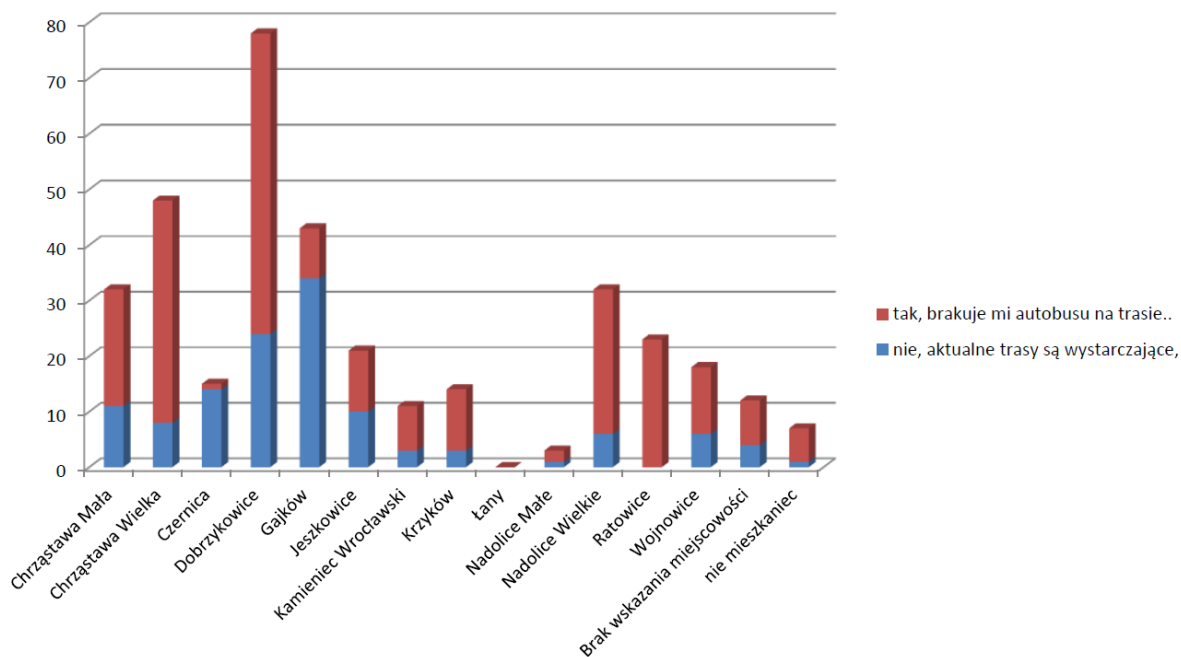
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 38. Pyt. 15. Czy Pana(i) zdaniem autobusy linii 845 lub 855 są właściwie przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo oraz rodziców/opiekunów z małymi dziećmi (w wózkach)? (ogółem)

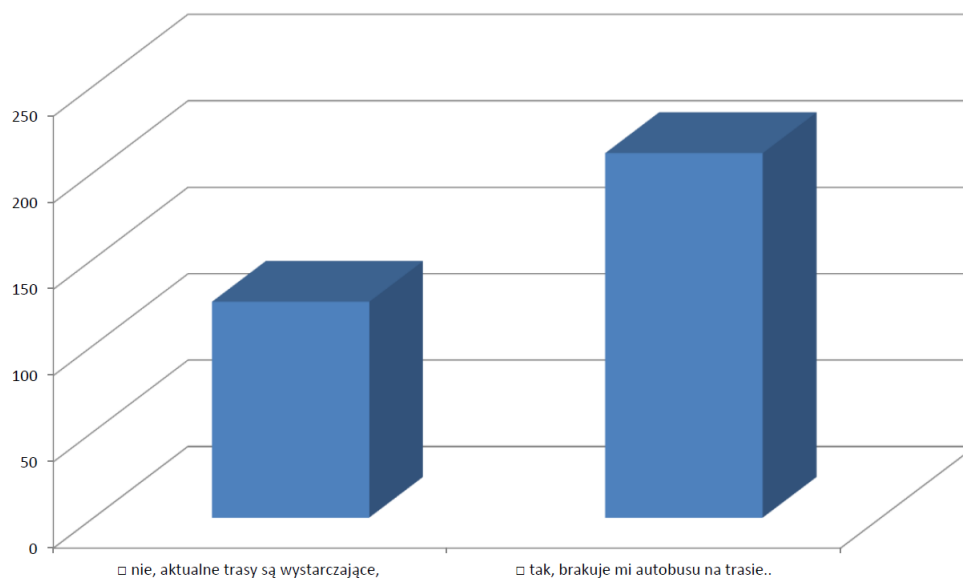
Źródło: dane UG Czernica

Ankietowani zwracają uwagę na raczej dobre dostosowanie autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Są to przede wszystkim mieszkańcy Wojnowic oraz Chrzęstawy Wielkiej.



Wykres 39. Pyt. 16. Czy uważa Pan(i), że komunikacja gminna na terenie Gminy Czernica powinna odbywać się także na innych trasach? (w podziale na sołectwa)

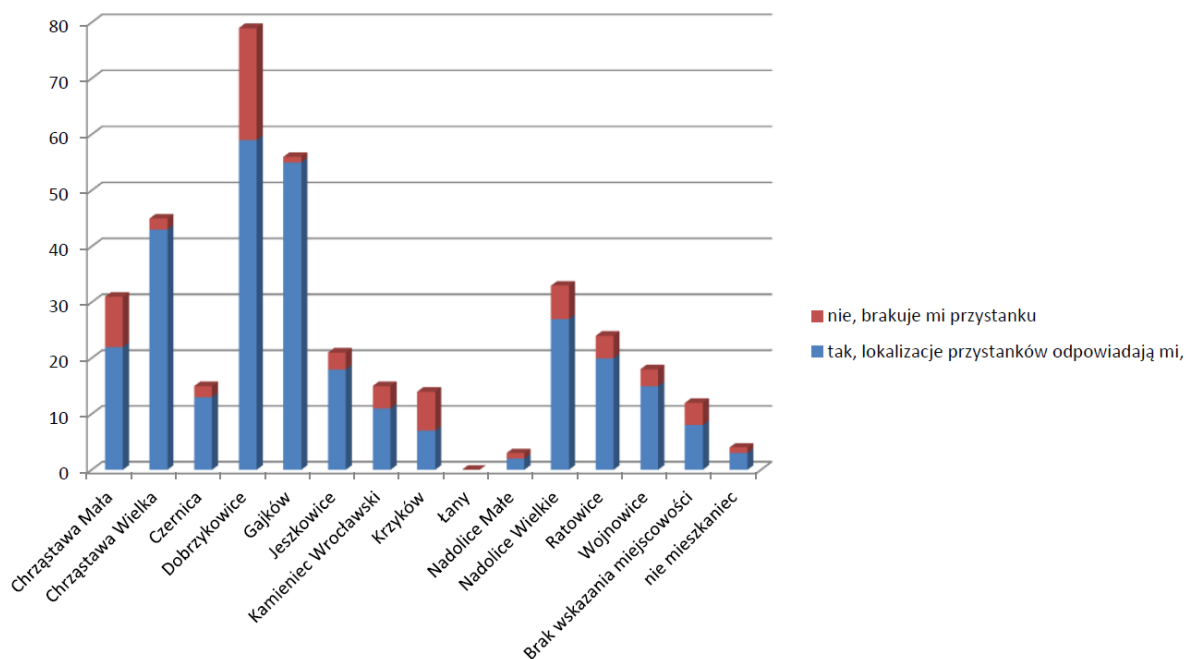
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 40. Pyt. 16. Czy uważa Pan(i), że komunikacja gminna na terenie Gminy Czernica powinna odbywać się także na innych trasach? (ogółem)

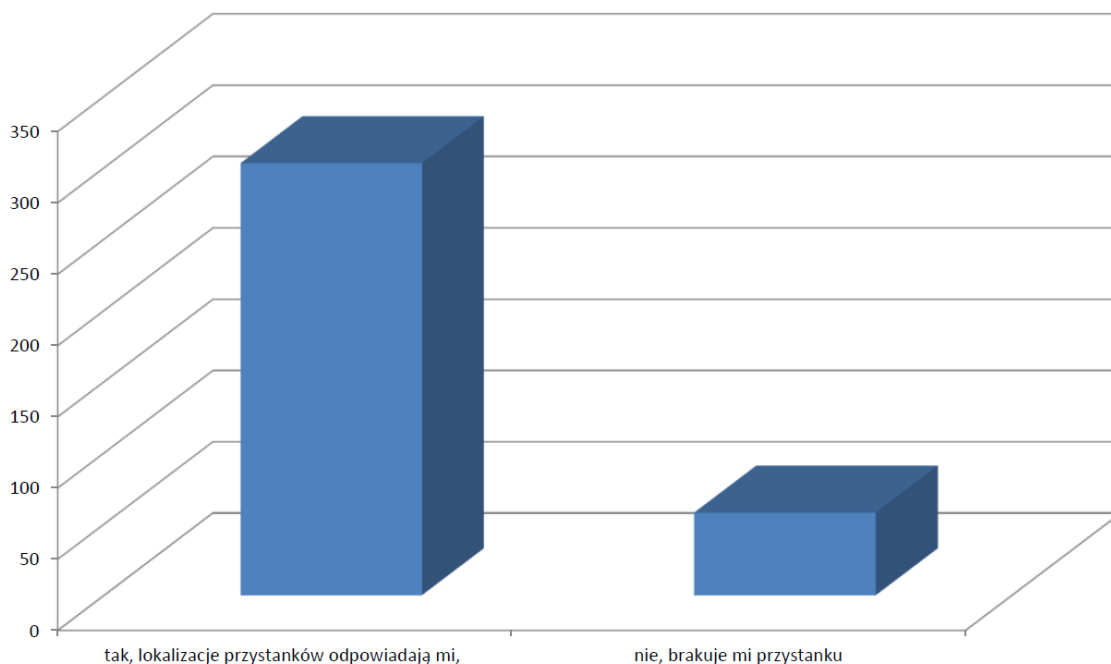
Źródło: dane UG Czernica

Wielu respondentów wskazywało na zapotrzebowanie na przejazdy komunikacją gminną również na innych trasach. Według nich brakuje przede wszystkim tras do Jelcza-Laskowic oraz do innych przystanków we Wrocławiu. Z obecnych tras najbardziej zadowoleni są mieszkańcy Gajkowa.



Wykres 41. Pyt. 17. Czy uważa Pan(i), że lokalizacja przystanków komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica jest wystarczająca i adekwatna do potrzeb? (w podziale na sołectwa)

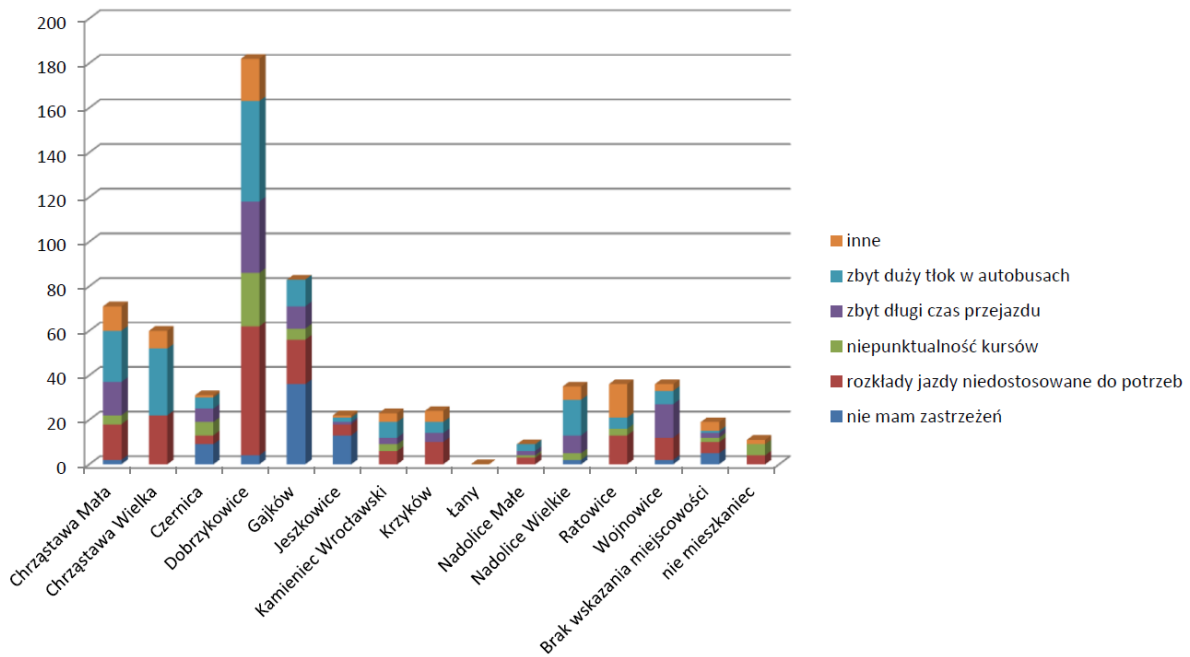
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 42. Pyt. 17. Czy uważa Pan(i), że lokalizacja przystanków komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica jest wystarczająca i adekwatna do potrzeb? (ogółem)

