

Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół

**Raport Komisji ds. Wykluczenia Komunikacyjnego
przy Młodzieżowej Radzie Miasta Wrocławia**

Wrocław, 2021 r.



Opracował:

Miłosz Cichuta

We współpracy z:

Dominik Ostraszewski

Karolina Boguszewicz

Mateusz Respond

Wiktoria Romańczuk

Spis treści

1. Wstęp	6
2. Wprowadzenie	8
2.1. Charakterystyka transportu kolejowego na terenie województwa dolnośląskiego i Polski	8
2.2. Charakterystyka transportu indywidualnego w Polsce, województwie dolnośląskim i Wrocławiu	11
2.3. Problem wykluczenia komunikacyjnego wśród młodzieży szkolnej	14
3. Dane i Metoda	15
3.1. Obszar badań	15
3.2. Metoda badawcza	19
4. Wyniki	27
4.1. Struktura wiekowa respondentów	27
4.2. Szkoły	27
4.3. Miejsce zamieszkania	29
4.4. Środek transportu	29
4.5. Ocena zadowolenia z komunikacji zbiorowej w miejscowości ankietowanego	31
4.6. Oceny częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej	35
4.6.1. Przedział 5:00-8:59:59	35
4.6.2. Przedział 9:00-12:59:59	38
4.6.3. Przedział 13:00-17:59:59	41
4.6.4. Przedział 18:00-21:59:59	43
4.7. Ocena komfortu przejazdu komunikacją zbiorową	46
4.8. Ocena dogodności tras przejazdu komunikacji zbiorowej	48
4.9. Zależność uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych od dojazdu do Wrocławia	51
4.10. Wybór komunikacji zbiorowej po hipotetycznej poprawie jakości usług	51
4.11. Czas dojścia do przystanku	52
4.12. Czas dojazdu z domu do szkoły	53
5. Dyskusja	57
5.1. Obszary problematyczne	58

5.1.1.	Gmina Kobierzyce	58
5.1.2.	Sobótka oraz Jordanów Śląski	59
5.1.3.	Gmina Trzebnica.....	59
5.1.4.	Styk gmin Czernica i Długoleka	60
5.1.5.	Wschodnie obszary gminy Miękinia.....	60
5.1.6.	Gmina Żórawina	61
5.1.7.	Gmina Oława i miejska Oława.....	61
6.	Podsumowanie i wnioski	62
7.	Bibliografia	64

Spis tabel

Tabela 1.	Zlikwidowane linie kolejowe w województwie dolnośląskim w latach 1991-2000..	9
Tabela 2.	Podstawowe dane demograficzne gmin, z których pochodzą respondenci według Spisu Powszechnego z 2011 r.	18
Tabela 3.	Pytania ankietowe.....	20
Tabela 4.	Liczba respondentów z poszczególnych szkół.....	28

Spis rysunków

Rysunek 1.	Liczba pasażerów kolei w latach 1989-2019	8
Rysunek 2.	Liczba samochodów zarejestrowanych w Polsce w latach 1990-2018.....	11
Rysunek 3.	Liczba pojazdów zarejestrowanych pojazdów w polskich miastach wg danych z 2018 roku.....	12
Rysunek 4.	Liczba pojazdów zarejestrowanych w polskich miastach przypadająca na 1000 mieszkańców (stan na 2018 rok).....	13
Rysunek 5.	Gminy w otulinie Wrocławia zamieszkiwane przez respondentów	15
Rysunek 6.	Wiek respondentów mieszkających we Wrocławiu (A) i poza nim (B).....	27
Rysunek 7.	Środki transportu wykorzystywane przez uczniów w celu dojazdu do szkoły ...	30
Rysunek 8.	Udział środków transportu w dojeździe bezpośrednim z domu do Wrocławia ..	31
Rysunek 9.	Ocena poziomu zadowolenia respondentów z komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania	32
Rysunek 10.	Rozkład ocen zadowolenia z komunikacji zbiorowej w miejscu zamieszkania respondenta	34
Rysunek 11.	Ocena częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 5-9	35
Rysunek 12.	Rozkład ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 5:00-8:59:59.....	37

Rysunek 13. Ocena częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 9-13	38
Rysunek 14. Rozkład ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 9:00-12:59:59	40
Rysunek 15. Ocena częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 13-18	41
Rysunek 16. Rozkład ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 13:00-17:59:59	43
Rysunek 17. Ocena częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 18-22	44
Rysunek 18. Rozkład ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 18:00-21:59:59	45
Rysunek 19. Ocena komfortu przejazdu komunikacją zbiorową, z której korzystają respondenci.....	46
Rysunek 20. Rozkład ocen komfortu przejazdu komunikacją zbiorową w miejscowości zamieszkania respondenta.....	47
Rysunek 21. Ocena dogodności tras komunikacji zbiorowej z miejscowości zamieszkania .	48
Rysunek 22. Rozkład ocen dogodności tras komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania.....	50
Rysunek 23. Ocena zależności uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych od dojazdu do Wrocławia	51
Rysunek 24. Wybór komunikacji zbiorowej po hipotetycznej poprawie sytuacji w miejscowości zamieszkania.....	52
Rysunek 25. Czas dojścia potrzebny respondentom na dojście z domu do wykorzystywanego przystanku	53
Rysunek 26. Czas potrzebny respondentom na dotarcie z domu do szkoły	54
Rysunek 27. Czas dojazdu do szkoły z rozmieszczeniem w otulinie Wrocławia	56

1. Wstęp

Termin *wykluczenie komunikacyjne* bądź *transportowe* zaczęło się pojawiać w nomenklaturze używanej przez polskich ekspertów transportu stosunkowo niedawno. Nie ma on oficjalnej, sprecyzowanej polskiej definicji i jest zazwyczaj rozumiany jako częściowe lub całkowite pozbawienie możliwości korzystania z transportu publicznego. Więcej na ten temat można odnaleźć w źródłach zagranicznych.

Zjawisko wykluczenia komunikacyjnego w Polsce szczególnie nasiliło się w latach 90. XX wieku, w okresie przemian gospodarczo-ustrojowych III RP [1]. Rozpoczęto proces decentralizacji jednostek transportowych, w wyniku czego największy w Europie przewoźnik autobusowy, Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS), w którego flocie znajdowało się 14 tysięcy pojazdów, podzielony został na 176 niezależnych przedsiębiorstw. Wiele z nich nie mogło konkurować z nowo powstającymi prywatnymi firmami przewozowymi i ulegały likwidacji bądź prywatyzacji. W latach 1993-2016, po redukcji około 50% dotychczasowych tras, liczba pasażerów spadła aż o 75% w porównaniu z 1989 rokiem [2]. Do 2011 roku istniało 147 jednostek powstałych z transformacji PKS-ów. W roku 2017 liczba spółek należących do Skarbu Państwa spadła z 35 do zaledwie 13 w porównaniu z rokiem 2011. W podziale przedsiębiorstwa PKS uwzględniono samorządy, które przejęły większość z tych, utworzonych w latach 90. Część z nich istnieje do tej pory, niestety coraz częściej ich oferta jest ograniczana z racji cięć budżetowych.

Na przemianach ucierpiała także kolej. W wyniku redukcji kosztów, w ciągu 15 lat od 1990 do 2005 roku, 7 tysięcy linii kolejowych zostało wyłączonych z użytku, zaś liczba pasażerów przewiezionych tym środkiem transportu w rozpatrywanym okresie spadła z 951 mln do 257 mln [3]. 3 kwietnia 2000 roku (!) wyłączono z eksploatacji pasażerskiej ponad 1 tysiąc kilometrów linii kolejowych (około 4% całej długości sieci), co znacząco wpłynęło na i tak pogarszającą się sytuację tego środka transportu w Polsce [4]. W 2001 roku doszło do podziału spółki PKP na kilka podmiotów, co spowodowało poważne perturbacje w systemie kolejowym.

Przemiany transportowe znacznie pogorszyły sytuację mieszkańców, szczególnie wsi i małych miast, dla których drastycznie ograniczona została dostępność komunikacji zbiorowej.

Według analizy przeprowadzonej przez ekspertów Klubu Jagiellońskiego, obecną liczbę osób poszkodowanych z tytułu wykluczenia komunikacyjnego szacuje się na 13,8 miliona mieszkańców Polski [5]. Wśród nich znajdują się również uczniowie szkół średnich.

Zwrócenie uwagi na problem wykluczenia komunikacyjnego uczniów szkół średnich we Wrocławiu wynika z kilku czynników. Po pierwsze, okres nastoletni w życiu człowieka

charakteryzuje się dużą dynamiką, również w sferze przemieszczania. Po drugie, Wrocław jako duży ośrodek miejski, jest atrakcyjnym dla młodzieży zamieszkującej mniejsze miejscowości centrum edukacyjnym. Jednak, w przeciwieństwie do studentów, uczniowie szkół ponadpodstawowych pozostają w przeważającej części w rodzinnych domach i tym samym są zmuszeni do codziennych dojazdów do Wrocławia. Co istotne, uczniowie jako osoby w większości niepełnoletnie, nie mogą prowadzić pojazdów mechanicznych. Nie posiadając dostępu do prywatnego zmechanizowanego środka transportu swoje aktywności życiowe - dojazdy do szkoły, na zajęcia dodatkowe, realizacja pasji i hobby, spotkania z rówieśnikami, udział w imprezach kulturalnych są często determinowane przez dostęp do transportu publicznego. Z tego powodu grupa ta szczególnie odczuwa skutki redukcji siatki połączeń, częstotliwości kursowania transportu publicznego, zmiany taboru itp.

Niniejsze studium stawia sobie za cel przedstawienie sytuacji komunikacyjnej młodzieży wrocławskich szkół zamieszkującej poza obszarem miasta Wrocławia i wskazanie miejsc problematycznych.

W celu uzyskania pełnego obrazu sytuacji zdecydowano się na rozpowszechnienie ankiety wśród uczniów zarówno spoza Wrocławia, jak i pochodzących z niego. W ten sposób możliwe było porównanie sytuacji obu grup i zbadanie ewentualnych dysproporcji.

Zakresem tego studium objęto szkoły ponadpodstawowe zlokalizowane na terenie Wrocławia, do których uczęszcza młodzież zamieszkała na stałe poza miastem i dojeżdża do niego środkami transportu publicznego. Badania przeprowadzono w okresie od 29.11.2020 r. do 22.12.2020 r. Oznacza to, że okres pandemii nie odegrał jakiegokolwiek roli w wynikach badania.

Badania przeprowadzono metodą ankietową za pomocą bezpłatnego narzędzia GoogleForms. Ankieta zawierała 16 pytań: 2 pytania otwarte, 8 pytań zamkniętych (w tym jedno z możliwością wielokrotnego wyboru) oraz 6 pytań z odpowiedziami w skali "0 - 5". Rekrutację respondentów przeprowadzono zwracając się do administracji 50 szkół listownie oraz dystrybuując ankietę na portalach społecznościowych i komunikatorach tekstowych. Wyniki ankiety opracowano statystycznie za pomocą geograficznego systemu informacyjnego (GIS) oraz arkusza kalkulacyjnego Excel. Korzystając z danych demograficznych z 2019 roku oszacowano, że 924 respondentów ankiety stanowią około 10% dojeżdżającej młodzieży. Wskaźnik ten jest na tyle wysoki, że wnioski wynikające z badania mogą być uznane jako miarodajne.

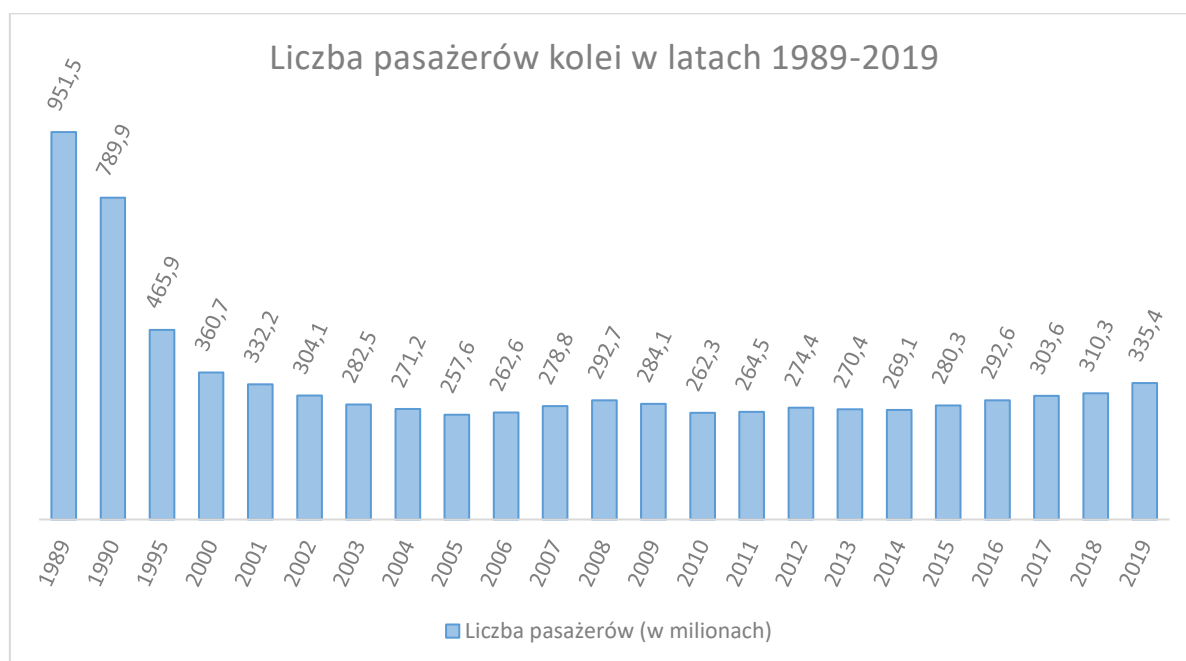
Niniejsza analiza powstała w ramach prac Komisji ds. Wykluczenia Komunikacyjnego przy Młodzieżowej Radzie Miasta Wrocławia (IV kadencja).

2. Wprowadzenie

Korzeni problemów komunikacyjnych, z którymi obecnie zmagają się zarówno uczniowie, jak i pozostali mieszkańcy Polski, należy doszukiwać się jeszcze w latach 80. i 90. Są one wynikiem transformacji polityczno-gospodarczej kraju oraz zaniedbaniami z okresu schyłku PRL.

2.1. Charakterystyka transportu kolejowego na terenie województwa dolnośląskiego i Polski

Według definicji Głównego Urzędu Statystycznego, liczbę pasażerów przewiezionych koleją, określa się na podstawie liczby sprzedanych biletów. Rysunek 1 przedstawia liczbę podróżnych korzystających z usług kolei w latach 1989-2019. Na wykresie bardzo widoczny jest gwałtowny spadek liczby pasażerów w okresie przemian polityczno-gospodarczych Polsce. Na spadek liczby podróżnych miały wpływ niewłaściwie decyzje organizacyjne i ekonomiczne oraz rozproszenie majątku i kompetencji spółki PKP. Według Karola Trammera w latach 90. XX i pierwszej dekady XXI wieku dochodziło do zjawiska celowego wygaszania popytu w celu zamykania nierentownych połączeń regionalnych [6]. Jak się jednak okazało miało to wpływ na liczbę pasażerów na liniach magistralnych i doprowadziło do drastycznych spadków w ogólnej liczbie przewożonych pasażerów. Sytuacja najgorzej przedstawiała się w 2005 roku, kiedy to koleją przewieziono rekordowo niską liczbę podróżnych - było ich zaledwie 257,6 mln.



Rysunek 1. Liczba pasażerów kolei w latach 1989-2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Cięcia połączeń kolejowych miały miejsce również na terenie obecnego województwa dolnośląskiego. W ich wyniku doszło do całkowitego zamknięcia 44 odcinków linii kolejowych, a na części pozostałych realizowano jedynie przewozy towarowe. Dopiero pod koniec pierwszej dekady XXI wieku zaczęto zauważać istotną rolę kolei w systemie komunikacyjnym. W wyniku tego, część zamkniętych linii została zrewitalizowana, m.in. linia nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica, bądź jest w jej trakcie, np. linia nr 285 Wrocław Główny- Jedlina Zdrój). Jednak w dalszym ciągu zapotrzebowanie na kolejowe przewozy pasażerskie jest niezaspokojone.

Potrzebę rozwoju przewozów kolejowych w województwie dolnośląskim dobrze ilustruje przykład wspomnianej linii nr 326. Przed jej rewitalizacją pojawiły się plany likwidacji linii i stworzenia w jej miejscu ścieżki rowerowej. Dzięki zaangażowaniu władz województwa i miłośników kolei linię udało się przejąć od PKP S.A. i zrewitalizować. Obecnie jej obsługę zapewniają pociągi spółki Koleje Dolnośląskie. Niestety linia wyremontowana została bez mijanek, czyli bez możliwości jednoczesnego przejazdu pociągów z dwóch kierunków. Ograniczona przepustowość i niewielkie pojazdy obsługujące linię spowodowały bardzo duże zapełnienie składów, w wyniku czego część pasażerów nie mogła skorzystać z usług przewoźnika.

Tabela 1. Zlikwidowane linie kolejowe w województwie dolnośląskim w latach 1991-2000

Lp.	Odcinek	Linia nr	Rok likwidacji
1	Malczyce – Jawor	315	1991
2	Strzelin – Kondratowice	304	
3	Kondratowice – Ząbkowice Śląskie	320	
4	Przeworno – Głęboka Śląska	321	
5	Syców – Bukowa Śląska	317	
6	Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok	334	1992
7	Henryków – Ciepłowody	335	
8	Brzeg – Strzelin	304	
9	Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój	285	
10	Kamienna Góra – Krzeszów	330	
11	Pisarzowice – Kowary	308	
12	Złotoryja – Lwówek Śląski	284	
13	Złotoryja – Chojnów	316	
14	Jawor – Roztoka	331	
15	Malczyce – Jawor	315	

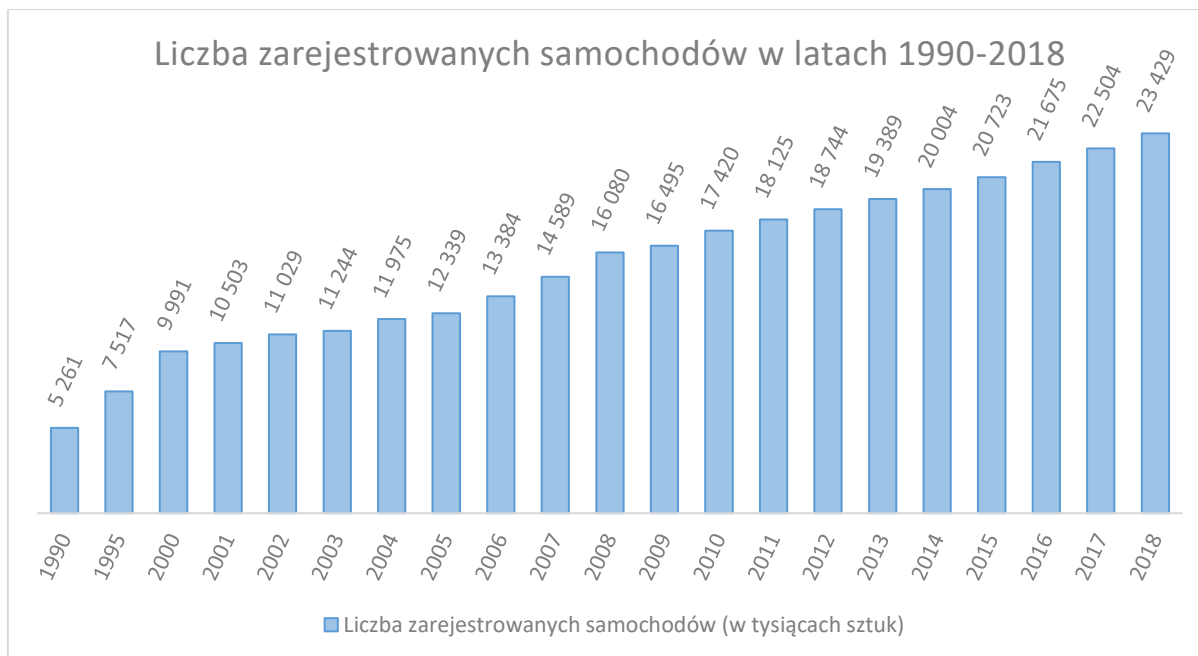
Lp.	Odcinek	Linia nr	Rok likwidacji	
16	Malczyce – Strzegom	302		
17	Malczyce – Malczyce Port	347		
18	Bolesławiec – Trzebień	314		
19	Wąsosz – Prochowice Śląskie	362		
20	Głogów – Szlichtyngowa	372		
21	Sieniawka Żarska – Jasień	282		
22	Gryfów Śląski – Lubomierz	284		
23	Lubań Śląski – Leśna	337		
24	Żagań – Ławszowa	283		1994
25	Góra Śląska – Szlichtyngowa	372		1995
26	Rawicz – Wąsosz	362		
27	Jerzmanice-Zdrój – Wilków Złotoryjski	342		
28	Świeradów-Zdrój – Świeradów- Nadleśnictwo	336		
29	Kamienna Góra – Pisarzowice	308		
30	Wałbrzych Szczawienko – Boguszów Gorce Wschód	291	1996	
31	Łagiewniki Dzierżoniowskie – Piława Górna	310		
32	Jankowa Żagańska – Sanice	380		
33	Ruszów – Gozdnicza	339		
34	Trzebień – Modła	314		
35	Nowa Wieś Grodziska – Bolesławiec Wschód	323		
36	Przemków – Rokitki	303		
37	Jerzmanice-Zdrój – Wojcieszów Górny	312		
38	Prochowice Śląskie – Legnica	362	2000	
39	Jaroszów – Strzegom	302		
40	Kowary – Mysłakowice	308		
41	Mysłakowice – Karpacz	340		
42	Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia	341		
43	Kobierzyce – Łagiewniki Dzierżoniowskie	310		
44	Wrocław Psie Pole – Trzebnica	326		

Źródło: „Kolej pasażerska we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku – problemy i wyzwania”

2.2. Charakterystyka transportu indywidualnego w Polsce, województwie dolnośląskim i Wrocławiu

Z powodu cięć w komunikacji kolejowej, pasażerowie zostali zmuszeni do zmiany środka transportu, alternatywą był autobus lub samochód. Początkowo korzystali oni z pierwszego z nich, jednak w związku z pogarszaniem się oferty przewoźników, społeczeństwo do codziennego przemieszczania zaczęło wykorzystywać samochody.

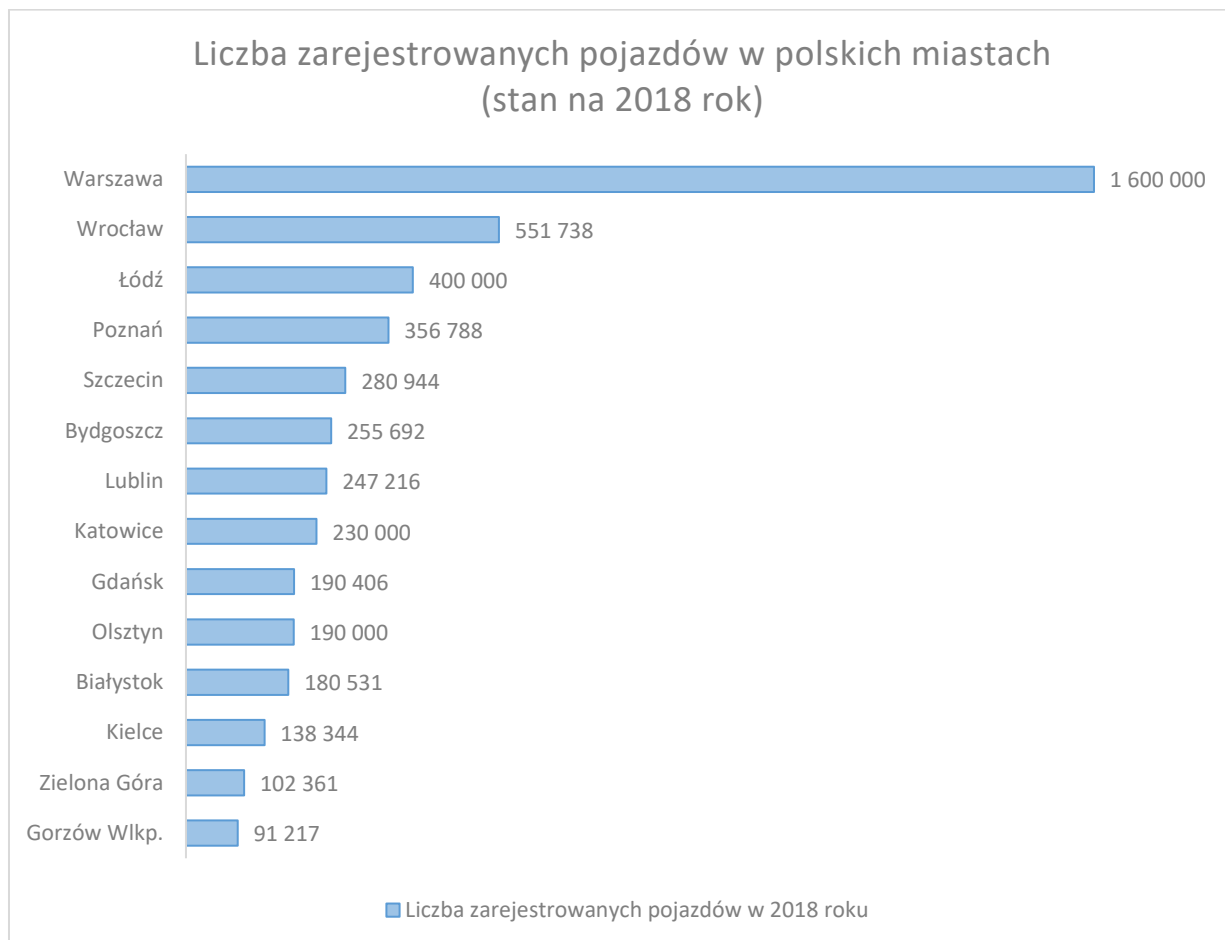
Na Rysunku 2, przedstawiającym liczbę samochodów zarejestrowanych w Polsce w latach 1990-2018, widoczny jest wzrost liczby poruszających się po polskich drogach pojazdów. Od 1990 do 2019 roku liczba samochodów wzrosła ponad czterokrotnie. Ma to związek zarówno ze wzrostem zamożności Polaków, jak i ograniczeniem publicznej oferty przewozowej. Mieszkańcy małych miast i wsi mają szczególnie dużą potrzebę przemieszczania się do większych miejscowości, oferujących szerszy dostęp do oświaty, kultury, służby zdrowia, handlu i usług. Podobna sytuacja dotyczy uczniów, którzy często są zmuszeni do uczęszczania do szkoły poza swoim miejscem zamieszkania. Brak odpowiedniej oferty przewozowej, dostosowanej do ich potrzeb, wymusza korzystanie z indywidualnych środków transportu, co ma swoje odzwierciedlenie w danych prezentowanych na poniższym wykresie.



Rysunek 2. Liczba samochodów zarejestrowanych w Polsce w latach 1990-2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zgodnie z raportem pt. „Parkingi a transport zbiorowy w miastach” [7] w 2018 roku liczba zarejestrowanych pojazdów we Wrocławiu sięgnęła 551 738 (Rysunek 3) i był to drugi najwyższy wynik po Warszawie. Zaś w przypadku wskaźnika liczby pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców, Wrocław uplasował się tuż za Warszawą z wynikiem 877 (Rysunek 4).



Rysunek 3. Liczba pojazdów zarejestrowanych pojazdów w polskich miastach wg danych z 2018 roku

Źródło: „Parkingi a transport zbiorowy w miastach”



Rysunek 4. Liczba pojazdów zarejestrowanych w polskich miastach przypadająca na 1000 mieszkańców (stan na 2018 rok)

Źródło: „Parkingi a transport zbiorowy w miastach”

Zjawisko rosnącej liczby pojazdów poruszających się po polskich drogach ma bardzo negatywne konsekwencje, szczególnie dla dużych aglomeracji, m.in. Wrocławia. Według danych pochodzących z Kompleksowego Pomiaru Ruchu z 2010/2011 roku do Wrocławia wjeżdżało aż 200 tysięcy pojazdów dziennie [8]. W 2018 roku badania przeprowadzono ponownie, a liczba samochodów wzrosła do **240 tysięcy** [9], co stanowiło blisko **30% wszystkich pojazdów** poruszających się po mieście. Większa liczba pojazdów, przy nie zmienionej przepustowości arterii komunikacyjnych oraz pozostałych dróg, prowadzi do wzrostu liczby zatorów drogowych, co z kolei wpływa na pogorszenie jakości powietrza w mieście. Należy jednak podkreślić, że zwiększenie przepustowości dróg, zgodnie z twierdzeniem Lewisa-Mogridge’a nie wpływa na zmniejszenie korków, ponieważ liczba samochodów zwiększa się tak, by wypełnić wolną przestrzeń. Dodatkowo możliwość poszerzenia przestrzeni drogowej w szczególności w centrum jest ograniczona, a często niemożliwa z uwagi na gęstą zabudowę.

2.3. Problem wykluczenia komunikacyjnego wśród młodzieży szkolnej

Problem wykluczenia komunikacyjnego młodzieży do tej pory nie był przedmiotem badań ani analiz. Nie istnieją żadne statystyki ani opracowania dotyczące tego zagadnienia. Kwestia problemów z dojazdem do szkoły poruszana była jedynie sporadycznie w mediach.

Radio Wrocław opisywało w 2019 roku problem z dojazdem do szkoły 70 uczniów z gminy Lubomierz [10]. Był on skutkiem likwidacji porannych i południowych kursów przez obsługujący je PKS Tour, z uwagi na ich nieopłacalność. Sąsiedni Gryfów Śląski z tego samego powodu został zmuszony do wynajęcia bolesławieckiego PKS do obsługi połączeń z Lwówka Śląskiego do Rakowic Wielkich.

Dziennik Łódzki w tym samym roku opisywał sprawę z Wielunia [11]. Wówczas do szkół ponadpodstawowych trafiły dwa roczniki uczniów, co spowodowało wzrost zapotrzebowania na przewozy autobusowe, w związku ze wzrostem liczby uczniów dojeżdżających do szkół. Niestety nie przewidziały tego ani władze regionu, ani PKS Wieluń obsługujący połączenia, co skutkowało nie tylko przepełnieniem pojazdów, ale nierzadko brakiem możliwości wejścia do pojazdu przez część uczniów. Problem pojawił się także z powodu zajęć rozpoczynających się o godzinie 7:00, bowiem o tej porze częstotliwość kursowania autobusów była zbyt niska lub takie połączenia nie istniały.

Podobny problem, uczniów oświęcimskich szkół, opisywała Gazeta Krakowska [12]. Również w tym przypadku kwestia związana była z podwójnym rocznikiem w szkołach ponadpodstawowych i nieprzygotowaniem samorządu oraz przewoźnika do realizacji zadania.

Powyższe artykuły powstały po sygnałach od dużych grup dotkniętych problemem w tym samym czasie i w sposób nagły. W przypadku problemów lokalnych, dotyczących kilka do kilkunastu osób, media nie są zainteresowane podejmowaniem takiej tematyki z uwagi na niewielką grupę potencjalnych odbiorców informacji.