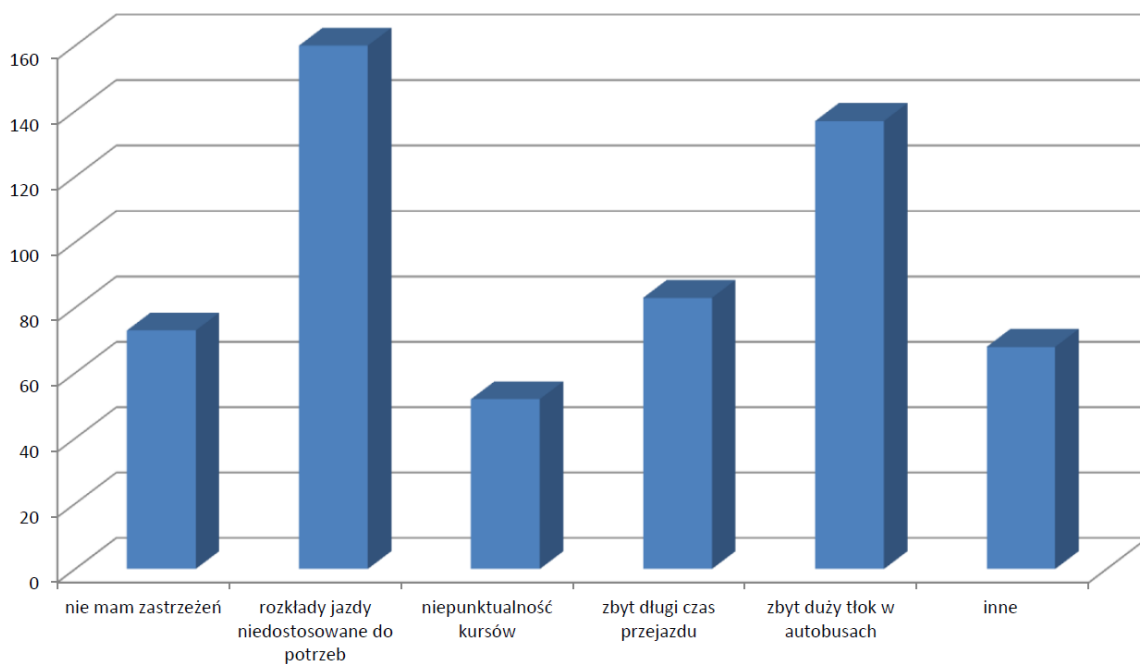
Źródło: dane UG Czernica

Według większości ankietowanych, obecne lokalizacje przystanków są wystarczające. Na brak przystanku narzeka najwięcej osób z Dobrzykowic, Krzykowa oraz Chrząstawy Małej.



Wykres 43. Pyt. 18. Jakie ma Pan(i) zastrzeżenia do funkcjonowania komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica? - można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź (w podziale na sołectwa)

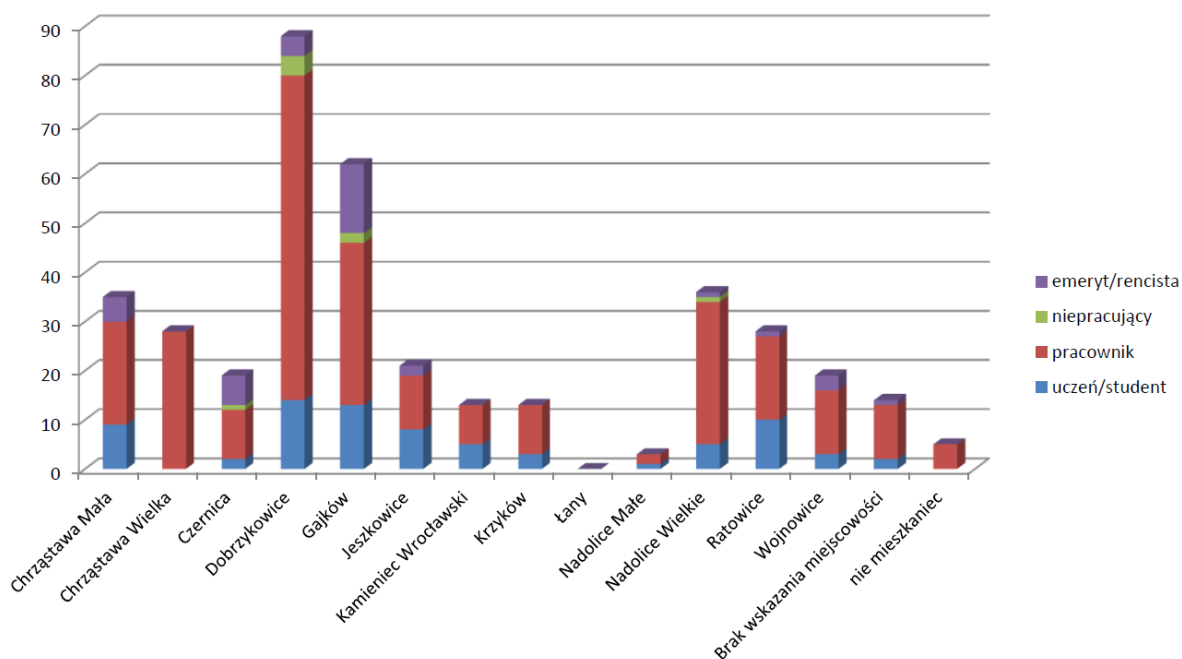
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 44. Pyt. 18. Jakie ma Pan(i) zastrzeżenia do funkcjonowania komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica? - można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź (ogółem)

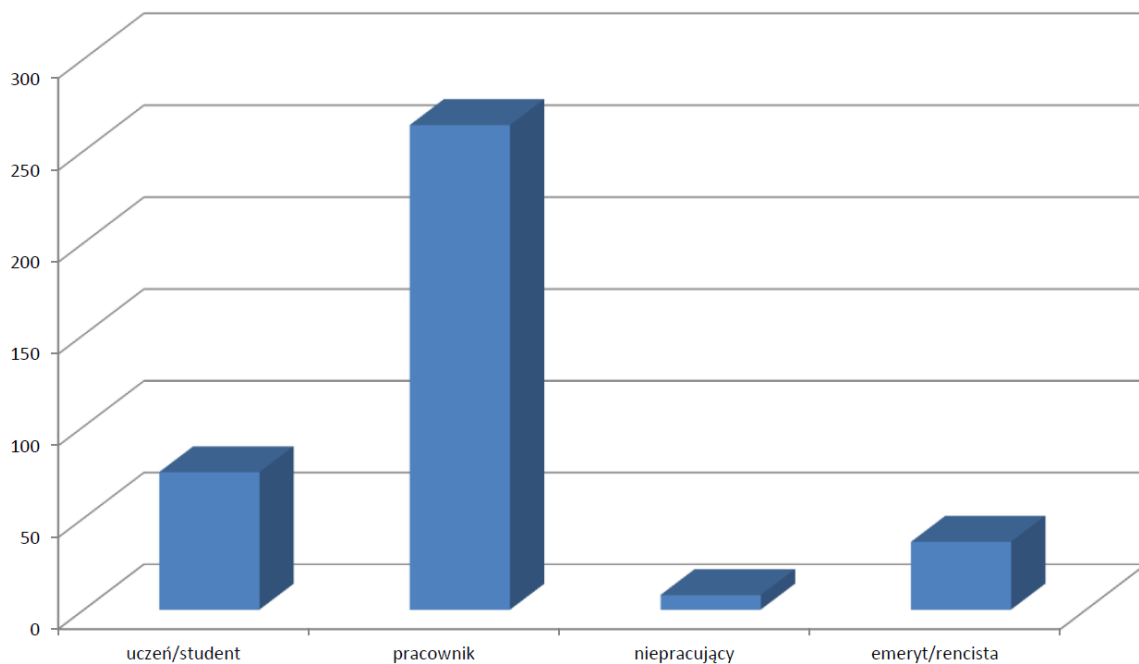
Źródło: dane UG Czernica

Respondenci narzekają przede wszystkim na niedostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb oraz zbyt duży tłok w autobusach. Największy udział osób nie mających zastrzeżeń jest wśród respondentów z Gajkowa i Jeszkwic.



Wykres 45. Pyt. 19. Status zawodowy (w podziale na solectwa)

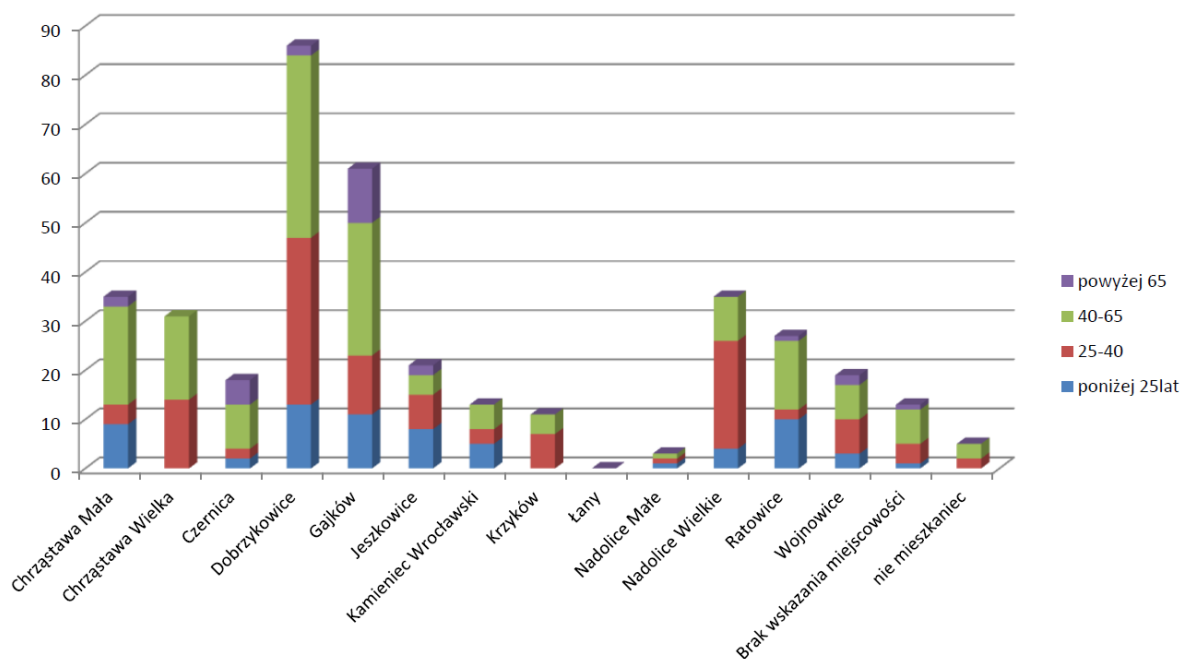
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 46. Pyt. 19. Status zawodowy (ogółem)

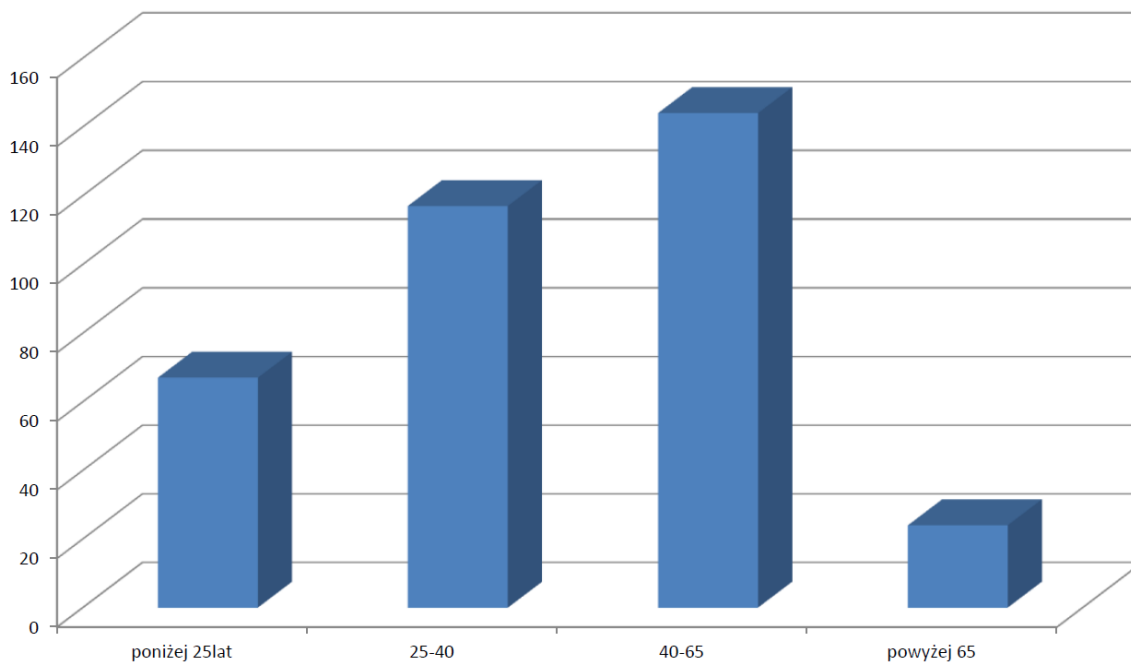
Źródło: dane UG Czernica

Respondenci biorący udział w badaniu to przede wszystkim osoby pracujące. Emeryci i renciści stanowią wysoki odsetek ankietowanych z Gajkowa.



Wykres 47. Pyt. 20. Wiek (w podziale na sołectwa)

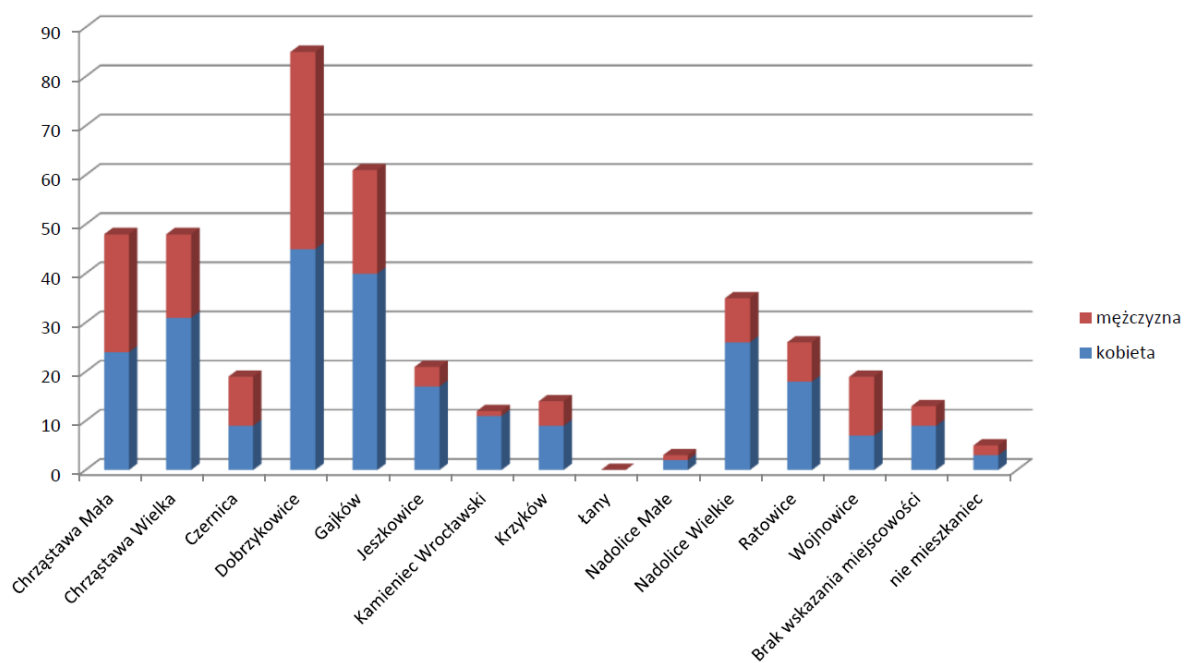
Źródło: dane UG Czernica



Wykres 48. Pyt. 20. Wiek (ogółem)

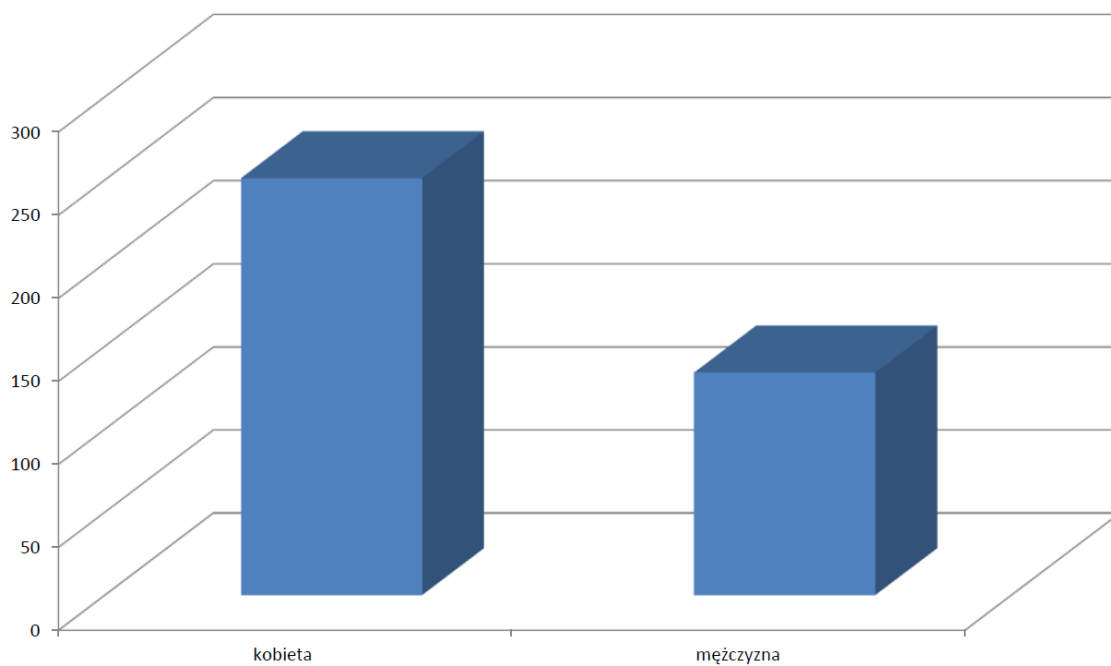
Źródło: dane UG Czernica

Osoby biorące udział w badaniu były przede wszystkim w wieku produkcyjnym. Duży udział osób po 40. roku życia charakteryzował respondentów z Chrzęstawy Małej, Chrzęstawy Wielkiej, Dobrzykowic, Gajkowa i Ratowic.



Wykres 49. Pyt. 21. Płeć (w podziale na sołectwa)

Źródło: dane UG Czernica



Wykres 50. Pyt. 21. Płeć (ogółem)

Źródło: dane UG Czernica

Spośród osób badanych przeważającą większość stanowiły kobiety. Jedynie w Wojnowicach mężczyźni stanowili większość badanych.

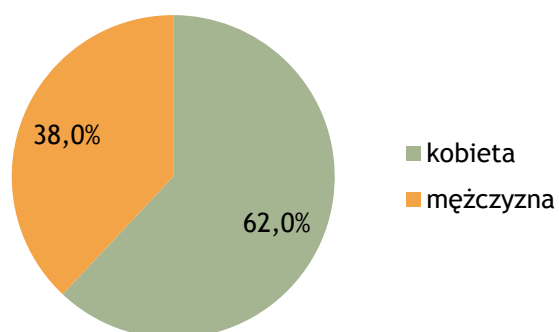
6.1.3. Wyniki badań ankietowych (sierpień 2017)

Metodologia badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców badanego obszaru zostały przeprowadzone w sierpniu 2017 roku. Ankiety wykonane zostały z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego w dniach 16 i 17 sierpnia poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem, ponadto formularze ankiet udostępnione zostały na stronie internetowej www.czernica.pl w dniach od 11 do 18 sierpnia. Formularz ankietowy składał się z 11 pytań. Badania przeprowadzono na próbie 395 osób. Poniżej zaprezentowano zebrane wyniki.

Metryka Respondentów

Na poniższym wykresie przedstawiono podział respondentów ze względu na płeć.

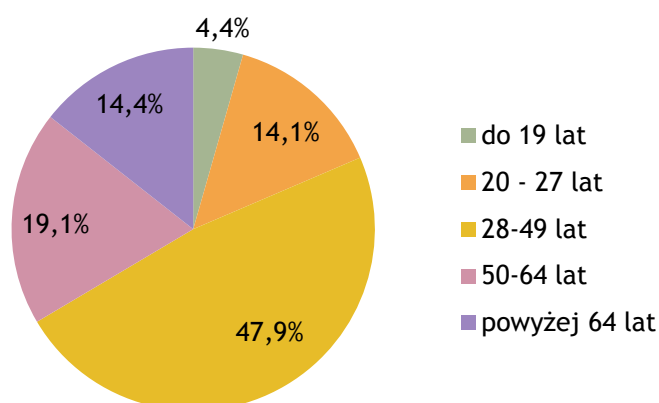


Wykres 51. Podział ankietowanych ze względu na płeć

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych osób, kobiety stanowiły 62%, zaś mężczyźni 38%.

Poniższy wykres przedstawia podział respondentów ze względu na wiek.

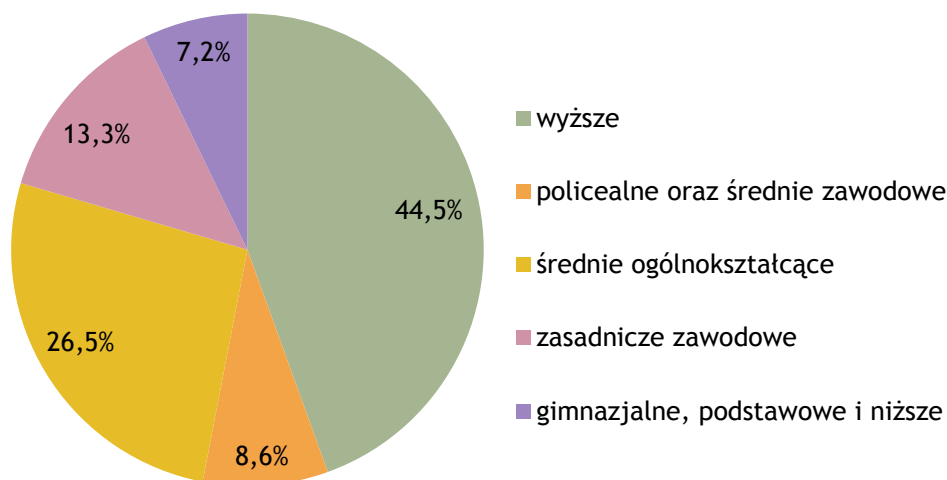


Wykres 52. Podział ankietowanych ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 28 do 49 lat – 47,9%. Drugą pod względem liczebności grupą to osoby w wieku od 50 do 64 lat – 19,1%. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku powyżej 64 lat – 14,4%. Osoby w wieku od 20 do 27 lat stanowiły 14,1%, zaś osoby w wieku do 19 lat to 4,4%.

Kolejny wykres przedstawia podział badanych osób ze względu na wykształcenie.

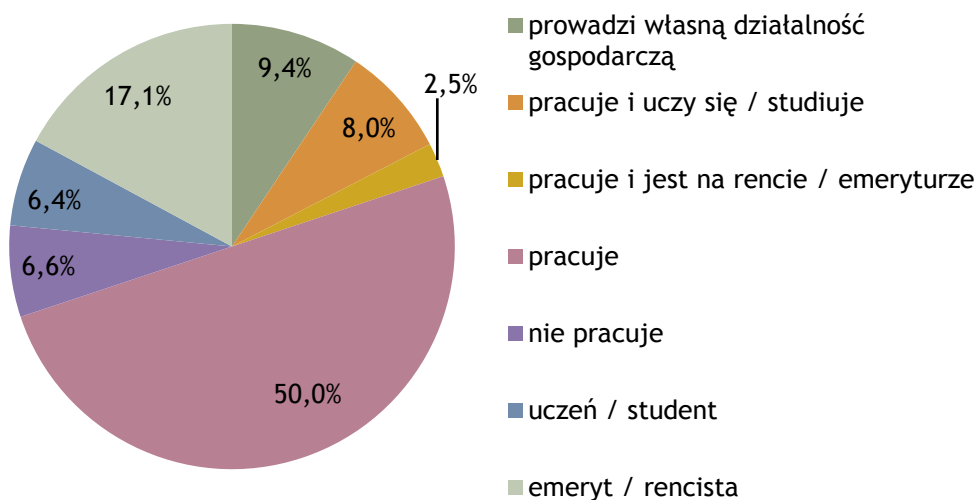


Wykres 53. Podział ankietowanych ze względu na wykształcenie

Źródło: opracowanie własne

44,5% ankietowanych osób posiada wykształcenie wyższe. Blisko co czwarta osoba posiada wykształcenie średnie ogólnokształcące, 13,3% ankietowanych posiada wykształcenie zasadnicze zawodowe, 8,6% policealne oraz średnie zawodowe, zaś 7,2% gimnazjalne, podstawowe i niższe.

Poniższy wykres przedstawia podział badanych osób ze względu na aktywność zawodową.