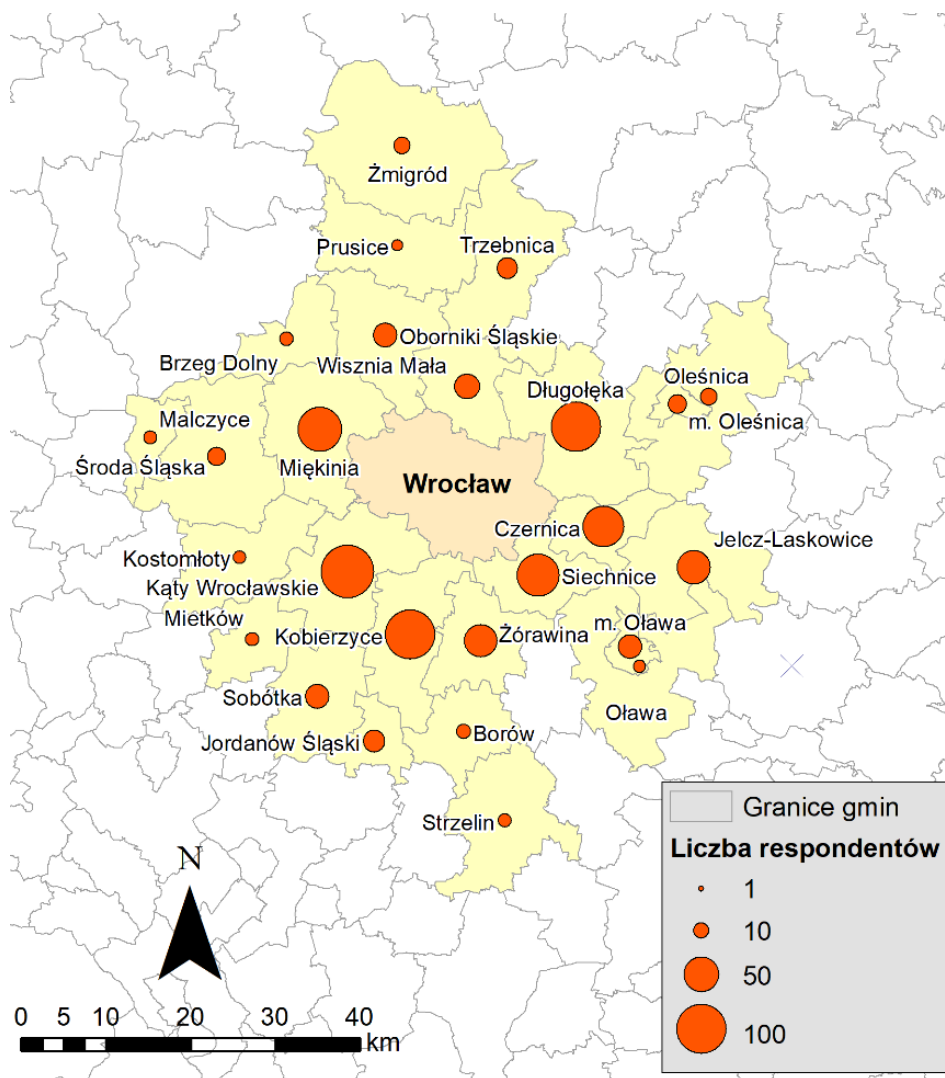
Powyżej przedstawione przypadki nie są najprawdopodobniej jedynymi występującymi.

W połączeniu z brakiem analiz dotyczących wykluczenia komunikacyjnego młodzieży, przy opracowaniu niniejszego studium, nie można było odnieść się do żadnych istniejących danych.

3. Dane i Metoda

3.1. Obszar badań

Ankieta wykazała, że respondenci pochodzili z 62 gmin. Liczba respondentów malała wraz z rosnącą odległością od Wrocławia. Okazało się, że ok. 94% ankietowanych zamieszkuje na terenach 26 gmin leżących w „otulinie” Wrocławia. Z tego względu, dążąc do czytelności map zamieszczonych w niniejszym opracowaniu, zdecydowano się na ograniczenie zasięgu terytorialnego map tylko do wspomnianej otuliny miasta. Stąd Rysunek 5 prezentuje lokalizację gmin na terytoriach, których zamieszkuje 94% respondentów. Całkowita populacja wspomnianych gmin wynosi 191 500 mieszkańców, z czego 19 150 stanowi młodzież w wieku 15-19 lat.



Rysunek 5. Gminy w otulinie Wrocławia zamieszkiwane przez respondentów

Źródło: opracowanie własne

Obszar badanych gmin charakteryzuje się niewielkim zagęszczeniem ludności. Największymi ośrodkami miejskimi są Oleśnica, Trzebnica, Brzeg Dolny i Oława.

Przeważającą część obszaru zajmują użytki rolne, brak jest rozwiniętego przemysłu. Wyjątkiem jest Brzeg Dolny z dużymi zakładami chemicznymi PCC Rokita oraz gmina Kobierzyce, która stała się w ostatnich latach centrum logistycznym i handlowym regionu.

Poza funkcjami rolniczymi, gminy w głównej mierze pełnią funkcję sypialni Wrocławia, tzn. ich mieszkańcy pracują we wrocławskich firmach, instytucjach. Wiąże się to z dużym obciążeniem sieci drogowej gmin oraz samego Wrocławia, w szczególności, dróg wlotowych w godzinach szczytów komunikacyjnych.

Gminy są stosunkowo dobrze skomunikowane. Przebiegają tędy ważne drogi jak autostrada A4, łącząca Przemyśl, Kraków, Katowice z Wrocławiem, a w dalszej perspektywie – z Niemcami. Ponadto zlokalizowany jest tu odcinek autostradowy drogi krajowej nr 8. Droga ta łączy Białystok, Warszawę i Łódź z Wrocławiem, w dalszej perspektywie prowadzi przez Kłodzko do granicy z Czechami. Nie można pominąć drogi krajowej nr 5 łączącej Poznań z Wrocławiem, przebiegającej przez omawiany obszar głównie w standardzie drogi ekspresowej. Z pozostałych dróg krajowych należy wspomnieć o DK94, prowadzącej od granicy z Niemcami, przez Bolesławiec i Legnicę do Wrocławia, a dalej, przez Oławę i Opole, w okolice Zabrze; DK 15 łączącą Jarocin z Trzebicą, DK5 z Bolkowa do Kostomłotów, DK 35 łączącą Wrocław ze Świdnicą, Wałbrzychem, prowadzącą do granicy z Czechami oraz DK 39 z Łagiewnik do Brzegu i Kępna.

Na terenie gmin zlokalizowanych jest wiele linii kolejowych, częściowo nieczynnych. Przebiega tędy linia nr E30, należąca do Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, prowadzącego od granicy polsko-ukraińskiej przez województwa podkarpackie, małopolskie, śląskie, opolskie i dolnośląskie, do granicy polsko-niemieckiej. W jej ciągu znajduje się linia nr 275 (Wrocław Muchobór – Gubinek) i 282 (Miłkowice – Żary). Ponadto znajdują się tu odcinki międzynarodowych linii C-E59 (linia nr 273 Szczecin Podjuchy - Wrocław Główny oraz 276 Wrocław Główny - Międzyzlesie) i E59 (linia nr 132 Wrocław Główny - Opole Groszowice oraz 271 Poznań Główny - Wrocław Główny), łączące Szczecin z Czechami. Poza międzynarodowymi korytarzami kolejowymi, przez tereny omawianych gmin, przebiegają linie nr 143 (Kalety – Wrocław Popowice), 274 (Wrocław Główny – Zgorzelec), 277 (Opole Groszowice – Wrocław Brochów), 285 (Wrocław Główny - Jedlina Zdrój), 292 (Jelcz Laskowice - Wrocław Osobowice) i 326 (Wrocław Psie-Pole – Trzebnica). Na wszystkich wspomnianych liniach, z wyjątkiem obecnie poddawanych rewitalizacji i przystosowywanych do ruchu pasażerskiego liniach nr 285 i 292, odbywa się ruch pasażerski. Wśród nieczynnych, zarówno

w ruchu pasażerskim jak i towarowym, znajdują się linie nr 262 (Boreczek – Oława), 304 (Kondratowice – Brzeg), 310 (Kobierzyce – Piława Górna).

70% omawianych gmin posiada stację kolejową (lub kolejowy przystanek osobowy), z której w roku szkolnym 2019/2020 odbywały się regularne przewozy pasażerskie. Należą do nich Kąty Wrocławskie, Długołęka, Kobierzyce, Miękinia, Siechnice, Czernica, Jelcz-Laskowice, Żórawina, Wisznia Mała, Oborniki Śląskie, Oława, Trzebnica, Oleśnica, Środa Śląska, Żmigród, Oleśnica, Borów, Strzelin, Brzeg Dolny, Malczyce, Mietków, Oława, Prusice. Na terenie pozostałych gmin korzystać można tylko z transportu kołowego.

Tabela 2. Podstawowe dane demograficzne gmin, z których pochodzą respondenci według Spisu Powszechnego z 2011 r.

Lp.	Gmina	Liczba odpowiedzi	Liczba mieszkańców w wieku 15 – 19 lat
1	Kąty Wrocławskie	114	1 010
2	Długołęka	102	1 161
3	Kobierzyce	102	812
4	Miękinia	82	635
5	Siechnice	73	789
6	Czernica	70	573
7	Jelcz-Laskowice	46	1 080
8	Żórawina	44	444
9	Wisznia Mała	27	443
10	Oborniki Śląskie	24	909
11	m. Oława	24	1 502
12	Sobótka	24	600
13	Jordanów Śląski	20	147
14	Trzebnica	18	1 085
15	m. Oleśnica	14	1 748
16	Środa Śląska	14	918
17	Żmigród	12	706
18	Oleśnica	11	587
19	Borów	9	249
20	Strzelin	8	1 043
21	Brzeg Dolny	7	764
22	Malczyce	7	287
23	Mietków	7	182
24	Kostomłoty	6	337
25	Oława	6	698
26	Prusice	5	441

Źródło: opracowanie własne

3.2. Metoda badawcza

Z uwagi na panującą pandemię w okresie prowadzenia badań oraz w celu zapewnienia jego rzetelności, poprzez dotarcie do możliwie najszerszego grona uczniów, zdecydowano się na wybór internetowej, bezpłatnej usługi Google Forms. Za jej pomocą opracowano ankietę, która została rozesłana do wrocławskich szkół ponadpodstawowych i rozpowszechniona, dzięki uprzejmości administracji szkół, wśród uczniów. Dodatkowo trafiła ona do głównych portali społecznościowych oraz została rozesłana do uczniów poprzez komunikatory internetowe.

Ankieta była aktywna od 29.11.2020 r. do 22.12.2020 r. Uzyskano 1932 odpowiedzi, zaś z racji formalnych (niemożliwa do ustalenia miejscowość zamieszkania, nierealne dane itp.) odrzucono 40 odpowiedzi. W wyniku tego analizę przeprowadzono w oparciu o 1892 odpowiedzi.

Z uwagi na zróżnicowane warunki panujące w obu grupach, wynikające z odległości, rozwinięcia i organizacji transportu publicznego, w analizie dokonano podziału respondentów na 2 grupy: zamieszkałych we *Wrocławiu* (A) zamieszkałych *poza Wrocławiem* (B). Do drugiej grupy zostały włączone wszystkie odpowiedzi, w których w rubryce dotyczącej miejscowości wpisano miejscowość inną niż Wrocław.

Ankieta zawierała pytania zestawione w Tabeli 3.

Tabela 3. Pytania ankietowe

Lp.	Pytanie
1.	Wiek
2.	Do której szkoły uczęszczasz?
3.	W jakiej miejscowości mieszkasz?
4.	Z jakiego środka transportu przeważnie korzystasz dojeżdżając do szkoły?
5.	Do którego przystanku autobusowego lub kolejowego jest najbliżej z Twojego domu? (np. "stacja kolejowa Wrocław Kuźniki", "Jana Pawła II")
6.	Czy jesteś zadowolona/zadowolony z komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy?
7.	Jak oceniasz częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy w godzinach 5-9?
8.	Jak oceniasz częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy w godzinach 9-13?
9.	Jak oceniasz częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy w godzinach 13-18?
10.	Jak oceniasz częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy w godzinach 18-22?
11.	Jak oceniasz komfort podróży komunikacją? (zapełnienie autobusu, klimatyzacja itp.)
12.	Jak oceniasz dogodność tras komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy? (czy komunikacją docierasz tam, gdzie potrzebujesz bez problemów)
13.	Czy Twoja aktywność pozaszkolna jest zależna od dojazdu do Wrocławia?
14.	Czy po poprawie dostępności i komfortu transportu publicznego w Twojej gminie/okolicy zmieniłbyś swój środek transportu?
15.	Ile czasu potrzebujesz aby dojść na przystanek/stację, z którego korzystasz?
16.	Ile czasu poświęcasz dojazd do szkoły?

Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono opis i uzasadnienie wprowadzenia ww. pytań do ankiety:

Pytanie nr 1: „Wiek”

Pytanie służyło określeniu zdolności osoby ankietowanej do kierowania pojazdami mechanicznymi, przy założeniu, że pojazdy, na które uprawnienia do kierowania można zdobyć w wieku 16 lat, mają pomijalny udział wśród młodzieży. Możliwe było zaznaczenie jednej z dwóch opcji:

- poniżej 18;
- większy lub równy 18.

Pytanie nr 2: „Do której szkoły uczęszczasz?”

Ankietowani mieli do wyboru listę zawierającą 50 szkół ponadpodstawowych zlokalizowanych na terenie Wrocławia. Udostępniono także opcję „inna” na wypadek ewentualnego pominięcia placówki edukacyjnej na liście.

Śledzenie, w aplikacji Google Forms, udzielanych odpowiedzi przez respondentów to pytanie, umożliwiło bieżącą weryfikację zasięgu ankiety i ewentualną reakcję w postaci prośby o wypełnienie ankiety, skierowanej do konkretnych placówek oświatowych. Działania te miały na celu pozyskanie możliwie największej liczby odpowiedzi, a co za tym idzie – danych.

Pytanie nr 3: „W jakiej miejscowości mieszkasz?”

Pytanie to było kluczowe ze względu na cel niniejszej analizy. Informacja dotycząca miejsca zamieszkania respondenta była niezbędna do określenia poziomu dostępności komunikacji zbiorowej w danym rejonie. Pozyskane informacje pozwoliły zidentyfikować rejony problematyczne. Brak odpowiedzi na to pytanie bądź odpowiedź, która wykluczała możliwość ustalenia miejsca zamieszkania, była jednym z powodów odrzucenia konkretnej ankiety.

Pytanie 4: „Z jakiego środka transportu przeważnie korzystasz dojeżdżając do szkoły?”

Pytanie miało na celu wskazanie środków komunikacji wykorzystywanych przez uczniów w celu dotarcia do szkoły. Jednocześnie umożliwiło ustalenie lokalizacji krytycznych, tj. takich z których dojazd do szkoły odbywa się przy wykorzystaniu samochodu oraz wymaga wielu przesiadek. Respondenci mieli do wyboru następujące opcje:

- Autobus;
- Tramwaj;
- Pociąg;
- Samochód (prowadzę sam);
- Samochód (rodzice mnie dowożą);
- Rower.

Zrezygnowano z opcji „pieszo”, ponieważ przyjęto, że dotarcie z domu do przystanku, a następnie z przystanku do szkoły, nie może być traktowane jako środek transportu. W przypadku możliwości dotarcia do szkoły pieszo, nie istnieje problem wykluczenia komunikacyjnego. Ponadto prawdopodobieństwo występowania takiego przypadku jest bardzo niskie i pomijalne w skali tej analizy.

Pytanie nr 5: „Do którego przystanku autobusowego lub kolejowego jest najbliżej z Twojego domu? (np. "stacja kolejowa Wrocław Kuźniki", "Jana Pawła II")”

Pytanie miało umożliwić przybliżenie dokładnego adresu zamieszkania ankietowanych. bez konieczności uzyskania zgody na przetwarzanie danych osobowych oraz naruszania prywatności ankietowanych. Wraz z pytaniem o miejscowość zamieszkania (Pytanie nr 3), było to jedno z kluczowych pytań analizy.

W większości ankietowani, wskazywali na korzystanie z przystanku najbliższego miejscu zamieszkania. Zdarzały się jednak przypadki, gdy korzystali oni z innego, bardziej oddalonego punktu komunikacyjnego. To, czy dany przystanek był punktem wyjazdu można było określić za pomocą czasu dojścia do przystanku oraz miejscowości zamieszkania respondenta.