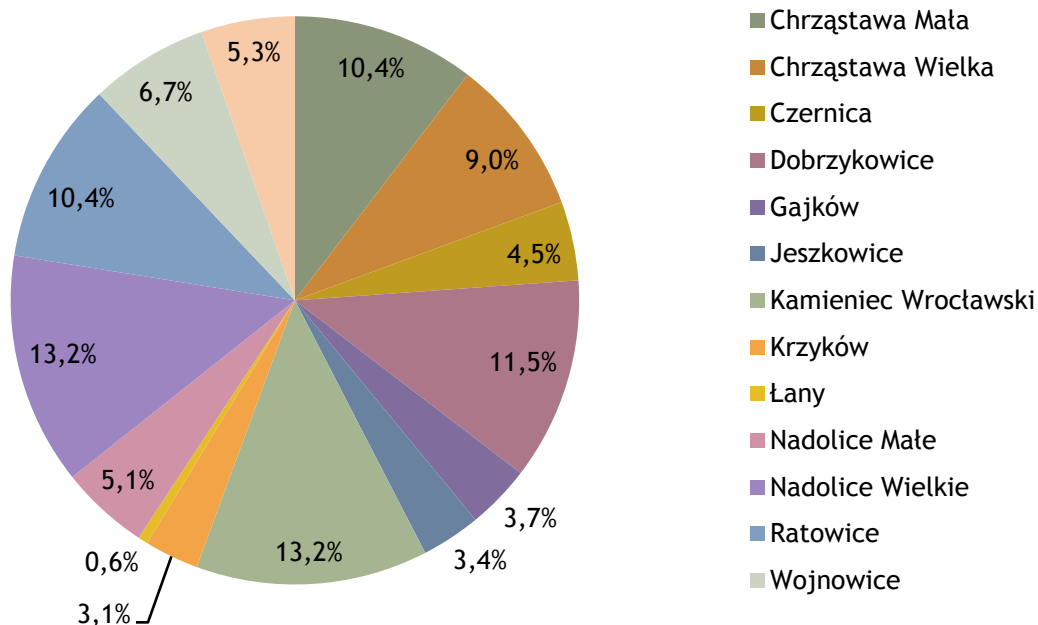


Wykres 54. Podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne

Co druga osoba wśród ankietowanych pracuje. Drugą pod względem liczności grupę stanowią emeryci i renciści – 17,1%. Kolejną grupę stanowią osoby prowadzące własną działalność gospodarczą – 9,4%. 8% ankietowanych pracuje i uczy się, 6,6% respondentów nie pracuje, 6,4% to uczniowie i studenci, zaś 2,5% pracuje i jest na rencie lub emeryturze.

Kolejny wykres przedstawia miejscowości zamieszkania respondentów.



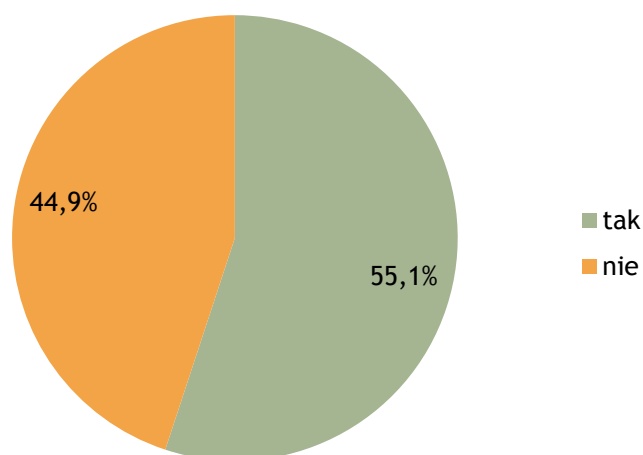
Wykres 55. Podział ankietowanych ze względu na miejscowość zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

Największa liczba respondentów zamieszkuje miejscowości Kamieniec Wrocławski oraz Nadolice Wielkie – taka odpowiedź otrzymała po 13,2%. Kolejnymi najczęściej udzielanymi odpowiedziami były: Dobrzykowice – 11,5%, Ratowice i Chrzastawa Mała – po 10,4%, Chrzastawa Wielka – 9%, Wojnowice – 6,7%, Nadolice Małe – 5,1%, Czernica – 4,5%, Gajków – 3,7%, Jeszkowice – 3,4%, Krzyków – 3,1% oraz Łany – 0,6%. Poza gminą Czernica mieszka 5,3% ankietowanych osób.

Analiza wyników badań

Pierwsze z jedenastu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez respondentów, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji. To, jak odpowiadali ankietowani, zostało pokazane na poniższym wykresie.

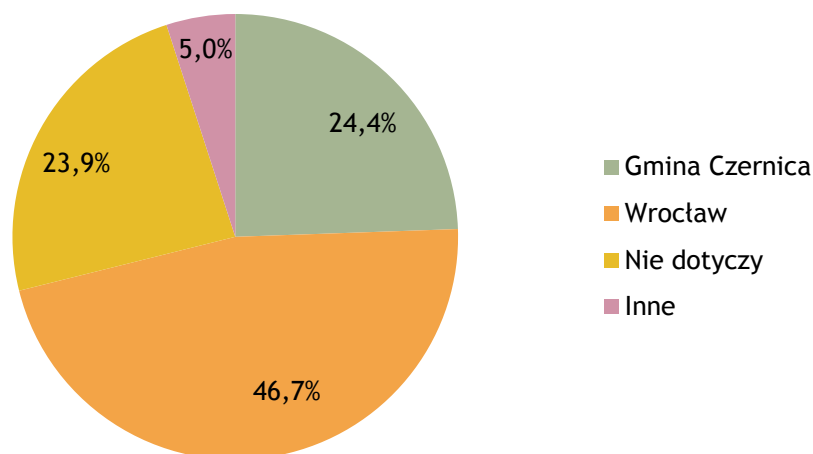


Wykres 56. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?

Źródło: opracowanie własne

Możliwość codziennego, samodzielnego korzystania z samochodu deklaruje 55,1% respondentów, zaś 44,9% ankietowanych takiej możliwości nie posiada.

W pytaniu drugim ankietowani pytani byli o miejsce pracy lub nauki. Odpowiedzi udzielone na to pytanie zostały przedstawione na poniższym wykresie.



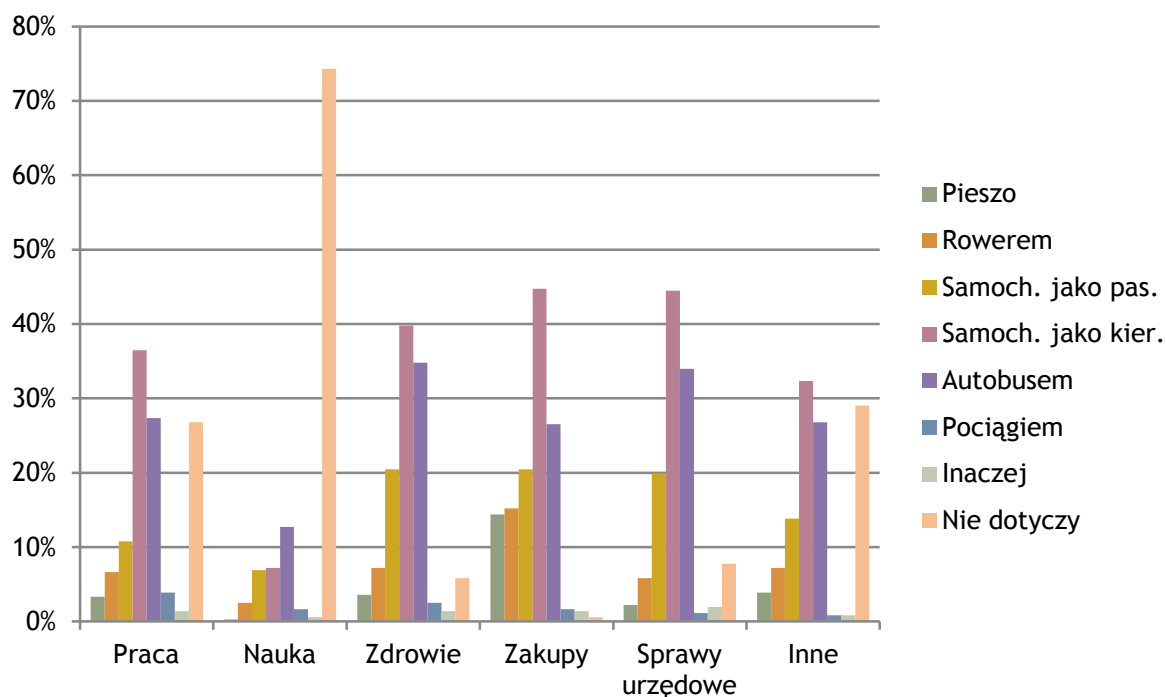
Wykres 57. Proszę podać miejsce pracy lub nauki

Źródło: opracowanie własne

46,7% ankietowanych pracuje lub uczy się we Wrocławiu. Blisko co czwarta osoba pracuje lub uczy się w gminie Czernica. 23,9% nie uczy się ani nie pracuje, zaś pozostałe osoby pracują lub uczą się w innej miejscowości – najczęściej w Jelczu – Laskowicach.

W pytaniu trzecim ankietowani odpowiadali, w jaki sposób najczęściej docierają do miejsc pracy, nauki, miejsc związanych ze zdrowiem, zakupami oraz sprawami urzędowymi lub administracyjnymi. Ankietowani mogli udzielić więcej niż jednej odpowiedzi, dlatego suma odpowiedzi dotycząca danego

miejsca przekracza 100%. Odpowiedzi, jakich udzielili respondenci, zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 58. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani pytani o sposób dotarcia do miejsca pracy, najczęściej udzielali odpowiedzi „Samochodem jako kierowca” – 36,5%. Druga najczęściej udzielana odpowiedź to „Autobusem” – odpowiedź ta padła w 27,3% przypadków. 10,8% głosów zebrała odpowiedź „Samochodem jako pasażer”. Pozostałe odpowiedzi nie przekroczyły progu 10%, przy czym 26,8% ankietowanych w ogóle nie dojeżdża do miejsca pracy (są to uczniowie, emeryci, pracujący w miejscu zamieszkania lub w bliskim sąsiedztwie).

W przypadku sposobu dotarcia do miejsca nauki, najczęściej udzielano odpowiedzi „Autobusem” – 12,7%. Do miejsca nauki 7,2% badanych dojeżdża samochodem jako kierowca, 6,9% dojeżdża samochodem jako pasażer. Do miejsca nauki nie dojeżdża 74,3% badanych.

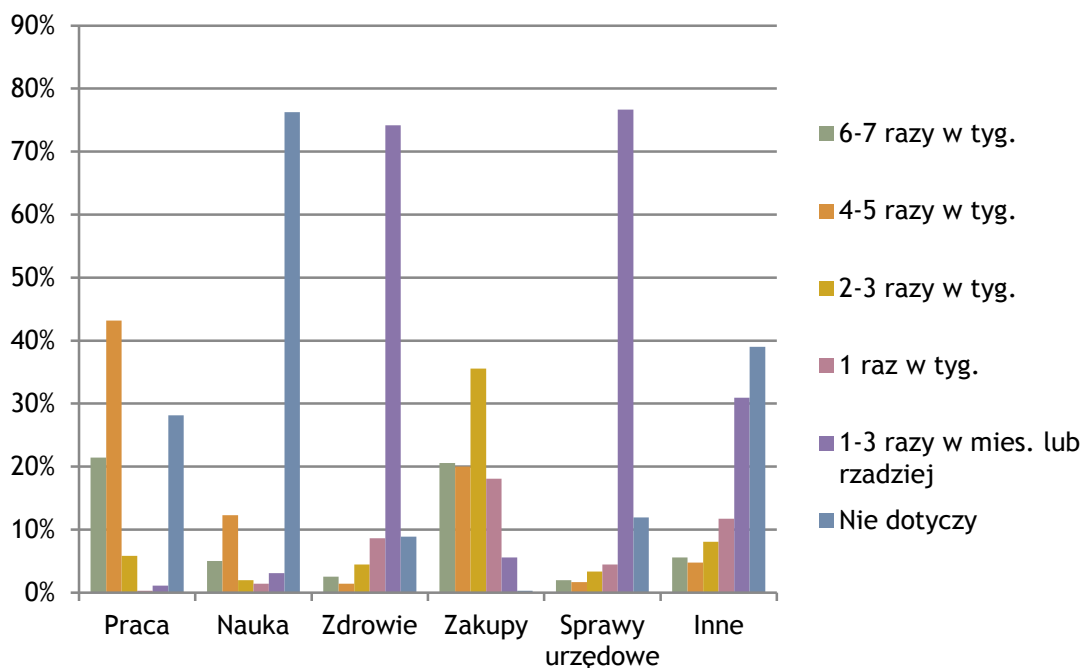
Do miejsc związanych ze zdrowiem (szpitale, przychodnie), ankietowani najczęściej dojeżdżają samochodem jako kierowca – ta odpowiedź padła w 39,8% przypadków. Niewiele mniej osób dojeżdża autobusem – 34,8%. Samochodem jako pasażer do miejsc związanych ze zdrowiem dojeżdża 20,4% ankietowanych.

Ankietowani na zakupy najczęściej dojeżdżają samochodem jako kierowcy – taka odpowiedź padła w 44,8% przypadków. 26,5% respondentów dojeżdża na zakupy autobusem, a 20,4% badanych osób samochodem jako pasażer. 15,2% na zakupy jeździ rowerem, zaś 14,4% na zakupy chodzi pieszo.

W celu załatwienia spraw administracyjnych i urzędowych, ankietowani najczęściej jeżdżą samochodem jako kierowcy – 44,5% odpowiedzi. 34% badanych do urzędów dojeżdża autobusem, zaś 19,9% osób dojeżdża samochodem jako pasażer.

Do innych miejsc ankietowani najczęściej dojeżdżają samochodem jako kierowcy (32,3% odpowiedzi) oraz autobusem (26,8% odpowiedzi). 13,8% w inne miejsca dojeżdża samochodem jako pasażer.

Pytanie czwarte powiązane było z pytaniem trzecim. Ankietowani pytani byli o to, jak często podróżują do miejsc wymienionych w pytaniu trzecim. W tym pytaniu ankietowani mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi. Wykres poniżej przedstawia, jak odpowiadano na to pytanie.



Wykres 59. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?

Źródło: opracowanie własne

Osoby przemieszczające się do miejsca pracy najczęściej podróżują 4-5 razy w tygodniu – takiej odpowiedzi udzieliło 43,2% ankietowanych. 21,4% respondentów do pracy podróżuje 6-7 razy w tygodniu. 28,1% badanych osób nie pracuje.

12,3% ankietowanych dojeżdża do miejsca nauki 4-5 razy w tygodniu, zaś 5% respondentów dojeżdża do miejsc nauki 6-7 razy w tygodniu. Pozostałe odpowiedzi nie przekroczyły progu 5%, przy czym ponad 75% ankietowanych nie uczy się ani nie studiuje.

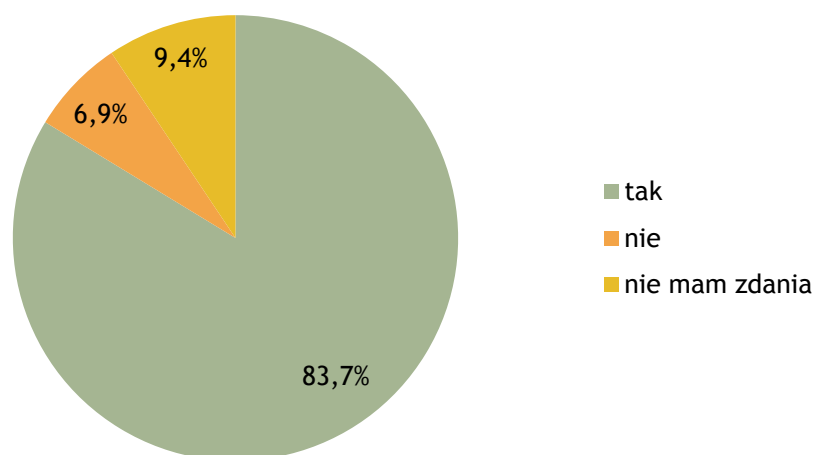
Ankietowani najczęściej podróżują do szpitali i przychodni 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej – taka odpowiedź padła w 74,2% przypadków. 8,6% badanych osób do miejsc związanych ze zdrowiem podróżuje 1 raz w tygodniu.

Osoby biorące udział w badaniu najczęściej udają się na zakupy 2-3 razy w tygodniu – takiej odpowiedzi udzieliło 35,6% ankietowanych. 20,6% ankietowanych robi na zakupy podróżuje 6-7 razy w tygodniu. Co piąty badany robi zakupy 4-5 razy w tygodniu, zaś 18,1% osób 1 raz w tygodniu.

W przypadku załatwiania spraw urzędowych lub administracyjnych, zdecydowana większość (76,7% ankietowanych) podróżuje w tym celu 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. 4,4% ankietowanych deklaruje, że podróżuje do urzędów 1 raz w tygodniu. 11,9% osób nie podróżuje w sprawach urzędowych lub administracyjnych.

W innych sprawach ankietowani najczęściej podróżują 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej – takiej odpowiedzi udzieliło 30,9% badanych osób. 11,7% osób deklaruje, że podróżuje w innych sprawach 1 raz w tygodniu. 39% ankietowanych udzieliło odpowiedzi „Nie dotyczy”.

W pytaniu piątym ankietowani byli pytani, czy ich zdaniem potrzebne jest dodatkowe połączenie Czernicy z innymi miejscowościami na terenie gminy. Udzielone odpowiedzi przedstawiono na poniższym wykresie.

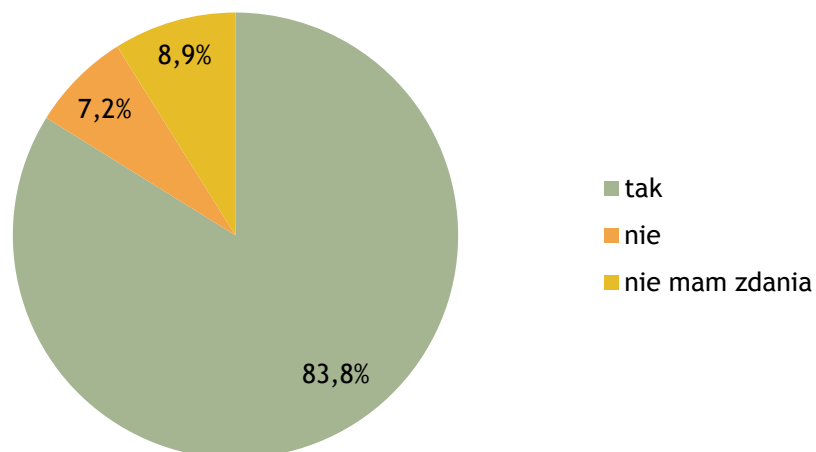


Wykres 60. Czy Pana/Pani zdaniem potrzebne jest dodatkowe połączenie Czernicy z innymi miejscowościami na terenie gminy?

Źródło: opracowanie własne

83,7% ankietowanych uważa, że takie połączenie jest potrzebne. 6,9% ankietowanych jest przeciwnych takiemu połączeniu, zaś 9,4% badanych nie ma zdania na ten temat.

Pytanie szóste dotyczyło utworzenia linii okólnej. Zdanie wyrażone przez ankietowanych przedstawia poniższy wykres.

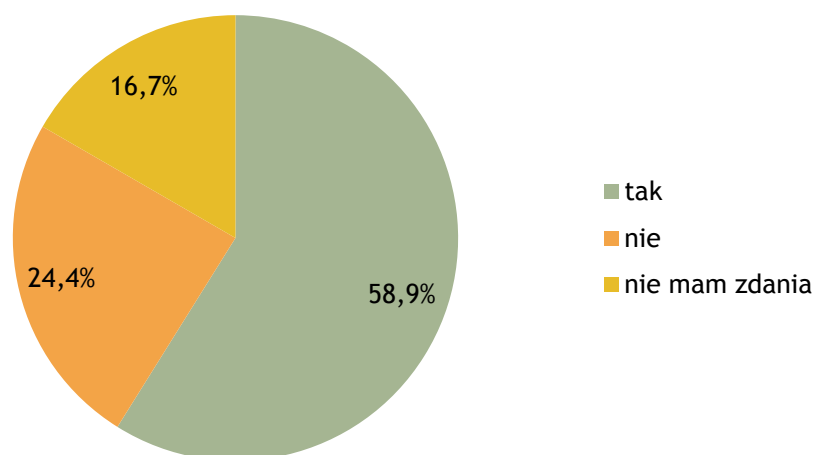


Wykres 61. Czy Pana/Pani zdaniem należy wprowadzić trzecią linię „okólną”?

Źródło: opracowanie własne

Zdecydowana większość (83,8% badanych) popiera utworzenie takiej linii, 7,2% jest przeciwna, zaś 8,9% nie ma zdania na ten temat.

W pytaniu siódmym ankietowani byli pytani, czy połączenie gminy Czernica z Wrocławiem przez Blizanowice/Trestno jest potrzebne. To, jak odpowiadali ankietowani, przedstawia poniższy wykres.

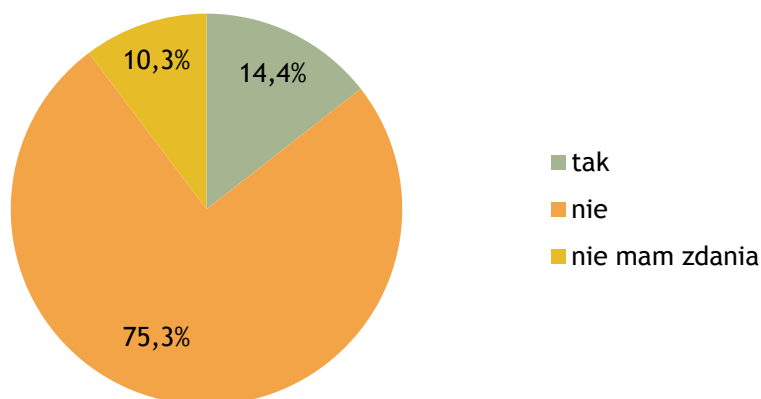


Wykres 62. Czy Pana/Pani zdaniem połączenie Gminy Czernica z Wrocławiem przez Blizanowice/Trestno jest potrzebne?

Źródło: opracowanie własne

58,9% respondentów popiera taki pomysł, zaś blisko co czwarta osoba jest przeciwna utworzeniu takiego połączenia. 16,7% badanych nie ma zdania na ten temat.

Ósme pytanie dotyczyło obecnie funkcjonujących linii nr 845 i 855. Ankietowani pytani byli, czy ich zdaniem linie te są optymalne i wystarczające. Zdanie wyrażone przez ankietowanych przedstawia poniższy wykres.



Wykres 63. Czy według Pana/Pani obecnie funkcjonujące linie 845 i 855 są optymalne i wystarczające?

Źródło: opracowanie własne

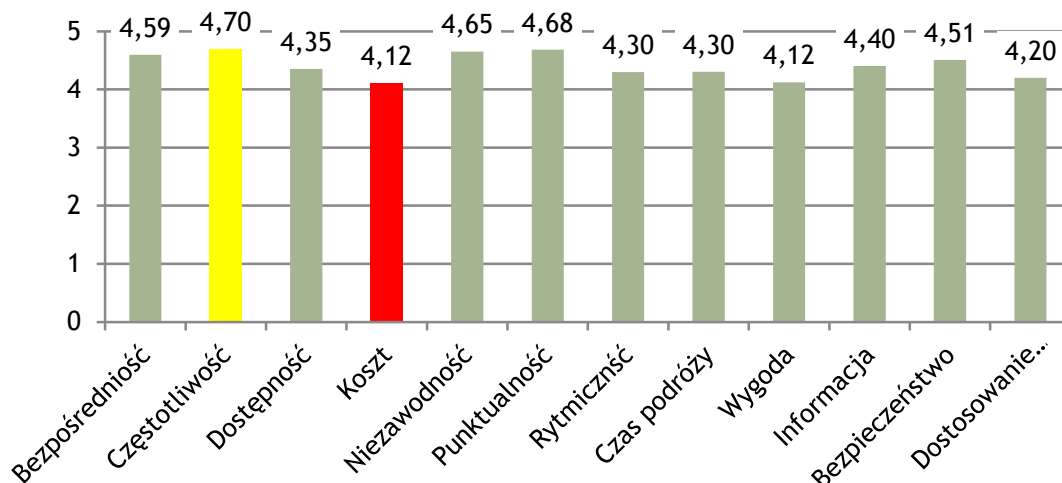
75,3% ankietowanych uważa, że obecnie funkcjonujące linie nie są wystarczające i optymalne. 14,4% badanych jest zadowolonych z obecnie funkcjonujących linii, zaś 10,3% nie ma zdania na ten temat.

W następnych dwóch pytaniach respondenci zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych, takich jak:

- bezpośredniość – możliwość przejazdu do celu bez przesiadania się;

- częstotliwość – odstępy czasu między odjazdami;
- dostępność – odległość z/do przystanku;
- koszt – wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność – pewność dojechania do celu;
- punktualność – zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczność – równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku;
- czas podróży – całkowity czas przemieszczania się do celu;
- wygoda – komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku;
- informacja – dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- bezpieczeństwo - zarówno w pojeździe, jak i podczas oczekiwania na przystanku;
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

W pytaniu dziewiątym respondenci poproszeni zostali o to, aby określić istotność wymienionych postulatów transportowych. Ankietowani oceniali każdy postulat, mając do dyspozycji oceny w skali 1-5, gdzie „1” to nieistotny, a „5” – bardzo istotny. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem żółtym i czerwonym oznaczono odpowiednio najistotniejszy i najmniej istotny postulat.

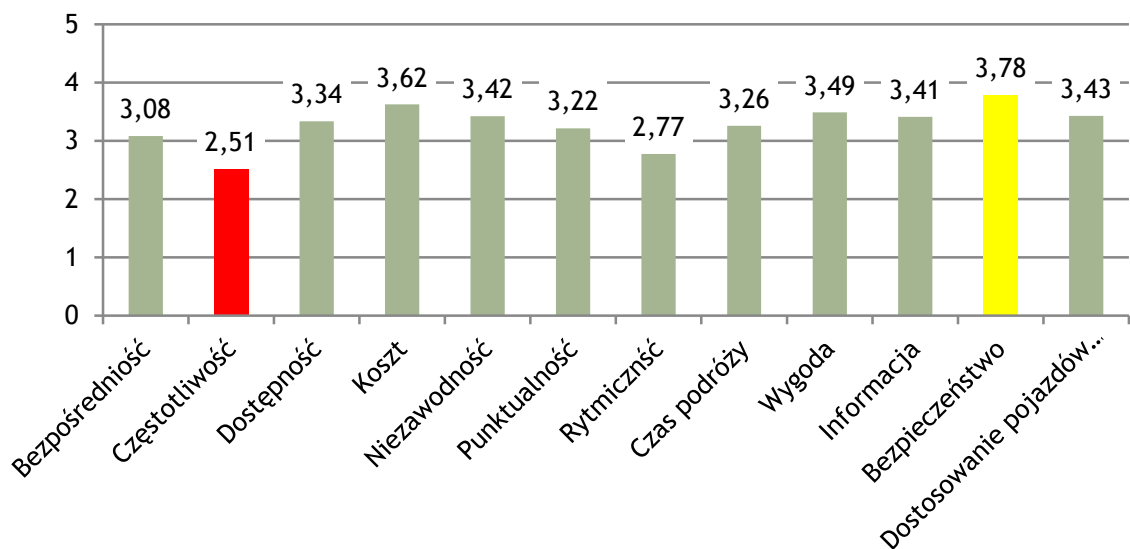


Wykres 64. Proszę wskazać w tabeli poniżej cechy (postulaty), które Pana/i zdaniem są istotne dla prawidłowego funkcjonowania komunikacji zbiorowej w skali od 1 do 5, gdzie: 1 – nieistotny a 5 – bardzo istotny

Źródło: opracowanie własne

Według ankietowanych, najistotniejszym postulatem jest „częstotliwość” – średnia ocena tego postulatu w pięciostopniowej skali wyniosła 4,7. Wysoko ocenione zostały również „punktualność” – 4,68 oraz „niezawodność” – 4,65. Według respondentów, najmniej istotnym postulatem jest „koszt” – średnia ocena to 4,12. Mało istotne są również „wygoda” – 4,13 oraz „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” – 4,2.