Pytanie to było szczególnie istotne w przypadku miejscowości większych, takich jak np. Kobierzyce, Oława, Smolec. Nie zawsze określenie tych danych było możliwe, toteż autorzy analizy sami oceniali możliwy obszar zamieszkania. Niesie to za sobą pewien ciężar niedokładności, jednak w przypadku niniejszej analizy dokładna lokalizacja jest mniej istotna niż zawężenie jej do obszaru kilku przecznic.

W przypadku pytań nr 6-12 zdecydowano się na skalę 6 stopniową od 0 do 5, gdzie:

- „0” odpowiada odpowiedzi „bardzo źle (brak kursów)”;
- „1” odpowiada odpowiedzi „źle”;
- „2” odpowiada odpowiedzi „przeciętnie”;
- „3” odpowiada odpowiedzi „ponadprzeciętnie”;
- „4” odpowiada odpowiedzi „dobrze”;
- „5” odpowiada odpowiedzi „bardzo dobrze”.

Wprowadzenie 6-cio stopniowej skali miało za zadanie stworzenie bardziej szczegółowego podziału tak, aby otrzymane wyniki jak najbardziej odpowiadały stanowi faktycznemu. Wykorzystanie „0”, w skali ocen miało wydźwięk psychologiczny, – oczywiste skojarzenia związane z tą cyfrą. Pytania miały na celu poznanie subiektywnych opinii związanych z korzystaniem z transportu zbiorowego. Z punktu widzenia transportu publicznego to właśnie ocena subiektywna jest bardzo istotna, ponieważ od niej zależy z którego środka transportu skorzysta pasażer. Wraz z wiekiem rośnie potrzeba mobilności, toteż wymagania w zakresie

częstotliwości kursowania środków komunikacji publicznej również rosną. Należy więc pamiętać, że odczucia młodzieży, która w wielu przypadkach jest od niej uzależniona, są inne i zazwyczaj mniej pobłażliwe niż w przypadku osób dorosłych, które mogą korzystać z indywidualnego środka transportu (samochód, motocykl).

Pytanie nr 6: „Czy jesteś zadowolona/zadowolony z komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy?”

Pytanie miało na celu uzyskanie informacji dotyczących zadowolenia respondentów z funkcjonowania komunikacji miejskiej w ich miejscowości, z uwzględnieniem wszystkich aspektów, które z ich punktu widzenia są istotne i wpływają na atrakcyjność komunikacji zbiorowej.

Pytania nr 7-10 zostały podzielone na konkretne przedziały czasowe opisane poniżej. We wszystkich pytaniach zostało użyte zaokrąglenie wartości określonych jako „wartości rzeczywiste”. Zabieg ten został wykorzystany z uwagi na czytelność zapisu.

Pytanie nr 7: „Jak oceniasz częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy w godzinach 5-9?”

Pytanie miało za zadanie umożliwić scharakteryzowanie częstotliwości kursowania komunikacji w przedziale godzinowym wskazanym w ankiecie jako 5-9 (wartość rzeczywista - od 5:00 do 8:59:59). Jest to newralgiczny przedział czasowy z uwagi na to, że przytłaczająca część mieszkańców przemieszcza się tym okresie do szkoły i pracy. W związku z tym, pożądane jest, aby pojazdy transportu posiadały wystarczającą pojemność oraz kursowały z bardzo dużą częstotliwością.

Pytanie nr 8: „Jak oceniasz częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy w godzinach 9-13?”

Pytanie miało za zadanie umożliwić scharakteryzowanie częstotliwości kursów komunikacji zbiorowej w przedziale godzinowym wskazanym w ankiecie jako 9-12 (wartość rzeczywista - od 9:00 do 12:59:59). Jest to przedział, w którym uczniowie zazwyczaj przebywają na zajęciach lekcyjnych. Jednak część zajęć może rozpoczynać się w późniejszych godzinach. Dodatkowo, w tym czasie większość rodziców bądź opiekunów prawnych przebywa w pracy, w wyniku tego uczniowie są uzależnieni od komunikacji zbiorowej. W związku z tym konieczne jest zapewnienie, również w tym przedziale czasowym, odpowiedniej oferty przewozowej.

Pytanie nr 9: „Jak oceniasz częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy w godzinach 13-18?”

Pytanie miało za zadanie umożliwić scharakteryzowanie częstotliwości kursów komunikacji zbiorowej w przedziale godzinowym wskazanym w ankiecie jako 13-18 (wartość rzeczywista - od 13:00 do 17:59:59). To czas powrotu do domu po zakończonych zajęciach w szkołach. Należy mieć na uwadze, że uczniowie zazwyczaj każdego dnia kończą zajęcia o innej porze, podczas kiedy ich rodzice/opiekunowie pracują zwykle w stałym przedziale czasowym. Dodatkowo każdy rok szkolny charakteryzuje się całkowicie zmienionym planem lekcji. Oznacza to, że oferta w tym przedziale czasowym powinna być dostosowana do potrzeb powracających uczniów o różnych porach. Wiąże się to z koniecznością zwiększonej częstotliwości kursowania pojazdów.

Pytanie nr 10: „Jak oceniasz częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy w godzinach 18-22?”

Pytanie miało za zadanie umożliwić scharakteryzowanie częstotliwości kursów komunikacji zbiorowej w przedziale godzinowym wskazanym w ankiecie jako 18-22 (wartość rzeczywista - od 18:00 do 21:59:59). W tym przedziale uczniowie zwykle przemieszczają się w kierunku domu po zajęciach dodatkowych. To także pora, w której odbywają się powroty z różnego rodzaju spotkań towarzyskich czy wydarzeń kulturalnych.

Pytanie nr 11: „Jak oceniasz komfort podróży komunikacją? (zapełnienie autobusu, klimatyzacja itp.)”

Pytanie poruszało kwestie związane z komfortem, takie jak poziom zapełnienia pojazdów, dostępność klimatyzacji i ogrzewania, liczba miejsc siedzących. Komfort podróży to istotny aspekt rozpatrywany w procesie decyzyjnym wyboru środka transportu. Preferencje konkretnych jednostek różnią się, jednak wymienione powyżej aspekty to standardowo używane kryteria w celu oceny poziomu komfortu.

Pytanie nr 12: „Jak oceniasz dogodność tras komunikacji zbiorowej w Twojej miejscowości/okolicy? (czy komunikacją docierasz tam, gdzie potrzebujesz bez problemów)”

Pod pojęciem „dogodność” kryje się „stopień dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb wynikających z konieczności przemieszczania się”, zaś „trasy”: „linie transportu publicznego przebiegającego przez miejscowość respondenta”. Ten aspekt jest uwzględniany przy

wyborze środka transportu, ponieważ zazwyczaj dogodność kojarzona jest przez pasażerów jako czas dotarcia do konkretnego miejsca lub możliwość dotarcia do niego w ogóle.

Pytanie nr 13: „Czy Twoja aktywność pozaszkolna jest zależna od dojazdu do Wrocławia?”

Pytanie miało na celu zbadanie czy dojazd do/z Wrocławia jest istotny w kontekście udziału w zajęciach pozalekcyjnych. Było ono powiązane z Pytaniem nr 10. Respondenci wybierali między jedną z trzech odpowiedzi:

- Tak - oznaczało istnienie takiej zależności;
- Nie - oznaczało brak takiej zależności;
- Nie dotyczy - oznaczało brak zajęć pozalekcyjnych.

Pytanie nr 14: „Czy po poprawie dostępności i komfortu transportu publicznego w Twojej gminie/okolicy zmieniłbyś swój środek transportu?”

Pytanie miało na celu uzyskanie opinii ankietowanych czy ewentualna poprawa jakości komunikacji zbiorowej w ich mieście wpłynęłaby na wybór komunikacji zbiorowej jako środka transportu. Odpowiedzi miały za zadanie określić, czy zmiany są wyczekiwane przez osoby, które nie korzystają z transportu zbiorowego. Możliwa do wyboru była jedna z trzech odpowiedzi:

- Tak - oznaczało chęć korzystania z komunikacji zbiorowej w przypadku jej poprawy w miejscowości ankietowanego;
- Nie - oznaczało brak chęci korzystania z komunikacji zbiorowej w przypadku jej poprawy w miejscowości ankietowanego;
- Już korzystam z komunikacji - oznaczało korzystanie z komunikacji zbiorowej w celu przemieszczania się.

Pytanie 15: „Ile czasu potrzebujesz, aby dojść na przystanek/stację, z którego korzystasz?”

Pytanie miało na celu uzyskanie dwóch informacji. Pierwszą z nich była bezpośrednia dana w postaci czasu, jaki należy wygospodarować w celu dotarcia do przystanku z miejsca zamieszkania respondenta. Lokalizacja przystanków w kontekście wyboru środka transportu jest istotna ze względu na wygodę użytkownika. Im dłuższy czas dojścia na przystanek, tym mniej chętnie dany środek transportu będzie wybierany. Druga informacja była cenna z punktu zapewnienia pozyskania jak najbardziej dokładnych i rzetelnych danych. Dane dotyczące miejscowości zamieszkania, przystanku położonego najbliżej miejsca zamieszkania oraz czasu dojścia do przystanku użytkowanego umożliwiły określenie stosunkowo

dokładnego adresu zamieszkania respondentów bez konieczności korzystania z danych wrażliwych.

Do wyboru ankietowanych było siedem odpowiedzi:

- Mniej niż 5 minut;
- 5-10 minut;
- 10-15 minut;
- 15-20 minut;
- 20-30 minut;
- Powyżej 30 minut;
- Korzystam z samochodu.

Ostatnia odpowiedź, tj. „korzystam z samochodu”, została wprowadzona w celu możliwości zaznaczenia odpowiedzi przez ankietowanych poruszających się wyłącznie samochodami i nie korzystającymi z przystanków komunikacji zbiorowej.

Pytanie nr 16: „Ile czasu poświęcasz dojazd do szkoły?”

Czas dojazdu do punktu wydłuża się wraz z odległością od niego, zatem w idealnym modelu, dojazd z każdego punktu oddalonego od miejsca docelowego o taką samą odległość powinien być taki sam. W rzeczywistości, ze względu na ukształtowanie terenu i istniejącą infrastrukturę, na czas dojazdu ma również odległość od głównych sieci komunikacyjnych. Celem tego pytania była identyfikacja punktów, które w sposób znaczny odbiegają od normy.

Respondenci wybierali pomiędzy odpowiedziami:

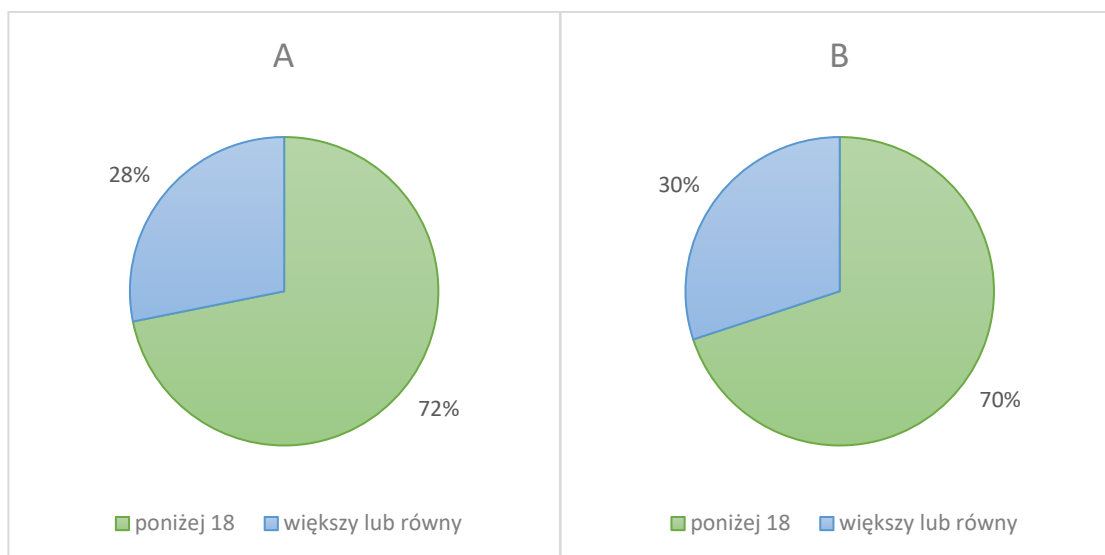
- Mniej niż 30 minut;
- 30-60 minut;
- 60-90 minut;
- 90-120 minut;
- Powyżej 120 minut.

Powyższe wartości w założeniu są czasem który upłynął od opuszczenia domu przez ankietowanego do momentu dotarcia do szkoły.

4. Wyniki

4.1. Struktura wiekowa respondentów

Strukturę wiekową respondentów, z podziałem na deklarowane miejsce zamieszkania, przedstawiono na Rysunku 6. Wyniki wskazują, iż nie występują statystycznie istotne różnice wiekowe pomiędzy grupami wiekowymi respondentów.



Rysunek 6. Wiek respondentów mieszkających we Wrocławiu (A) i poza nim (B)

Źródło: opracowanie własne

4.2. Szkoły

Tabela 4 prezentuje liczbę respondentów z poszczególnych szkół ponadpodstawowych. Liceum Ogólnokształcące nr V zdecydowanie dominuje pod względem liczby respondentów. Wynika to z faktu, że administracja wspomnianej szkoły wyraziła szczególne zainteresowanie niniejszym studium, co najprawdopodobniej skutkowało bardziej intensywnym rozpropagowaniem ankiety.

Tabela 4. Liczba respondentów z poszczególnych szkół

Lp.	Nazwa szkoły	Liczba respondentów
1.	Liceum Ogólnokształcące nr V	322
2.	Liceum Ogólnokształcące nr IV	154
3.	Technikum nr 12 (Zespół Szkół Logistycznych)	151
4.	Liceum Ogólnokształcące nr III	131
5.	Liceum Ogólnokształcące nr XV	126
6.	Akademickie Liceum Ogólnokształcące Politechniki Wrocławskiej	113
7.	Liceum Ogólnokształcące nr VII	104
8.	Technikum nr 10 (Elektroniczne Zakłady Naukowe)	91
9.	Technikum nr 7 (Zespół Szkół Teleinformatycznych i Elektronicznych)	89
10.	Inna	82
11.	Technikum nr 6 (Lotnicze Zakłady Naukowe)	78
12.	Liceum Ogólnokształcące nr IX	77
13.	Technikum nr 13	72
14.	Liceum Ogólnokształcące nr VIII	66
15.	Liceum Ogólnokształcące nr XIV	54
16.	Liceum Ogólnokształcące nr XVII	33
17.	Liceum Ogólnokształcące nr XII	32
18.	Liceum Ogólnokształcące nr XXIV	21
19.	Liceum Ogólnokształcące nr XI	14
20.	Liceum Ogólnokształcące nr XIII	10
21.	Liceum Służb Mundurowych	9
22.	Liceum Ogólnokształcące nr VI	8
23.	Liceum Ogólnokształcące nr I	7
24.	Branżowa Szkoła I stopnia nr 12	7
25.	Liceum Salezjańskie	5
26.	Liceum Sióstr Urszulanek	5
27.	Technikum nr 15	5
28.	Liceum Ogólnokształcące nr X	4
29.	Liceum Ogólnokształcące nr XVI	4
30.	Technikum nr 11	2

Lp.	Nazwa szkoły	Liczba respondentów
31.	Technikum nr 18	2
32.	Technikum nr 2	2
33.	Technikum nr 9 (Zespół Szkół Gastronomicznych)	2
34.	Liceum Edukacja Wrocław	2
35.	Liceum Ogólnokształcące nr II	1
36.	Publiczna Szkoła Gastronomiczna HO-GA	1
37.	Technikum nr 14	1
38.	Technikum nr 16	1
39.	Technikum nr 3	1
40.	Branżowa Szkoła I stopnia nr 1	1
41.	Branżowa Szkoła I stopnia nr 5	1

Źródło: opracowanie własne

4.3. Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania respondentów zostało zagregowane do poziomu gminy. Rysunek 5 ilustruje rozmieszczenie przestrzenne respondentów. Odległość od Wrocławia jest istotnym czynnikiem warunkującym czas dojazdu do stolicy województwa, jednak wpływ na niego mają także inne aspekty.