Pytanie dziesiąte dotyczyło oceny jakości usług przewozowych świadczonych przez komunikację funkcjonującą na terenie gminy Czernica. Ankietowani oceniali poziom realizacji poszczególnych postulatów transportowych dysponując skalą ocen 1-5, gdzie „1” oznacza bardzo słabo, a „5” to bardzo dobrze. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem żółtym i czerwonym oznaczono odpowiednio najlepiej i najgorzej realizowany postulat.

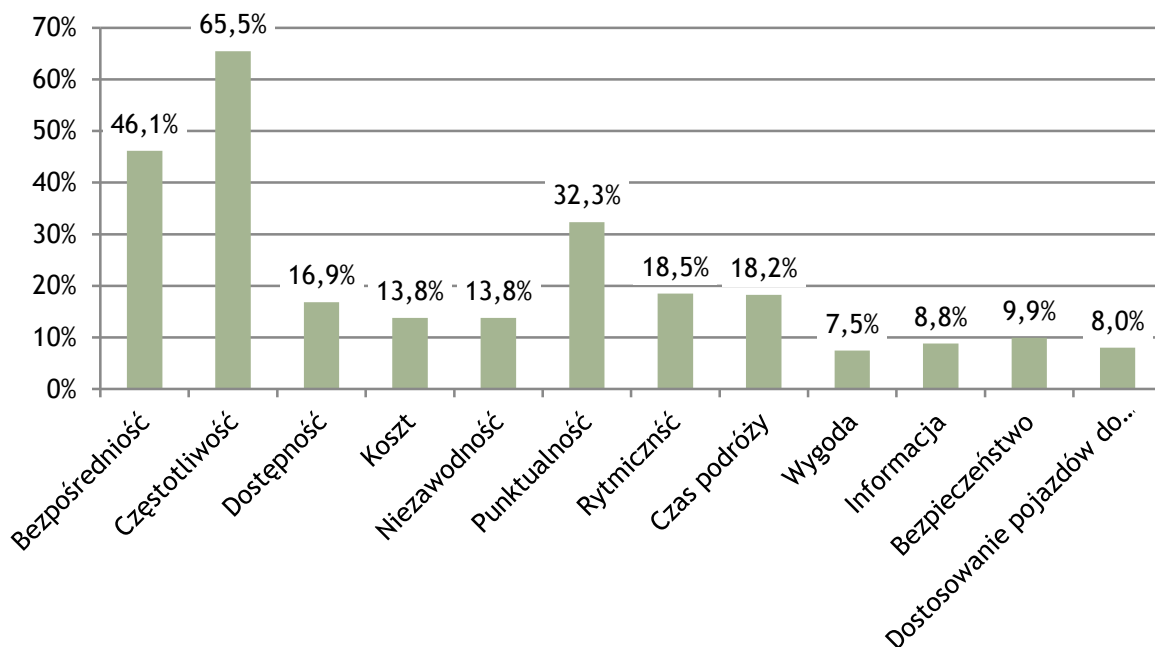


Wykres 65. Proszę dokonać oceny jak w Pana/i odczuciu cechy (postulaty) z pytania 9 są realizowane w komunikacji funkcjonującej na obszarze gminy Czernica?

Źródło: opracowanie własne

Najlepiej oceniono postulat „bezpieczeństwo” – średnia ocen tego postulatu to 3,78. Drugi w kolejności najwyższej ocenionych postulatów to „koszt” - średnia ocen to 3,62. Najgorzej oceniono „częstość” – średnia ocen tego postulatu to 2,51. Nisko oceniono również „rytmiczność” – 2,77.

W pytaniu jedenastym ankietowani mogli wybrać maksymalnie trzy postulaty, które powinny ulec poprawie, w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego. Z tego względu suma odpowiedzi na to pytanie przekracza 100%. Odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 66. Które postulaty powinny zostać poprawione w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowanie najczęściej odpowiadali, że zostaliby zachęteni do korzystania z transportu zbiorowego, gdyby poprawie uległa „częstotliwość” – ta odpowiedź występowała w 65,5% przypadków. Często wymienianymi postulatami były również „bezpośredniość” – 46,1% oraz „punktualność” – 32,3%.

Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań wyłania się obraz, jak mieszkańcy gminy Czernica postrzegają komunikację zbiorową oraz jak chcieliby, aby ona wyglądała.

Ponad połowa ankietowanych posiada samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji. Blisko połowa respondentów pracuje lub uczy się we Wrocławiu, zaś blisko co czwarta osoba pracuje lub uczy się w gminie Czernica. Mieszkańcy gminy Czernica swoje podróże najczęściej wykonują z wykorzystaniem samochodu. Środek komunikacji, który jest wykorzystywany rzadziej niż samochód, jednak również otrzymał znaczącą liczbę odpowiedzi, to autobus. Zdecydowana większość mieszkańców uważa, że potrzebne są dodatkowe połączenia, zarówno na terenie gminy, jak i gminy Czernica z Wrocławiem. Pomysł utworzenia nowej linii okólnej cieszył się zdecydowanym poparciem ankietowanych osób. Utworzenie linii przez Blizanowice / Trestno cieszył się mniejszym poparciem, jednak w dalszym ciągu ponad połowa osób popiera takie rozwiązanie. Ponad 75% osób twierdzi, że obecnie funkcjonujące linie 845 i 855 nie są wystarczające i optymalne.

Z porównania ocen istotności (pyt. 9) i ocen realizacji (pyt. 10) postulatów transportowych wynika, które obszary wymagają największej poprawy. Najistotniejszy dla ankietowanych postulat „częstotliwość” jest równocześnie najgorzej ocenionym postulatem oraz najczęściej wskazywanym postulatem, który powinien ulec poprawie. Ponadto drugi pod względem istotności postulat „punktualność” został również wskazany jako jeden z tych postulatów, który powinien ulec poprawie. Dla ankietowanych nie są zbyt istotne takie postulaty, jak „koszt” oraz „wygoda”. Co ważne, najlepiej oceniono „bezpieczeństwo”.

6.1.4. Analiza SWOT

Analiza SWOT (*skrót od: Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats*) to diagnoza stanu systemu ze wskazaniem mocnych i słabych stron, szans i zagrożeń. Informacje o systemie publicznego transportu zbiorowego zostały pogrupowane pod względem w/w grup. Mocne strony to atuty i cechy mogące decydować o przewadze regionu. Słabe strony to negatywne aspekty występujące w regionie, których wskazanie jest konieczne w celu wyodrębnienia obszarów wymagających poprawy. Szanse to czynniki zewnętrzne wywierające pozytywny wpływ na rozwój regionu. Natomiast zagrożenia to czynniki zewnętrzne, mogące wywołać niekorzystane zmiany w funkcjonowaniu systemu publicznego transportu zbiorowego.

S SILNE STRONY <i>czynniki wewnętrzne i wspomagające</i>	W SŁABE STRONY <i>czynniki wewnętrzne i destrukcyjne</i>
<ul style="list-style-type: none"> – Wysoki popyt rynkowy w gminie na transport publiczny – Dodatnie saldo demograficzne – Konkurencyjność kosztowa transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego – Wprowadzenie w transporcie rozwiązań służących osobom niepełnosprawnym – Wzrost świadomości decydentów w zakresie transportu publicznego 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak integracji taryfowej różnych środków komunikacji publicznej – Niedostatki w integracji między poszczególnymi przewoźnikami i organizatorami transportowymi – Niska zdolność przewozowa – Niewystarczająca jakość sieci dróg w gminie Czernica – Niedostateczna informacja publiczna – Wrażliwość komunikacji autobusowej na zatłoczenie w ruchu drogowym

<ul style="list-style-type: none"> - Ukierunkowanie polityki przestrzennej gminy na koncentrację aktywności wokół centrów przesiadkowych 	<ul style="list-style-type: none"> - Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego - Brak bezpośredniego wpływu gminy Czernica na ofertę w transporcie kolejowym - Niedostatek środków budżetowych w stosunku do potrzeb rozwojowych transportu publicznego - Rozproszenie zabudowy i dezintegracja przestrzenna co skutkuje wzrostem zapotrzebowania na transport
<p>O SZANSE <i>czynniki zewnętrzne i wspomagające</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Potencjał rozwoju sieci kolejowej wynikający z planowanej rewitalizacji linii kolejowej nr 292 - Rosnące koszty transportu indywidualnego - Systematyczne ograniczanie ruchu samochodowego w centrum Wrocławia na rzecz komunikacji publicznej - Położenie gminy w aglomeracji wrocławskiej - Możliwość ubiegania się o dofinansowania w ramach ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne) 	<p>T ZAGROŻENIA <i>czynniki zewnętrzne i destrukcyjne</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Niewystarczająca infrastruktura drogowa pod kątem potrzeb przewozów użyteczności publicznej - Dynamiczny wzrost wskaźnika motoryzacji - Znaczny spadek liczby przewozów w okresie wakacyjnym - Rosnące koszty organizowania i korzystania z komunikacji publicznej - Niedostateczny rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego na dojazdach do węzłów transportu zbiorowego - Brak integracji pomiędzy połączeniami kolejowymi a autobusowymi

Z przeprowadzonej diagnozy wynika, że gmina Czernica dysponuje znacznym potencjałem w postaci szans i silnych stron. Położenie gminy Czernica w aglomeracji wrocławskiej niesie za sobą jednocześnie szereg wyzwań. Rozproszenie zabudowy i dezintegracja przestrzenna w gminie Czernica wpływa na trudność w zaspokojeniu potrzeb transportowych wszystkich mieszkańców z wykorzystaniem transportu publicznego. Jednocześnie wysoki popyt rynkowy w gminie Czernica na transport publiczny stwarza warunki do rozwoju oferty publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez gminę. Polityka przestrzenna gminy określona w SUiKZP Gminy Czernica stwarza warunki do poprawy konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem komunikacji indywidualnej.



7

ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

7.1 Gmina Czernica jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze gminy Czernica organizatorem jest gmina, a wynikające z tego zadania wykonuje wójt. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi na swoim obszarze.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązki:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzygminnemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych gmin, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W kolejnych latach planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi gminy.

7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina Czernica

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Zgodnie z art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 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.

Zgodnie z powyższymi zapisami na terenie gminy Czernica należy dążyć do ujednoczenia wiat przystankowych na wszystkich drogach bez względu na kategorię tych dróg.



8

POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 7. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów gminnej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w gminnych przewozach pasażerskich na terenie gminy należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

Pojazdy wykorzystywane do obsługi linii 845 i 855 to 2 pojazdy marki SOR 12CN, wyprodukowane w 2009 roku, oraz 2 pojazdy marki Mercedes Benz 628-A30 Conetto LF, wyprodukowane w 2011 roku. Wszystkie pojazdy przystosowane są do przewozu osób niepełnosprawnych, wyposażone w klimatyzację, ładowarki USB oraz WiFi. Pojazdy te są bezpieczne i komfortowe oraz spełniają oczekiwania mieszkańców, co zostało potwierdzone wynikami badań ankietowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2018 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następnny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Gmina, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w gminie Czernica.

Obecnie pojazdy gminnej komunikacji zbiorowej są przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych poprzez wyposażenie ich w rampę, przyklęk, wyznaczone miejsce dla osoby niepełnosprawnej dostępne z poziomu niskiej podłogi, pierwsze i drugie drzwi wejściowe bez stopni, przycisk dla osób niepełnosprawnych.