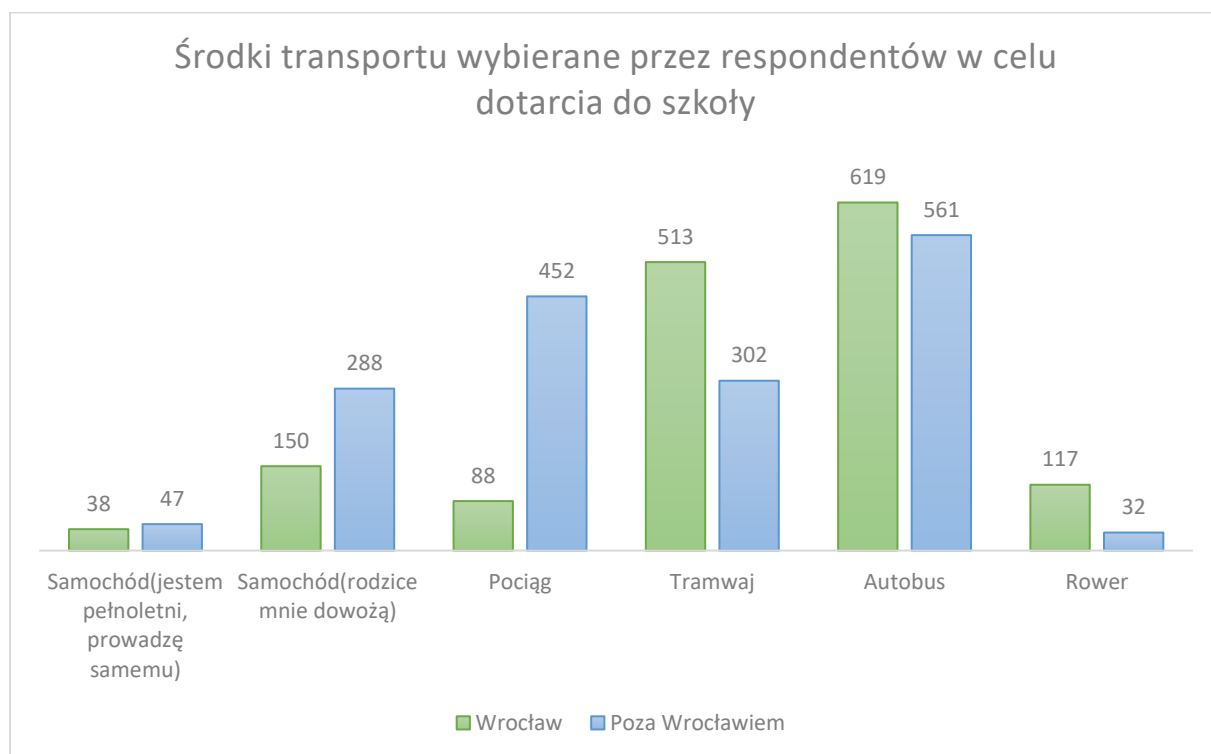
4.4. Środek transportu

Wybór środka transportu uwarunkowany jest jego dostępnością. Zatem w przypadku funkcjonującej linii kolejowej na danym obszarze będzie ona preferowanym środkiem transportu. Należy jednak zauważyć, że możliwe jest przemieszczanie się pomiędzy gminami indywidualnymi lub zbiorowymi środkami transportu, w celu dotarcia z miejsca zamieszkania na przystanek/stację kolejową, aby dotrzeć do Wrocławia.

Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku rozwiniętej sieci drogowej, która determinuje m.in. dostępność komunikacji autobusowej. W miejscowościach, przez które przebiegają drogi krajowe lub wojewódzkie można spotkać się z większą liczbą kursów komunikacji zbiorowej. W miejscowościach mniejszych, położonych w dużej odległości od głównych dróg dostępność tego środka transportu jest znacznie ograniczona.

Należy zaznaczyć, że ankietowani mogli wybierać kilka środków transportu, którymi najczęściej podróżują do szkoły.

Z informacji zaprezentowanych na Rysunku 7 wynika, że najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu przez uczniów, zarówno zamieszkałych we Wrocławiu jak i poza nim, był autobus. Wrocławianie wskazali go 619 razy, zaś osoby spoza miasta – 561 razy. W dalszej kolejności, osoby spoza stolicy województwa najczęściej wskazywały pociąg (452 odpowiedzi), podczas gdy Wrocławianie korzystali z niego w 88 przypadkach. Na trzeciej pozycji uplasował się tramwaj (302 odpowiedzi spoza Wrocławia i 513 ze stolicy województwa), za nim samochód prowadzony przez rodziców (288 odpowiedzi spoza Wrocławia i 150 z niego), samochód prowadzony przez samych respondentów (47 i 38 odpowiedzi) oraz rower (32 i 117 odpowiedzi). Widać znaczne różnice pomiędzy sposobami podróżowania między osobami z Wrocławia i mieszkającymi poza nim. Większy jest udział transportu samochodowego wśród osób zamieszkujących otulinę Wrocławia, dodatkowo w przeważającej części, respondenci są uzależnieni od rodziców lub opiekunów.



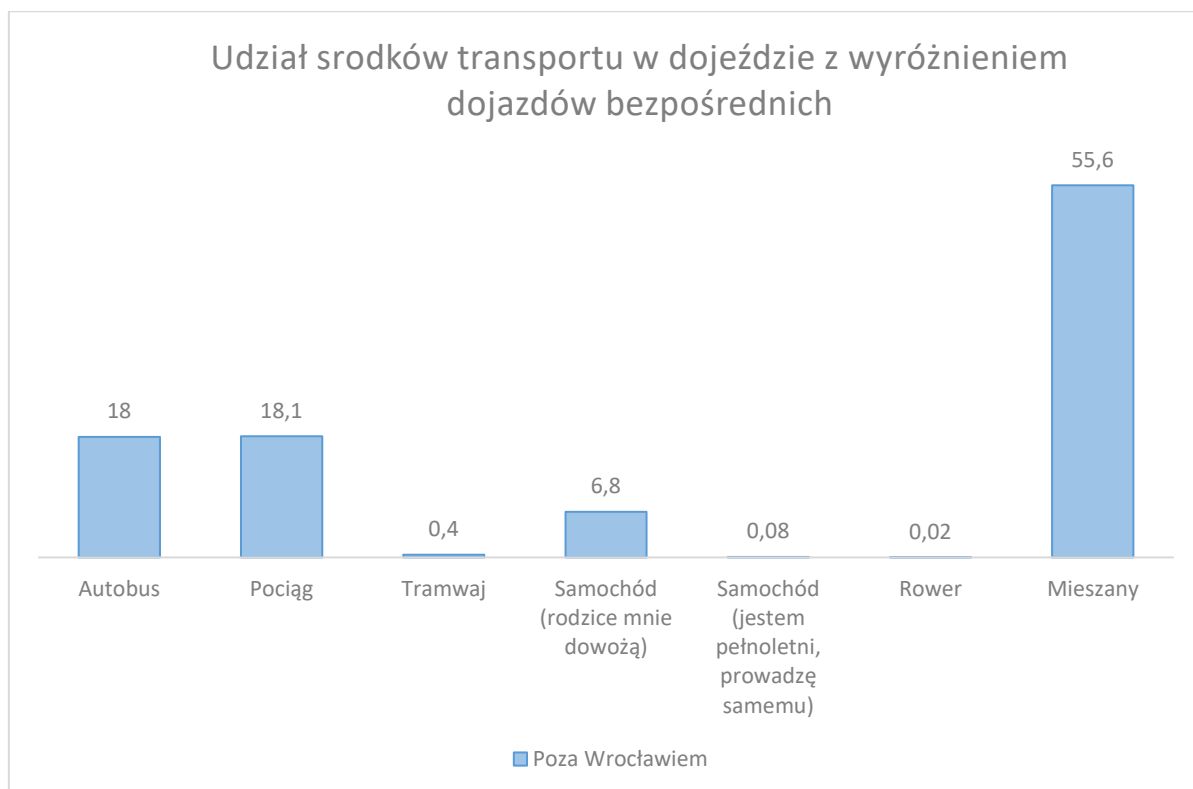
Rysunek 7. Środki transportu wykorzystywane przez uczniów w celu dojazdu do szkoły

Źródło: opracowanie własne

Na Rysunku 8 przedstawiono udział poszczególnych środków transportu w bezpośrednich dojazdach do szkół spoza Wrocławia. Kategoria „mieszane” prezentuje

odpowiedzi, w których respondenci wybrali więcej niż jeden środek transportu, z którego korzystają, aby dotrzeć do szkoły.

Dojazdy bezpośrednie stanowią 44,4% wszystkich dojazdów. Najczęściej ankietowani bezpośrednio dojeżdżali pociągiem (18,1%). Na drugim miejscu znalazł się autobus, którego udział wynosi 18%. 6,8% respondentów wskazało samochód, prowadzony przez rodziców/opiekunów. Pozostałe środki transportu mają marginalne znaczenie.



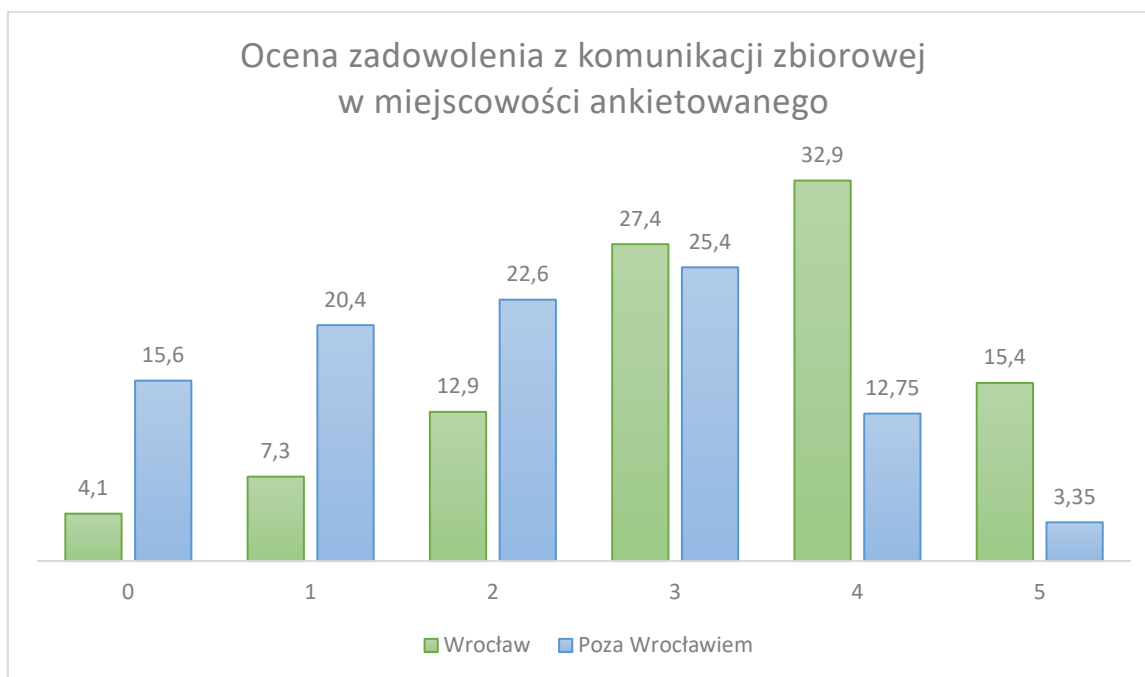
Rysunek 8. Udział środków transportu w dojeździe bezpośrednim z domu do Wrocławia

Źródło: opracowanie własne

4.5. Ocena zadowolenia z komunikacji zbiorowej w miejscowości ankietowanego

Dane zaprezentowane na Rysunku 9 umożliwiają scharakteryzowanie jakości komunikacji zbiorowej, w zależności od oceny zadowolenia z komunikacji zbiorowej w konkretnych obszarach. Niemal co 6 ankietowany, mieszkający poza granicami stolicy województwa (grupa B), ocenia komunikację w swojej miejscowości jako „bardzo złą”, zaś zaledwie 1 na 30 respondentów z tego obszaru uważa jej poziom za bardzo dobry. Porównując je z odpowiedziami Wrocławian (grupa A) widać duże różnice, bowiem za bardzo źle funkcjonującą komunikację zbiorową uznał co 25 ankietowany, a bardzo dobrze ocenia ją co

6. Zbliżone co do częstości udzielanych odpowiedzi wśród grupy B były odpowiedzi „1” (20,4%), „2” (22,6%) i „3” (25,4% - najczęściej spośród tej grupy), zaś odpowiedzi „4” udzielił co 8 respondent. Wśród Wrocławian wyraźnie dominowały oceny „3” i „4” – pierwszej udzieliło 27,4%, a drugiej 32,9% respondentów i była to najczęściej wystawiana ocena przez tę grupę. Mediana odpowiedzi grupy B osiągnęła wartość 2, zaś Wrocławian – 3. Aż 58% z zamieszkałych poza Wrocławiem wystawia ocenę poniżej „3”; z kolei we Wrocławiu 25% ankietowanych oceniło komunikację w mieście poniżej tej wartości.



Rysunek 9. Ocena poziomu zadowolenia respondentów z komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie rysunku 10 można wskazać, że najmniej zadowoleni są uczniowie zamieszkujący obszary gmin: **Jordanów Śląski** (okolice Piotrówka, Pożarzyc), **Sobótka** (Sobótka, Strzegomiany), **Miękinia** (Gałów i Lutynia, Wilkszyn i Brzezina), **Wisznia Mała** (Piotrowiczki, Wysoki Kościół i Wisznia Mała), **Trzebnica** (niemal cały obszar na północ od Trzebnicy), **Długołęka** (Kiełczówek, Brzezina Łąka), **Czernica** (Dobrzykowice, Chrzęstawa Wielka, Krzyków, Dobrzykowice, Kamieniec Wrocławski), **Żórawina** (obszar na północ od Żórawiny). Wymienione obszary zostały ocenione przez respondentów najniżej.