Ocenia się iż obecny standard pojazdów pozwala bez większych przeszkód korzystać osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej ze środków komunikacji zbiorowej organizowanej przez gminę Czernica. Przeszkodą w korzystaniu z komunikacji zbiorowej może być niedostosowanie infrastruktury przystankowej tj. niedostosowana wysokość chodników na przystankach względem wysokości pojazdów.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Standard taboru wykorzystywanego przez operatora do obsługi linii organizowanych przez gminę Czernica:

- pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i wózków dziecięcych (rampa, przyklęk, miejsce dostępne z poziomu niskiej podłogi, pierwsze i drugie drzwi wejściowe bez stopni, przycisk dla osób niepełnosprawnych),
- pojazdy wyposażone w system monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- pojazdy wyposażone w systemu lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,

- pojazdy wyposażone w router WiFi - internet bezprzewodowy zapewniający pasażerom wewnątrz autobusu dostęp do zasobów sieciowych (GPRS/EDGE/UMTS/HSDPA),
- pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus) - umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- pojazdy wyposażone w klimatyzację.

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach gminnych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej gminną siecią komunikacyjną na obszarze gminy Czernica planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Gmina Czernica, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych (w tym wiat przystankowych), odpowiadającego potrzebom gminnych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg gminnych oraz – w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – niezależnie od procesu inwestycyjnego na sieci dróg gminnych – gmina Czernica będzie dążyła do ujednolicenia standardu przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

Zgodnie z art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą również budowa, przebudowa 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.

Obecnie przystanki w gminie Czernica często posiadają nieczytelny lub nieaktualny rozkład jazdy. Nie wszystkie przystanki posiadają wiaty, jak również nie są oświetlone.



9

PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

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,
- przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

9.1 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja dla pasażerów dostępna będzie:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, treści istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w Internecie (w tym poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom),
- na przystankach,
- w pojazdach komunikacji gminnej.

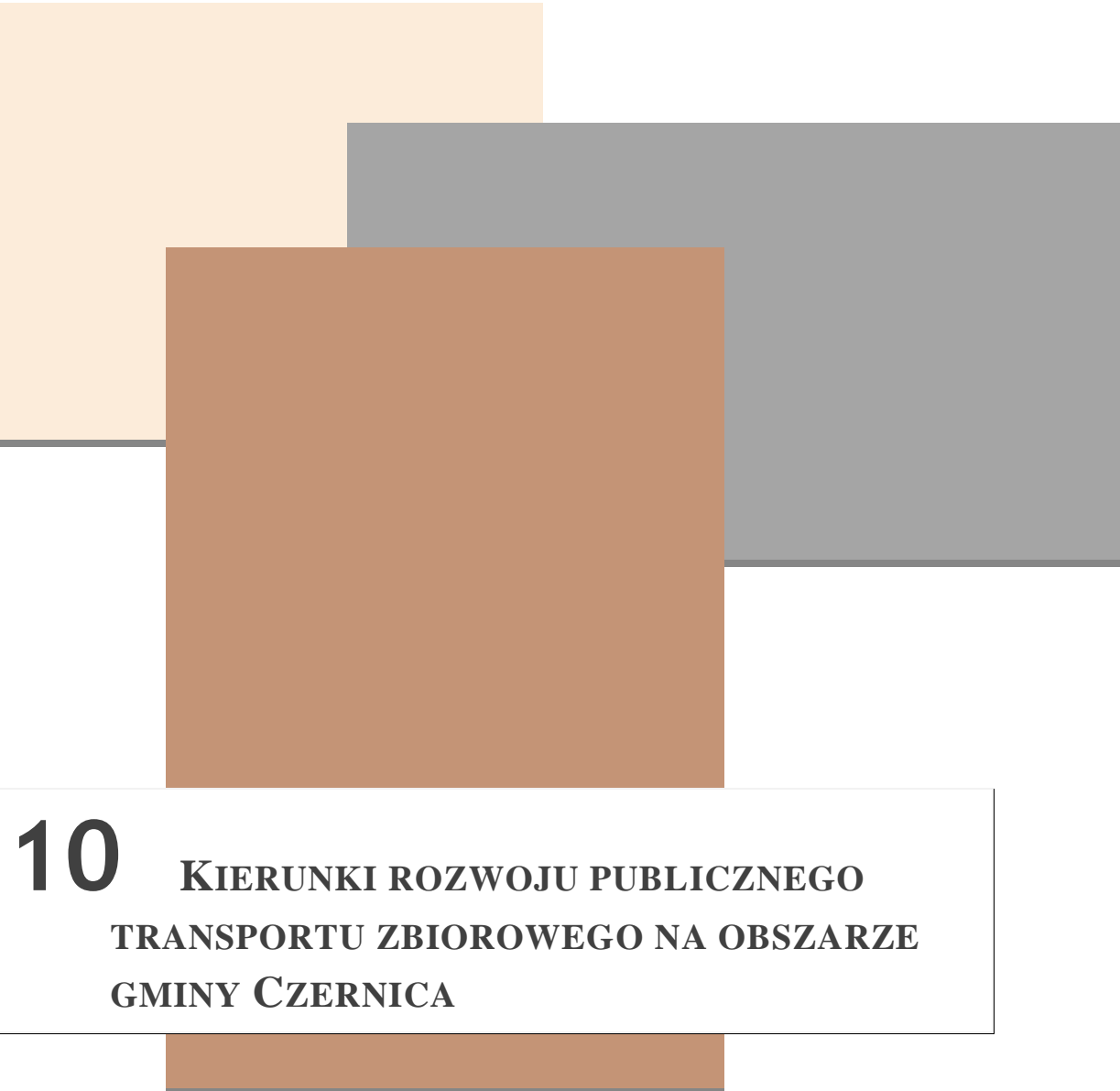
Sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Internet i aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa przystanku i numer słupka. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku i informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.

Miejsce publikacji	Zakres informacji
	<ul style="list-style-type: none"> • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> ○ zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki, ○ zawierający numer linii komunikacyjnej i kierunek jazdy autobusów, ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej, • Schemat sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne



10 **KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE
GMINY CZERNICA**

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Czernica powinna być dalsza integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem powiatowym, a z drugiej – z siecią miasta Wrocław, a także z koleją aglomeracyjną. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia trudne jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty gminnego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnił jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Z drugiej strony, sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy może być atrakcyjną alternatywą dla osób, które dojeżdżają do pracy do Wrocławia i chcą uniknąć problemów związanych z zatłoczeniem na drogach w godzinach szczytu i parkowaniem.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Czernica możliwe jest zawieranie przez gminę Czernica porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych, a pokonanie jezdni powinno być wyznaczone i bezpieczne.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne

dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się kosz na odpady.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych

i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Obecnie na terenie gminy Czernica znajduje się 18 przystanków, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Dolnośląskie, 45 przystanków, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Wrocławski oraz 7 przystanków, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Czernica. Należy dążyć do ujednoczenia wszystkich przystanków, tj. zapewnić przystankom jednakowy wygląd (dopuszcza się 2 rodzaje przystanków: przystanki z wiatami i przystanki bez wiat).

10.2 Integracja taryfowa transportu publicznego

W przyszłości należy rozważyć możliwość integracji taryfowej z gminą Wrocław, koleją aglomeracyjną oraz wprowadzenie zapisu biletów okresowych obowiązujących na liniach organizowanych przez gminę Czernica na nośnikach elektronicznych Wrocławskiej Karty Miejskiej Urbancard. Rozwiązanie takie pozwoli:

- ograniczyć możliwość wykorzystywania dokumentów przejazdowych, które utraciły ważność, kontrola biletów zapisanych w formie elektronicznej jednoznacznie wykaże ich ważność,
- zyskać możliwość wyboru oferty taryfowej lepiej dostosowanej do indywidualnych potrzeb, dzięki możliwości zakupu dowolnego biletu obowiązującego również w granicach Wrocławia.



11

WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY CZERNICA

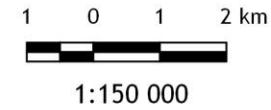
Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Czernica*.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Gminy Czernica.



12 CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY CZERNICA

Mapa 8. Planowana sieć komunikacyjna
gmina Czernica
linie o zasięgu ponadgminnym



Planowana sieć komunikacyjna:

- 845
- 855
- G02

Węzły przesiadkowe:



Pozostałe oznaczenia:

- ▬ Granica gminy Czernica
- ▬ Granice innych jednostek terytorialnych
- Siedziby gmin
- pozostałe miejscowości

Sieć drogową:

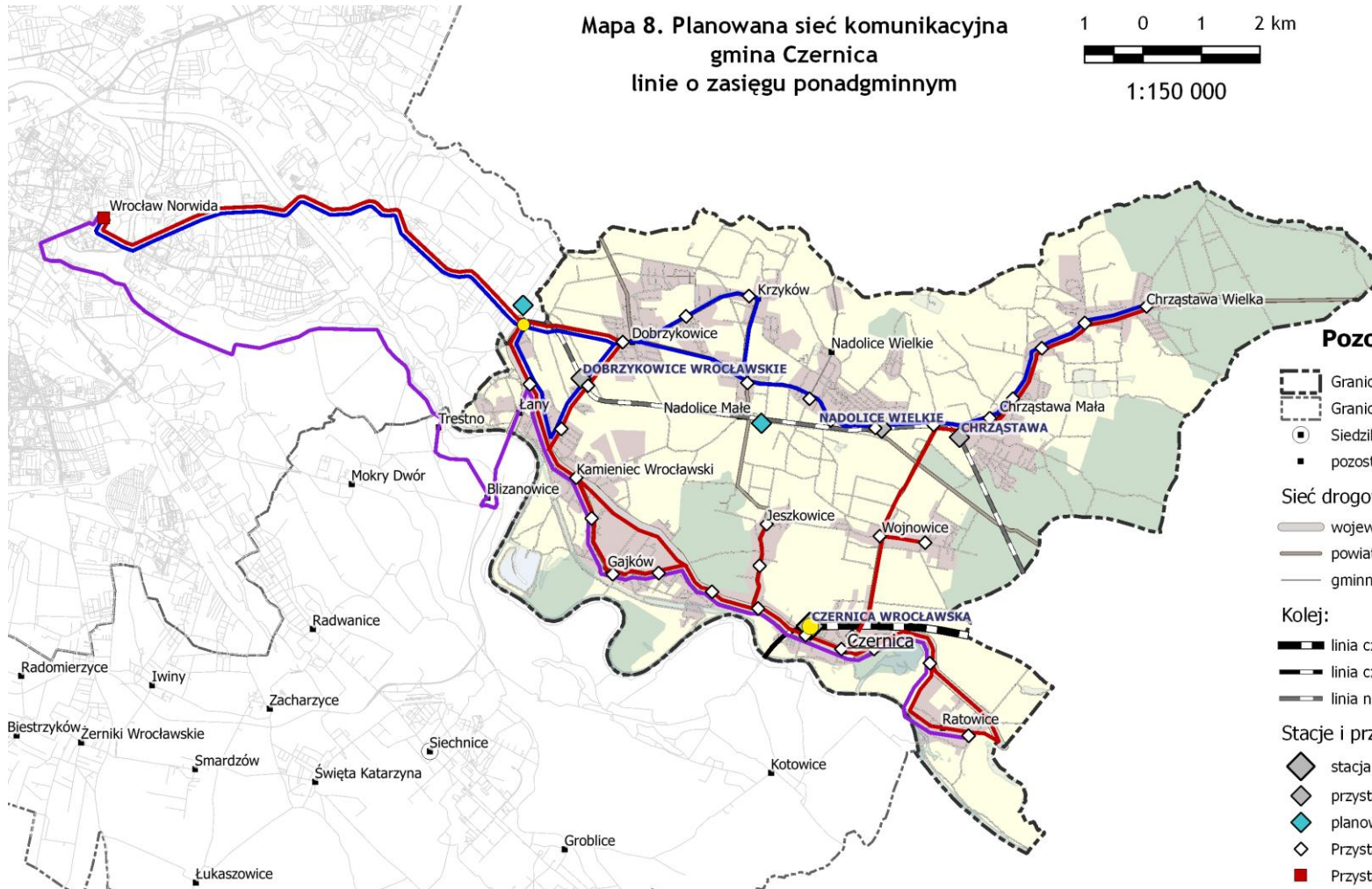
- wojewódzkie
- powiatowe
- gminne

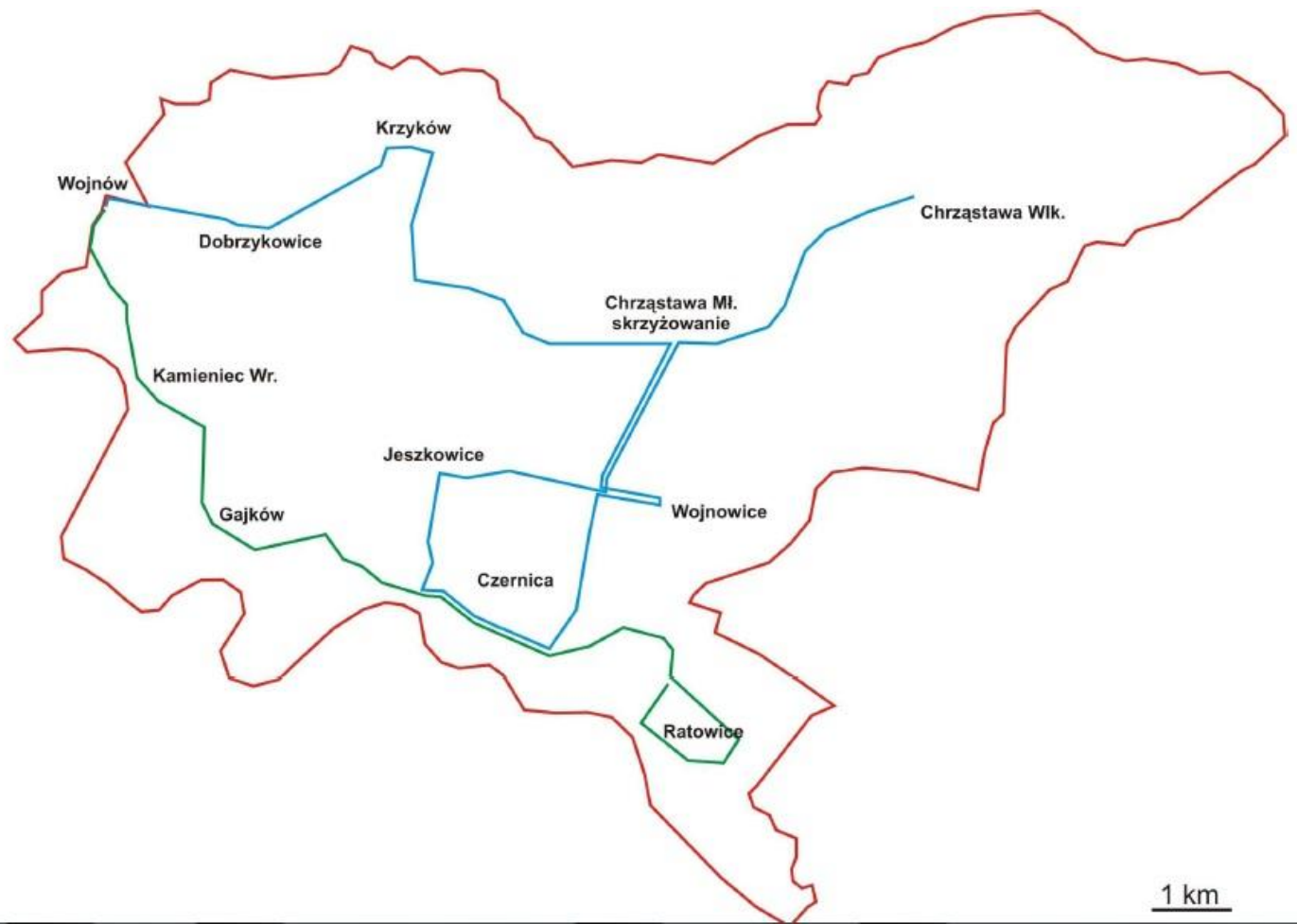
Kolej:

- ▬ linia czynna dwutorowa
- ▬ linia czynna jednotorowa
- ▬ linia nieczynna jednotorowa

Stacje i przystanki:

- ◆ stacja kolejowa
- ◇ przystanki kolejowe
- ◆ planowane przystanki kolejowe
- ◇ Przystanki autobusowe
- Przystanek końcowy na terenie Wrocławia





Mapa 9. Planowana sieć komunikacyjna
gmina Czernica
linie wewnętrzne



13

SPISY MAP, TABEL I WYKRESÓW

13.1 Spis map

Mapa 1. Obszar gminy Czernica na tle gmin sąsiednich.....	7
Mapa 2. Zagospodarowanie przestrzenne gminy Czernica	11
Mapa 3. Obszary Natura 2000 w gminie Czernica.....	12
Mapa 4. Sieć drogowa gminy Czernica.....	14
Mapa 5. Kolej w gminie Czernica.....	16
Mapa 6. Sieć użyteczności publicznej uchwalona w planie transportowym dla powiatu wrocławskiego	18
Mapa 7. Planowane węzły przesiadkowe w gminie Czernica.....	21
Mapa 8. Planowana sieć komunikacyjna gminy Czernica - linie o zasięgu ponadgminnym ...	87
Mapa 9. Planowana sieć komunikacyjna gminy Czernica - linie wewnątrzgminne	88

13.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w miejscowościach gminy Czernica	8
Tabela 2. Zmiany liczby ludności w gminie Czernica w latach 2006, 2011 oraz 2016	8
Tabela 3. Gęstość zaludnienia w gminie Czernica w latach 2006, 2011 oraz 2016.....	8
Tabela 4. Wykaz dróg publicznych wojewódzkich i powiatowych w gminie Czernica	14
Tabela 5. Planowane linie komunikacyjne w gminie Czernica.....	20
Tabela 6. Wykaz placówek oświatowych w gminie Czernica	23
Tabela 7. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	71
Tabela 8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	76

13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Mieszkańcy gminy Czernica wg ekonomicznych grup wieku w latach 2006, 2011 i 2016.....	9
Wykres 2. Pyt.1. Ankietowani wg miejsca zamieszkania	30
Wykres 3. Pyt.2. Z jakiego środka podróży najczęściej Pan(i) korzysta? (w podziale na sołectwa)	31
Wykres 4. Pyt.2. Z jakiego środka podróży najczęściej Pan(i) korzysta? (ogółem)	31
Wykres 5. Pyt. 3. Co decyduje o tym, że Pan(i) korzysta lub chciał(a)by skorzystać z podróży komunikacją publiczną? (w podziale na sołectwa).....	32
Wykres 6. Pyt. 3. Co decyduje o tym, że Pan(i) korzysta lub chciał(a)by skorzystać z podróży komunikacją publiczną? (ogółem).....	32
Wykres 7. Pyt. 4. Jaki jest najczęstszy kierunek Pan(i) podróży? (w podziale na sołectwa)	33
Wykres 8. Pyt. 4. Jaki jest najczęstszy kierunek Pan(i) podróży? (ogółem)	33
Wykres 9. Pyt. 5. Do jakiego miejsca Pana(i) zdaniem powinna bezpośrednio docierać komunikacja publiczna z terenu Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa).....	34
Wykres 10. Pyt. 5. Do jakiego miejsca Pana(i) zdaniem powinna bezpośrednio docierać komunikacja publiczna z terenu Gminy Czernica? (ogółem)	34
Wykres 11. Pyt. 6. Jaki jest najczęstszy cel Pan(i) podróży? (w podziale na sołectwa)	35
Wykres 12. Pyt. 6. Jaki jest najczęstszy cel Pan(i) podróży? (ogółem)	35
Wykres 13. Pyt. 7. Które z podanych cech komunikacji publicznej są dla Pana(i) najistotniejsze? (w podziale na sołectwa).....	36
Wykres 14. Pyt. 7. Które z podanych cech komunikacji publicznej są dla Pana(i) najistotniejsze? (ogółem)	36
Wykres 15. Pyt. 8. Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 845) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)	37

Wykres 16. Pyt. 8. Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 845) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)	37
Wykres 17. Pyt. 8. Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 855) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)	38
Wykres 18. Pyt. 8. Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 855) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)	38
Wykres 19. Pyt. 9. W jakich porach dnia korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 845) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)	39
Wykres 20. Pyt. 9. W jakich porach dnia korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 845) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)	39
Wykres 21. Pyt. 9. W jakich porach dnia korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 855) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)	40
Wykres 22. Pyt. 9. W jakich porach dnia korzysta Pan(i) z komunikacji gminnej (autobus linii 855) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)	40
Wykres 23. Pyt. 10. Czy częstotliwość kursowania autobusów linii 845 uważa Pan(i) za optymalną? (w podziale na sołectwa)	41
Wykres 24. Pyt. 10. Czy częstotliwość kursowania autobusów linii 845 uważa Pan(i) za optymalną? (ogółem)	41
Wykres 25. Pyt. 10. Czy częstotliwość kursowania autobusów linii 855 uważa Pan(i) za optymalną? (w podziale na sołectwa)	42
Wykres 26. Pyt. 10. Czy częstotliwość kursowania autobusów linii 855 uważa Pan(i) za optymalną? (ogółem)	42
Wykres 27. Pyt. 11. Jaką formę płatności preferuje Pan(i) za przejazd komunikacją gminną (autobusy linii 845 lub 855) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)	43
Wykres 28. Pyt. 11. Jaką formę płatności preferuje Pan(i) za przejazd komunikacją gminną (autobusy linii 845 lub 855) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)	43
Wykres 29. Pyt. 12. Ile przeciętnie czasu (dziennie, w jedną stronę) zajmuje Panu(i) podróż środkami komunikacji publicznej? (w podziale na sołectwa)	44
Wykres 30. Pyt. 12. Ile przeciętnie czasu (dziennie, w jedną stronę) zajmuje Panu(i) podróż środkami komunikacji publicznej? (ogółem)	44
Wykres 31. Pyt. 13. Jak Pan(i) ocenia jakość komunikacji gminnej (autobusy linii 845 lub 855) na terenie Gminy Czernica? (w podziale na sołectwa)	45
Wykres 32. Pyt. 13. Jak Pan(i) ocenia jakość komunikacji gminnej (autobusy linii 845 lub 855) na terenie Gminy Czernica? (ogółem)	45
Wykres 33. Pyt. 14. Czy Pana(i) zdaniem jakość komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica zmieniła się w ostatnich 5 latach? (w podziale na sołectwa)	46
Wykres 34. Pyt. 14. Czy Pana(i) zdaniem jakość komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica zmieniła się w ostatnich 5 latach? (ogółem)	46
Wykres 35. Pyt. 15. Czy Pana(i) zdaniem przystanki komunikacji gminnej właściwie przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo oraz rodziców/opiekunów z małymi dziećmi (w wózkach)? (w podziale na sołectwa)	47
Wykres 36. Pyt. 15. Czy Pana(i) zdaniem przystanki komunikacji gminnej właściwie przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo oraz rodziców/opiekunów z małymi dziećmi (w wózkach)? (ogółem)	47
Wykres 37. Pyt. 15. Czy Pana(i) zdaniem autobusy linii 845 lub 855 są właściwie przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo oraz rodziców/opiekunów z małymi dziećmi (w wózkach)? (w podziale na sołectwa)	48
Wykres 38. Pyt. 15. Czy Pana(i) zdaniem autobusy linii 845 lub 855 są właściwie przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo oraz rodziców/opiekunów z małymi dziećmi (w wózkach)? (ogółem)	48

Wykres 39. Pyt. 16. Czy uważa Pan(i), że komunikacja gminna na terenie Gminy Czernica powinna odbywać się także na innych trasach? (w podziale na sołectwa)	49
Wykres 40. Pyt. 16. Czy uważa Pan(i), że komunikacja gminna na terenie Gminy Czernica powinna odbywać się także na innych trasach? (ogółem)	49
Wykres 41. Pyt. 17. Czy uważa Pan(i), że lokalizacja przystanków komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica jest wystarczająca i adekwatna do potrzeb? (w podziale na sołectwa)	50
Wykres 42. Pyt. 17. Czy uważa Pan(i), że lokalizacja przystanków komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica jest wystarczająca i adekwatna do potrzeb? (ogółem)	50
Wykres 43. Pyt. 18. Jakie ma Pan(i) zastrzeżenia do funkcjonowania komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica?- można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź (w podziale na sołectwa).....	51
Wykres 44. Pyt. 18. Jakie ma Pan(i) zastrzeżenia do funkcjonowania komunikacji gminnej na terenie Gminy Czernica?- można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź (ogółem).....	51
Wykres 45. Pyt. 19. Status zawodowy (w podziale na sołectwa).....	52
Wykres 46. Pyt. 19. Status zawodowy (ogółem).....	52
Wykres 47. Pyt. 20. Wiek (w podziale na sołectwa).....	53
Wykres 48. Pyt. 20. Wiek (ogółem).....	53
Wykres 49. Pyt. 21. Płeć (w podziale na sołectwa).....	54
Wykres 50. Pyt. 21. Płeć (ogółem).....	54
Wykres 51. Podział ankietowanych ze względu na płeć.....	55
Wykres 52. Podział ankietowanych ze względu na wiek.....	55
Wykres 53. Podział ankietowanych ze względu na wykształcenie	56
Wykres 54. Podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową.....	56
Wykres 55. Podział ankietowanych ze względu na miejscowość zamieszkania.....	57
Wykres 56. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?	58
Wykres 57. Proszę podać miejsce pracy lub nauki	58
Wykres 58. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?	59
Wykres 59. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?.....	60
Wykres 60. Czy Pana/Pani zdaniem potrzebne jest dodatkowe połączenie Czernicy z innymi miejscowościami na terenie gminy?.....	61
Wykres 61. Czy Pana/Pani zdaniem należy wprowadzić trzecią linię „okólną”?	61
Wykres 62. Czy Pana/Pani zdaniem połączenie Gminy Czernica z Wrocławiem przez Blizanowice/Trestno jest potrzebne?.....	62
Wykres 63. Czy według Pana/Pani obecnie funkcjonujące linie 845 i 855 są optymalne i wystarczające? .	62
Wykres 64. Proszę wskazać w tabeli poniżej cechy (postulaty), które Pana/i zdaniem są istotne dla prawidłowego funkcjonowania komunikacji zbiorowej w skali od 1 do 5, gdzie: 1 – nieistotny a 5 – bardzo istotny	63
Wykres 65. Proszę dokonać oceny jak w Pana/i odczuciu cechy (postulaty) z pytania 9 są realizowane w komunikacji funkcjonującej na obszarze gminy Czernica?.....	64
Wykres 66. Które postulaty powinny zostać poprawione w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego?	64