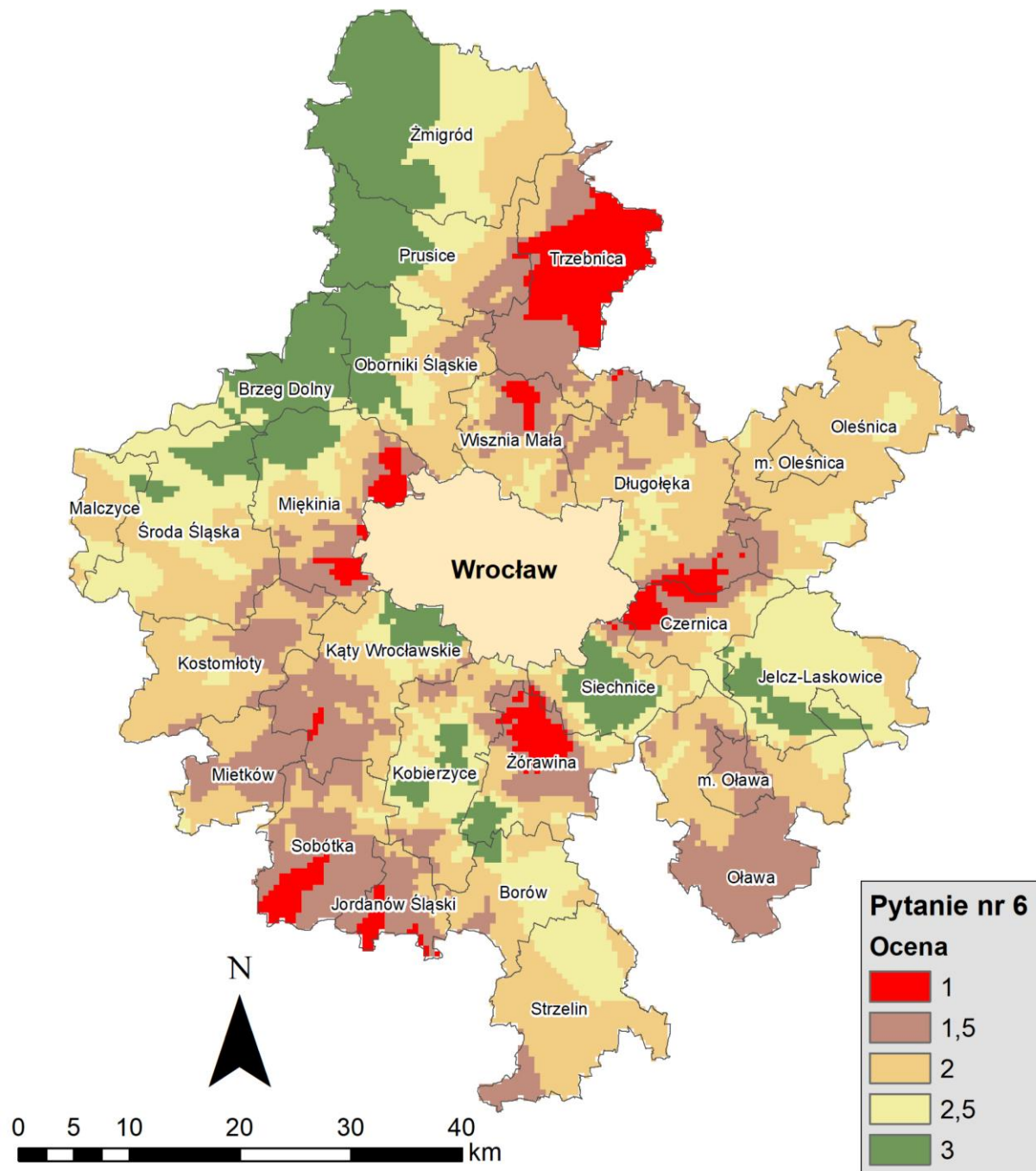
Kolejna grupa ocen obejmowały gminy: **Strzelin** (Nieszkowice, Skoroszowice), **Jordanów Śląski** (pozostały obszar), **Sobótka** (większość obszaru gminy), **Mietków** (wschodnia część gminy), **Kąty Wrocławskie** (południowe i południowo-wschodnie rejony), **Kostomłoty** (Jakubowice, Świdnica Polska), **Miękinia** (Radakowice, Łowęcice, Żurawiniec,

Piskorzowice), **Środa Śląska** (Rakoszyce, Gozdawa), **Wisznia Mała** (Mienice, Strzeszów, Machnice, Pierwoszków), **Prusice** (Kosinowo, Pawłów Trzebnicki), **Trzebnica** (na południe od Trzebnicy z nią włącznie, Ujeździec Wielki, Biedaszków Mały, Skarszyn, Boleścin), **Długołęka** (Siedlec, Godzieszowa, Węgrów, Kątna, Oleśniczka), **Oleśnica** (Piszczawa, Krzeczyn, Nieściszów), **Czernica** (Nadolice Wielkie, Chrząstawa Mała), **gmina miejska Oława, Oława** (na północ od Oławy i jej okolice), **Żórawina** (Żerniki Wielkie, Krajków, Milejowice).

Powyższe rejony osiągnęły oceny kolejno 1 i 1,5, co stawia je najniżej spośród wszystkich.

Niewiele obszarów może pochwalić się oceną wyższą niż średnia, tj. 2,5. Leżą one na terenie gmin: **Żórawina** (Przeclawice, Jaksonów, Brzeście), **Kobierzyce** (Domasław, Magnice, Królikowice), **Kąty Wrocławskie** (Smolec, Krzeptów, Cesarzowice, Mokronos Górny), **Środa Śląska** (północna część), **Miękinia** (część północna), **Brzeg Dolny** (prawie cały obszar gminy), **Oborniki Śląskie, Prusice i Żmigród** (część zachodnia), **Jelcz-Laskowice** (Jelcz-laskowice, Miłoszyce), **Siechnice** (większość obszaru).

Pozostałe obszary zostały ocenione ocenami 2 lub 2,5. Tym samym większość z nich znalazła się równo z lub poniżej średniej arytmetycznej wynoszącej 2,5.



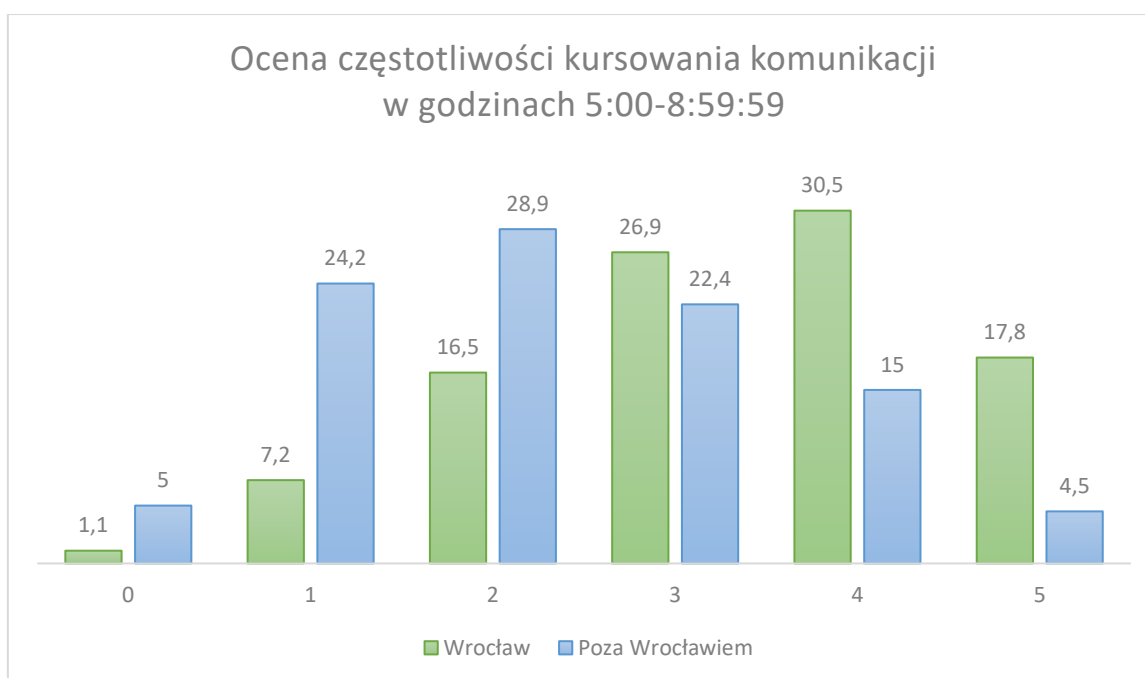
Rysunek 10. Rozkład ocen zadowolenia z komunikacji zbiorowej w miejscu zamieszkania respondenta

Źródło: opracowanie własne

4.6. Oceny częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej

4.6.1. Przedział 5:00-8:59:59

Informacje zawarte na Rysunku 11, przedstawiającym ocenę częstotliwości w godzinach 5:00-8:59:59, czyli w krytycznym czasie dojazdu do szkół, uwidaczniają dysproporcje pomiędzy sytuacją osób dojeżdżających do Wrocławia i zamieszkałymi na jego terenie. Co 20 respondent ocenił częstotliwość jako „bardzo złą”, zaś co 22 ocenił ją bardzo dobrze. W przypadku Wrocławia odpowiedzi „0” udzielił zaledwie 1 respondent na 100, zaś ocenę „bardzo dobrą” wystawiło 17,8% ankietowanych Wrocławian. 24,2% przyjeżdżających do stolicy województwa wystawiło komunikacji ocenę „1”, 22,4 – „3” zaś aż blisko 29 na 100 respondentów oceniło ją na „2”. Ocenę „4” wystawiło 15% dojeżdżających uczniów. W przypadku Wrocławian wyniki przedstawiają się następująco: ocenę „1” wystawiło nieco ponad 7% uczniów, ocenę „2” 16,5%, ocenę „3” prawie 27%, zaś ocenę „4”, najczęściej wybieraną wśród Wrocławian – aż 30,5%. Mediana odpowiedzi ankietowanych zamieszkałych poza Wrocławiem osiągnęła wartość 2, zaś Wrocławian – 3. Ocenę poniżej „3”, w przypadku osób spoza stolicy województwa, wystawiło 58% ankietowanych, zaś z Wrocławia 24,8%.



Rysunek 11. Ocena częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 5-9

Źródło: opracowanie własne

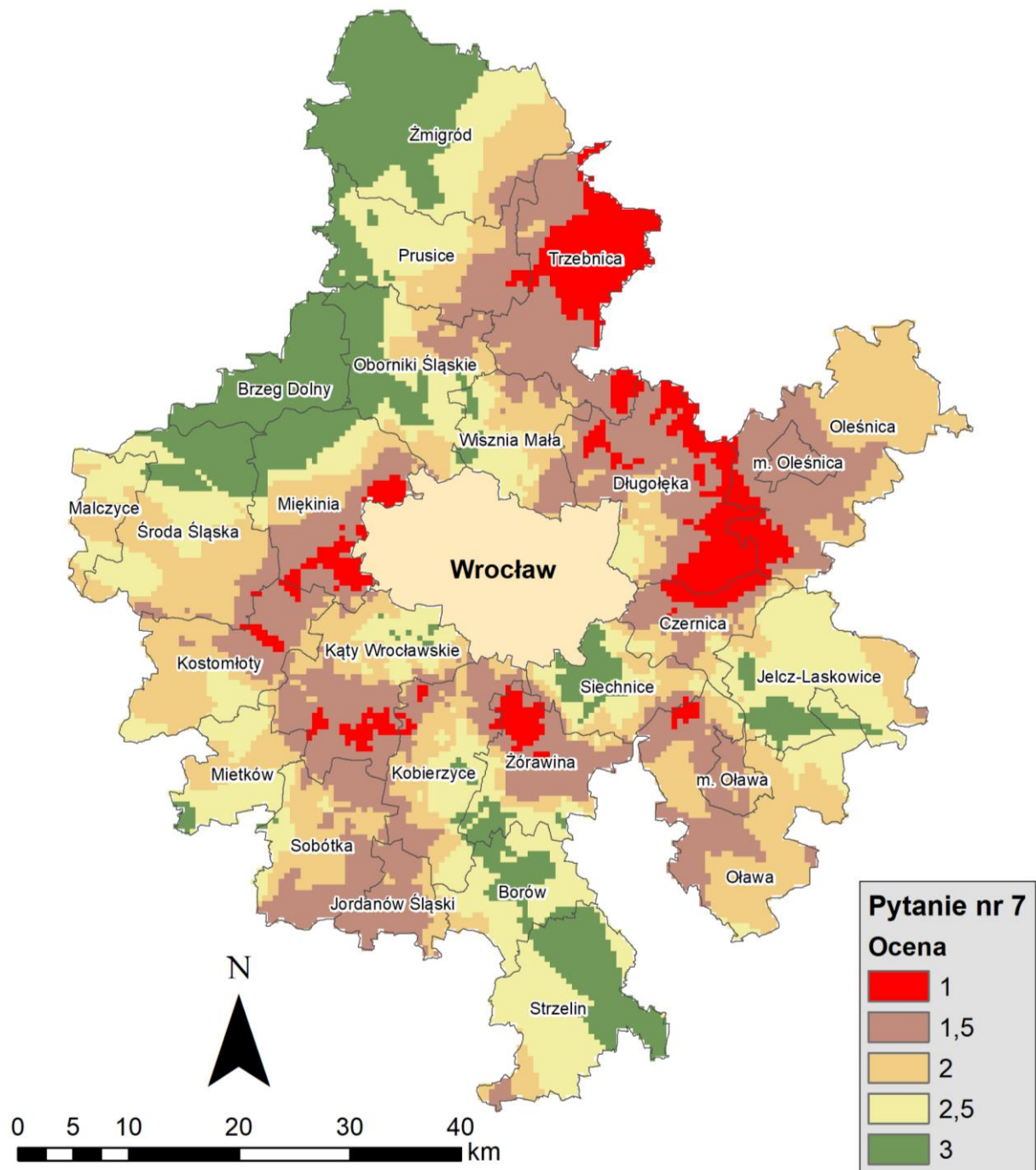
Wyniki oceny częstotliwości komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 5:00-8:59:59, przedstawione na Rysunku 12, umożliwiły dokonanie charakterystyki jakości komunikacji zbiorowej w tym przedziale czasowym.

Najgorzej oceniona została częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej na obszarach gmin: **Żórawina** (część północna), **Kąty Wrocławskie** (południowo-wschodnie tereny), **Kostomłoty** (Świdnica Polska, Wilków Średzki), **Miękinia** (Gałów i Lutynia, Wilkszyn i Brzezina), **Trzebnica** (północne obszary), **Oława** (Siedlec, Zakrzów) oraz pas graniczny między gminami **Trzebnica i Długołęka, Długołęka i Oleśnica, Długołęka i Czernica**.

Oceną 1,5 zostały scharakteryzowane obszary otaczające wskazane wyżej rejony, zlokalizowane na terenie gmin: **Jordanów Śląski, Sobótka, Kąty Wrocławskie, Kostomłoty, Miękinia, Oborniki Śląskie, Prusice, Trzebnica, Długołęka, Oleśnica, gmina miejska Oleśnica, Czernica, Oława, gmina miejska Oława, Żórawina**.

Regiony ocenione najlepiej leżą w obrębie gmin: **Strzelin, Borów, Środa Śląska, Miękinia, Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Prusice, Żmigród, Jelcz-Laskowice, Siechnice**.

Pozostałe tereny ocenione zostały ocenami z przedziału 2-2,5.

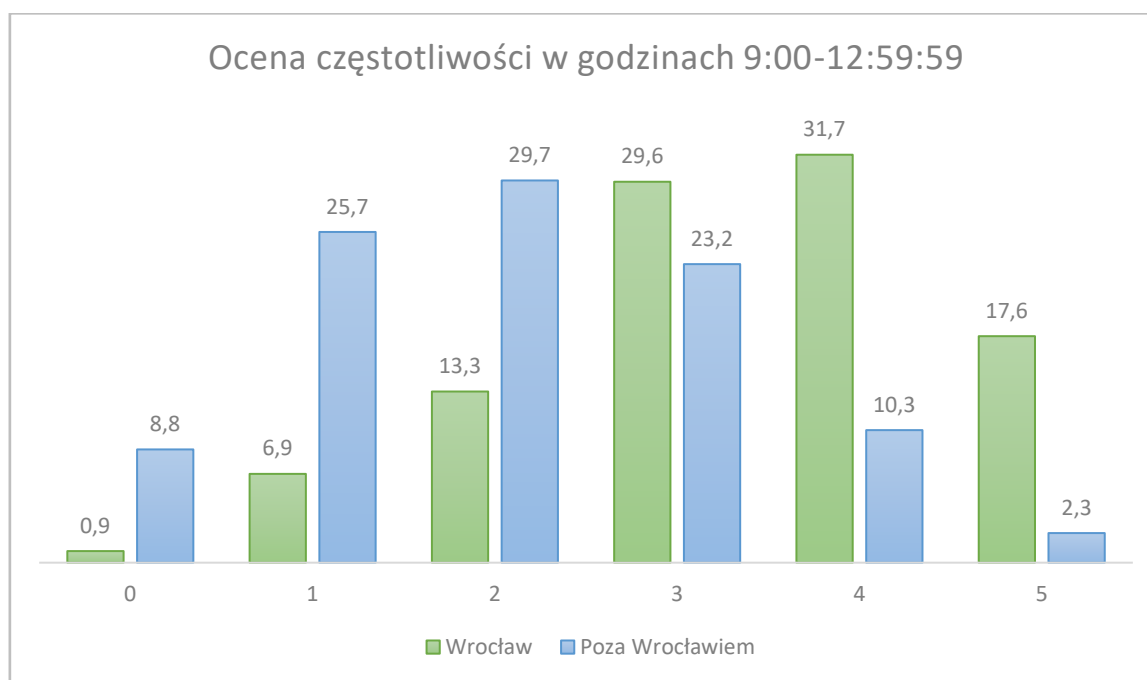


Rysunek 12. Rozkład ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 5:00-8:59:59.

Źródło: opracowanie własne

4.6.2. Przedział 9:00-12:59:59

Na Rysunku 13, prezentującym ocenę częstotliwości w godzinach 9:00-12:59:59, wyniki przedstawiają się mniej korzystnie niż w poprzednim przedziale. Blisko 9% respondentów spoza Wrocławia oceniło komunikację zbiorową na „0”, a tylko 2,3% na „5”. W przypadku Wrocławia odpowiedzi te rozkładały się odpowiednio – 1% i 17,6%. Ocenę „1” wystawiło komunikacji aż 25,7% ankietowanych spoza miasta, a 10,3% - „4”. Ocenę „2” i „3” zostały wystawione przez mieszkających poza Wrocławiem odpowiednio przez aż 29,7% i 23,2% respondentów, a Wrocławian - „13,3% oraz 23,2%. Mediana odpowiedzi zamieszkałych poza Wrocławiem osiągnęła wartość 2, zaś Wrocławian – 3. Aż 64% ankietowanych spoza Wrocławia ocenia częstotliwość w tym przedziale poniżej „3”, zaś Wrocławian – 21%.



Rysunek 13. Ocena częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 9-13

Źródło: opracowanie własne

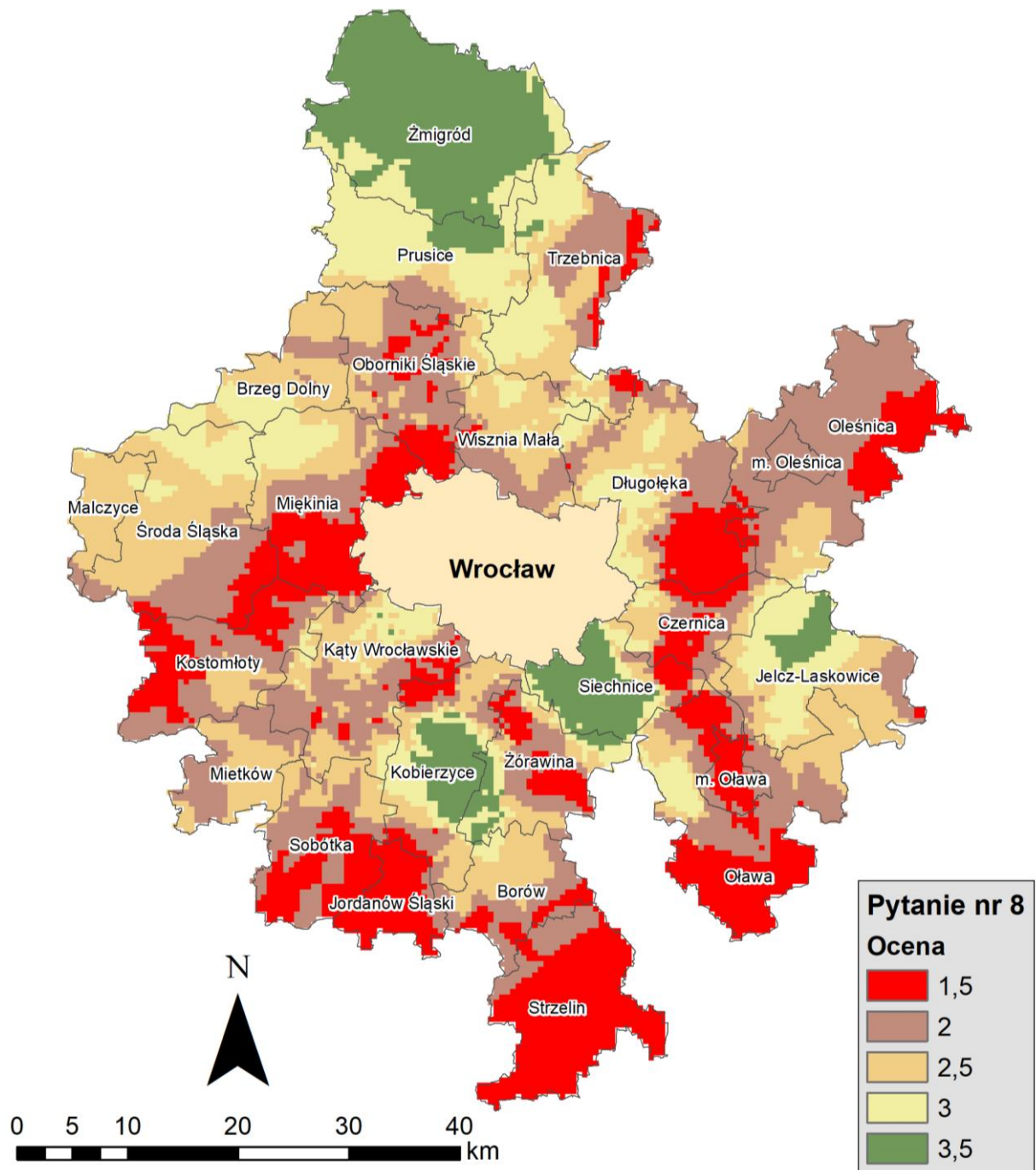
Rysunek 14 prezentuje wyniki oceny częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 9:00-12:59:59. Należy zwrócić uwagę na zmienioną skalę, przesuniętą o 0,5 wartości w górę.

Najgorzej oceniane przez respondentów obszary, które uzyskały ocenę 1,5, obejmują większość gmin **Strzelin, Jordanów Śląski, Miękinia, Oława** oraz **gminę miejską Oława**.

Ponadto problemy występują w centralnej i wschodniej części gminy **Sobótka, Kobierzyce** (część północna), wschodniej i północnej części gminy **Kostomłoty**, wschodniej części gminy **Środa Śląska**, południowej i centralnej części gminy **Oborniki Śląskie**, północno-zachodniej części gminy **Trzebnica**, południowo-wschodniej części gminy **Długoleka**, wschodniej części gminy **Oleśnica**, centralnej części gminy **Czernica** oraz centralnej części gminy **Żórawina**. Otaczają je strefy oceniane przez respondentów oceną 2.

Najlepiej sytuacja przedstawiała się w centralnej części gminy **Kobierzyce** (ponad połowa jej obszaru), **Żmigród** (niemal cała powierzchnia), **Siechnice** (prawie cały teren gminy), **Jelcz-Laskowice** (Jelcz-Laskowice, Miłoszyce) oraz lokalnie w gminie **Żórawina**.

Pozostałe obszary ocenione zostały ocenami z przedziału 2,5-3. Przeważająca część stanowiły obszary o wynikach niższych bądź równych średniej arytmetycznej wynoszącej 2,5.

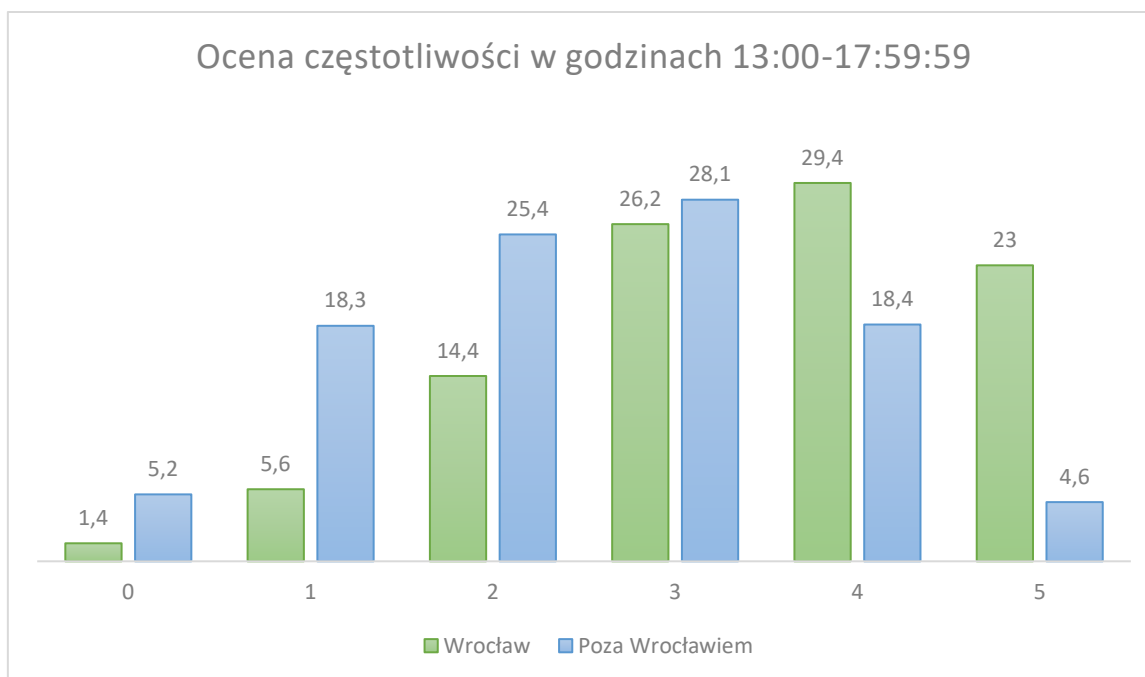


Rysunek 14. Rozkład ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 9:00-12:59:59

Źródło: opracowanie własne

4.6.3. Przedział 13:00-17:59:59

Na Rysunku 15, prezentującym ocenę częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w godzinach 13:00-17:59:59, czyli w czasie powrotów ze szkół, widoczne są mniejsze dysproporcje niż we wcześniej analizowanych przedziałach czasowych. Blisko 5% dojeżdżających ocenia komunikację na „0” i jest to wynik nieco wyższy niż w przypadku odpowiedzi „5”. Spośród Wrocławian ocenę „0” wystawiło komunikacji nieco ponad 1% respondentów, zaś aż 23% - ocenę „5”. W przypadku osób spoza miasta odpowiedzi ocenami „1” i „4” odpowiedziało kolejno 18,3% i 18,4%, zaś w przypadku Wrocławian było to 5,6% i 19,4%. Ocenę „2” i „3” zostały wystawione przez kolejno 14,4% i 28,1% dojeżdżających, a wśród osób zamieszkujących we Wrocławiu było to 25,4% i 28,1%. Mediana odpowiedzi zamieszkałych poza Wrocławiem osiągnęła wartość 2, zaś Wrocławian – 3. Spośród osób spoza Wrocławia oceny poniżej „3” wystawiło 48% respondentów, a Wrocławian – 21,4%.



Rysunek 15. Ocena częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 13-18

Źródło: opracowanie własne

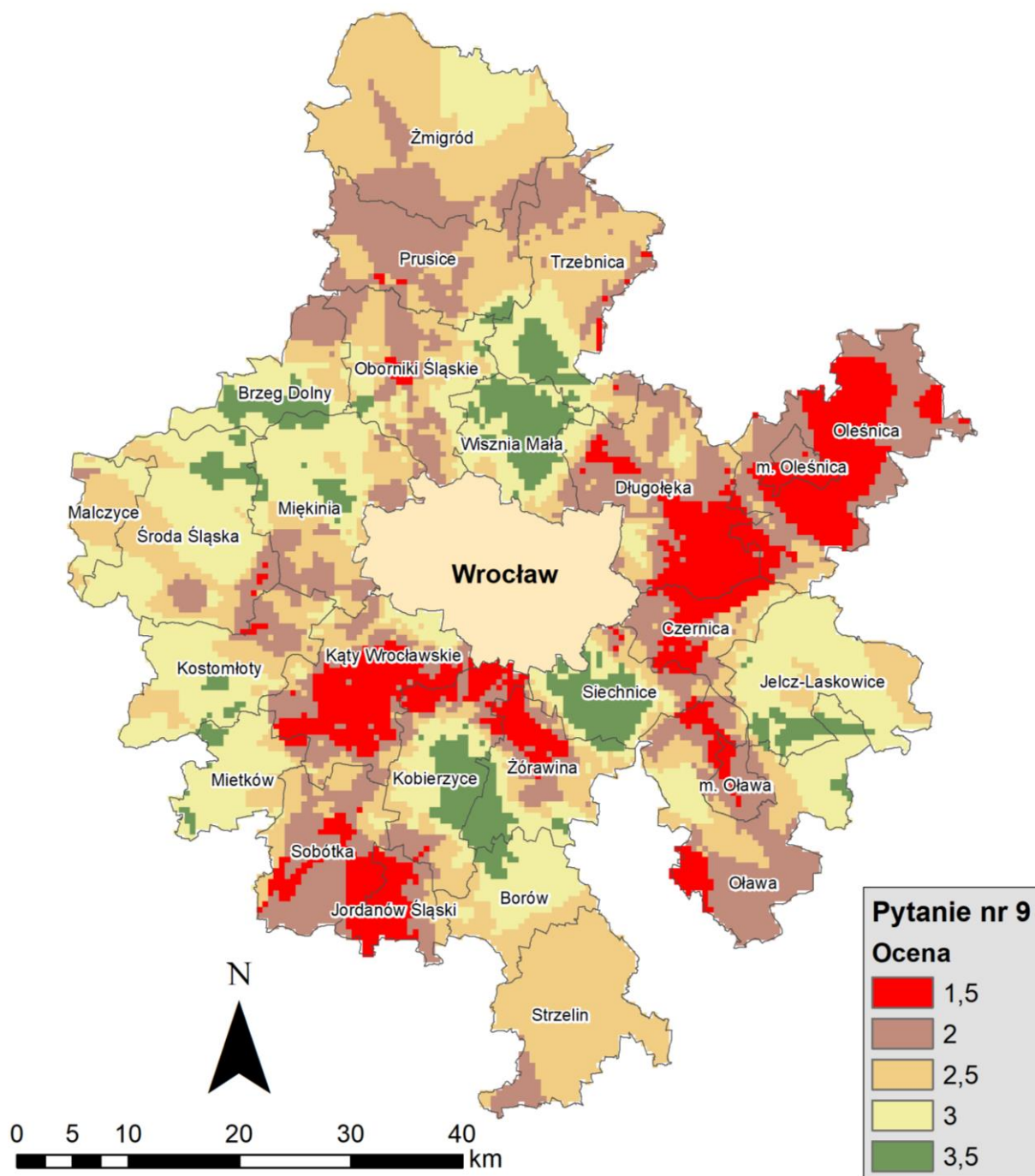
Rysunek 16 przedstawia uśrednione wartości ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 13:00-17:59:59. Podobnie jak w poprzednim przypadku należy zwrócić uwagę na przesunięcie skali o 0,5 wartości w górę.

Obszary newralgiczne to większości tereny gmin **Jordanów Śląski, Kąty Wrocławskie, Oleśnica i Czernica**. Problemy występują również w centralnej części gminy **Sobótka, Kobierzyce** (część północna), **Długołęka** (część południowa), **Oława** (część północna i zachodnia) oraz **Żórawina** (część północna).

Obszary ocenione o 0,5 lepiej obejmują głównie tereny gmin **Sobótka, Prusice, Żmigród, Długołęka, Oleśnica, gminy miejskiej Oleśnica, Oława i gminy miejskiej Oława**.

Najlepiej oceniono obszary gmin **Kobierzyce, Brzeg Dolny, Wisznia Mała, Siechnice** oraz **Jelcz-Laskowice**.

Ponad połowę obszarów stanowiły tereny ocenione równo lub powyżej średniej arytmetycznej wynoszącej 2,5.



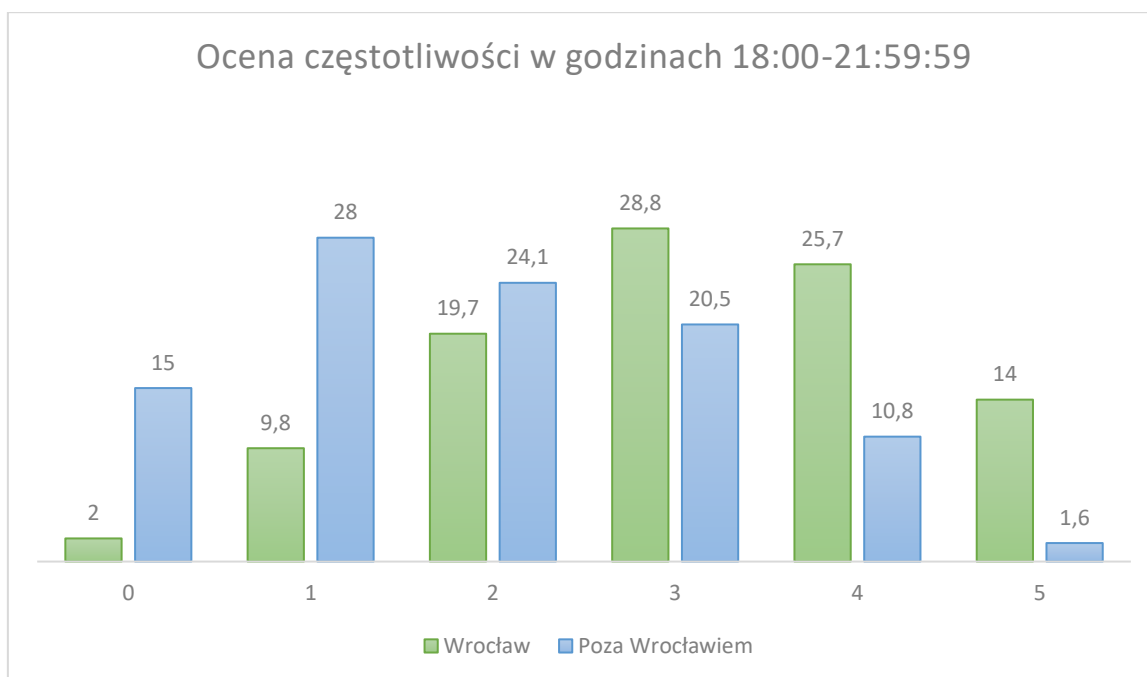
Rysunek 16. Rozkład ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 13:00-17:59:59

Źródło: opracowanie własne

4.6.4. Przedział 18:00-21:59:59

Na Rysunku 17, prezentującym ocenę częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w godzinach 18:00-21:59:59, czyli w czasie powrotów z zajęć dodatkowych, wyraźnie zauważalne są obszary problematyczne. Spośród osób dojeżdżających spoza

Wrocławia aż 15% oceniło częstotliwość na „0”, ocenę „5” wystawił nieco ponad 1% respondentów. W przypadku Wrocławian (grupa A), wyniki rozkładały się odpowiednio - 2% i 14%. Aż 28% dojeżdżających spoza Wrocławia (grupa B) wystawiło ocenę „1”, a ocenę „4” blisko 11%, odpowiednio 9,9%, 25,7% w przypadku osób z Wrocławia. Wśród osób mieszkających poza Wrocławiem ocenę „2” wystawiło 24,1% respondentów, a „3” – 20,5%. W grupie A wyniki kształtowały się kolejno: 19,7% oraz 28,8%. Mediana odpowiedzi zamieszkałych poza Wrocławiem osiągnęła wartość 2, zaś Wrocławian – 3. Ocenę poniżej „3” wystawiło blisko 68% dojeżdżających i blisko 31% Wrocławian.



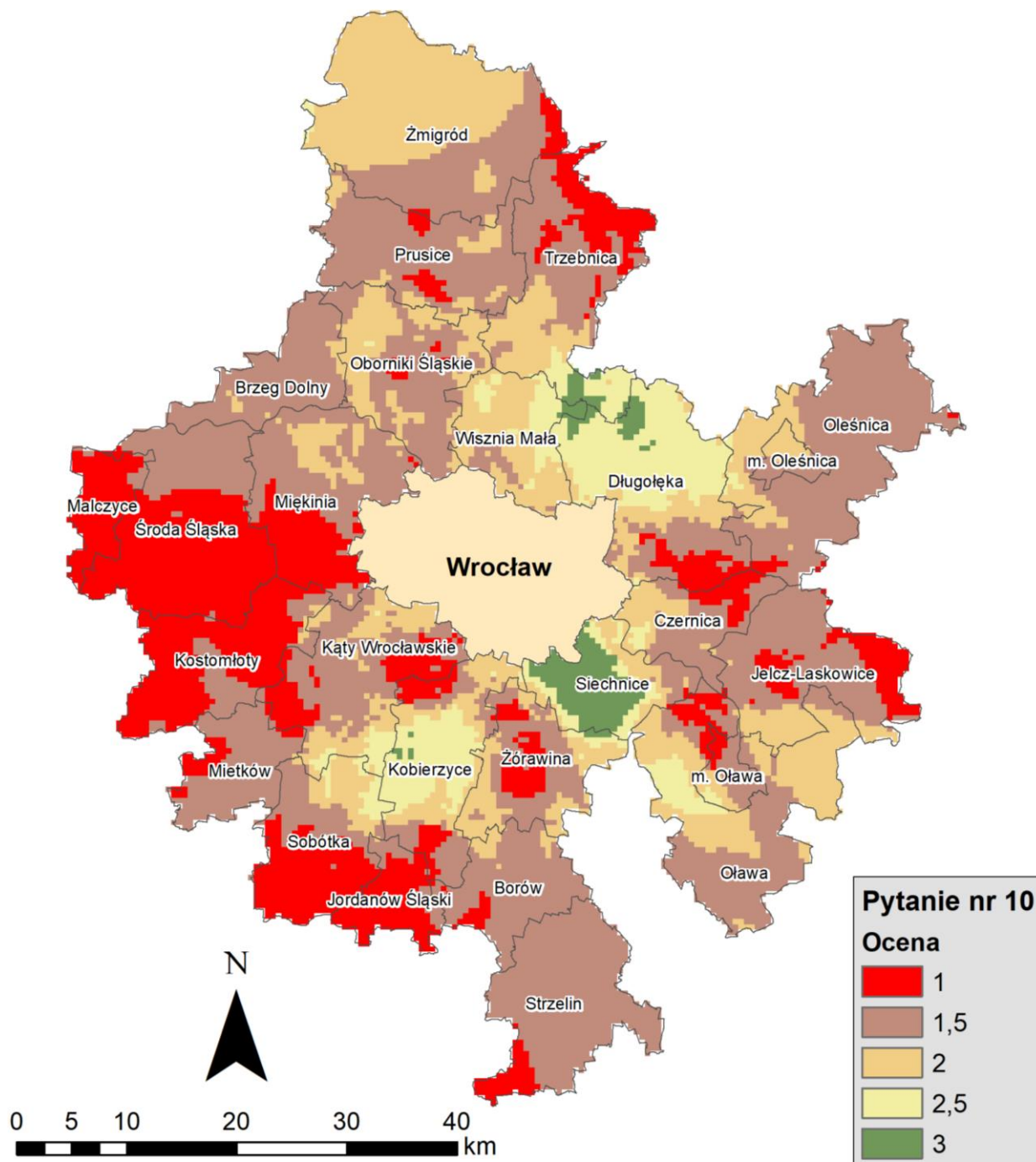
Rysunek 17. Ocena częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondentów w godzinach 18-22

Źródło: opracowanie własne

Rysunek 18 przedstawia uśrednione wartości ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 18:00-21:59:59.

Najgorzej ocenione obszary pokrywały w znacznej mierze tereny gmin **Jordanów Śląski, Sobótka, Kostomłoty, Środa Śląska, Malczyce** oraz **Miękinia**. Lokalnie problemy wstępowały w gminie **Strzelin** (część południowo-zachodnia), **Kąty Wrocławskie** (część południowa), **Prusice** (część centralna), **Trzebnica** (część północna), na styku gmin **Długołęka i Czernica, Jelcz-Laskowice** (część centralna i wschodnia), **Oława** (część północna) i **gminy miejskiej Oława** oraz **Kobierzyce** (część centralna).

Na obszarze gmin **Kobierzyce**, **Sobótka** (część północna), **Trzebnica** (część południowa), niemal na całym terenie gminy **Wisznia Mała** oraz **Długołęka**, **Oleśnica** (część wschodnia), całym terenie gminy **Siechnice** i zachodniej gminy **Oława** (część zachodnia) respondenci ocenili częstotliwość oceną 2 lub wyższą. W przeważającej części obszarów oceny rozkładały się w przedziale 1-1,5.

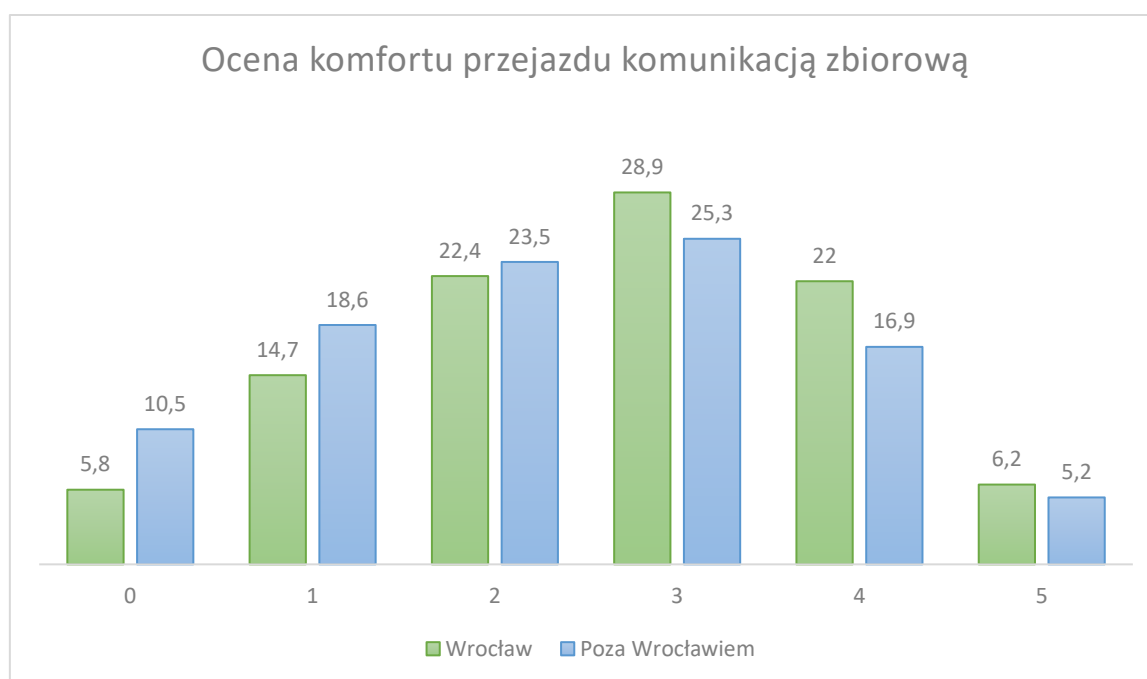


Rysunek 18. Rozkład ocen częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta w godzinach 18:00-21:59:59

Źródło: opracowanie własne

4.7. Ocena komfortu przejazdu komunikacją zbiorową

Na Rysunku 19, ilustrującym ocenę komfortu przejazdu komunikacją zbiorową, widoczny jest brak dużych różnic między ocenami Wrocławian (grupa A) i osób spoza Wrocławia (grupa B). 10,5% respondentów z grupy B oceniło go na „0”, a tylko 5,2% na „5”, zaś wśród Wrocławian: 5,8% oraz 6,2%. Ocena „1” została wystawiona przez 18,6% osób spoza Wrocławia, „2” – przez 23,5%, „4” przez 25,3%, a „4” przez prawie 17%. W grupie A ocenę „1” wystawiło 14,7%, „2” – 22,4, „3” – 28,9, a „4” – 22%. W obu przypadkach, najczęściej padającą odpowiedzią było „3”. Ocenę poniżej „3” wystawiło blisko 52% dojeżdżających i blisko 43% Wrocławian.



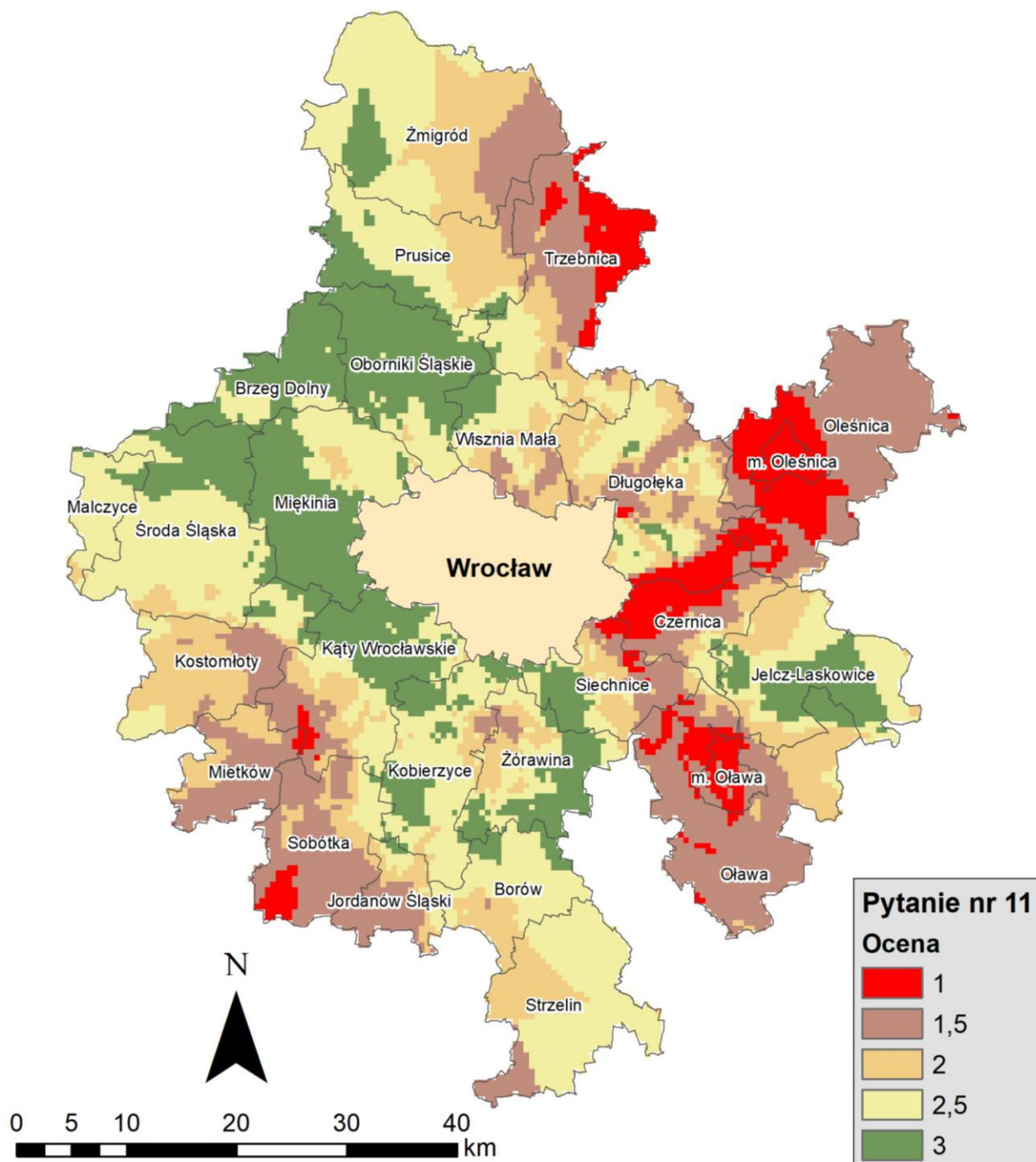
Rysunek 19. Ocena komfortu przejazdu komunikacją zbiorową, z której korzystają respondenci

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie wyników zaprezentowanych na Rysunku 20 można stwierdzić, że według respondentów najbardziej niekomfortowe przejazdy komunikacją zbiorową występują na terenach gmin **Sobótka** (część południowa) i **Trzebnica** (część północna i wschodnia), obszarach otaczających gminę miejską **Oleśnica**, znacznych terenach gminy **Czernica**, **Długoleka** (część południowa) oraz **gminy miejskiej Oława**.

Ocenę 1,5 wystawiono głównie na terenach gmin **Jordanów Śląski**, **Sobótka**, **Mietków**, **Żmigród**, **Trzebnica**, **Oleśnica** oraz **Oława**.

Najlepiej sytuacja przedstawia się na terenach gmin Kobierzyce (część centralna), całym obszarze gminy **Kąty Wrocławskie**, **Miękinia**, **Brzeg Dolny** i **Oborniki Śląskie**, północy gminy Środa Śląska, południu gminy Prusice, wschodniej części gminy Żmigród, centralnej części gminy Jelcz-Laskowice oraz pasie od gminy Siechnice do Żórawina.

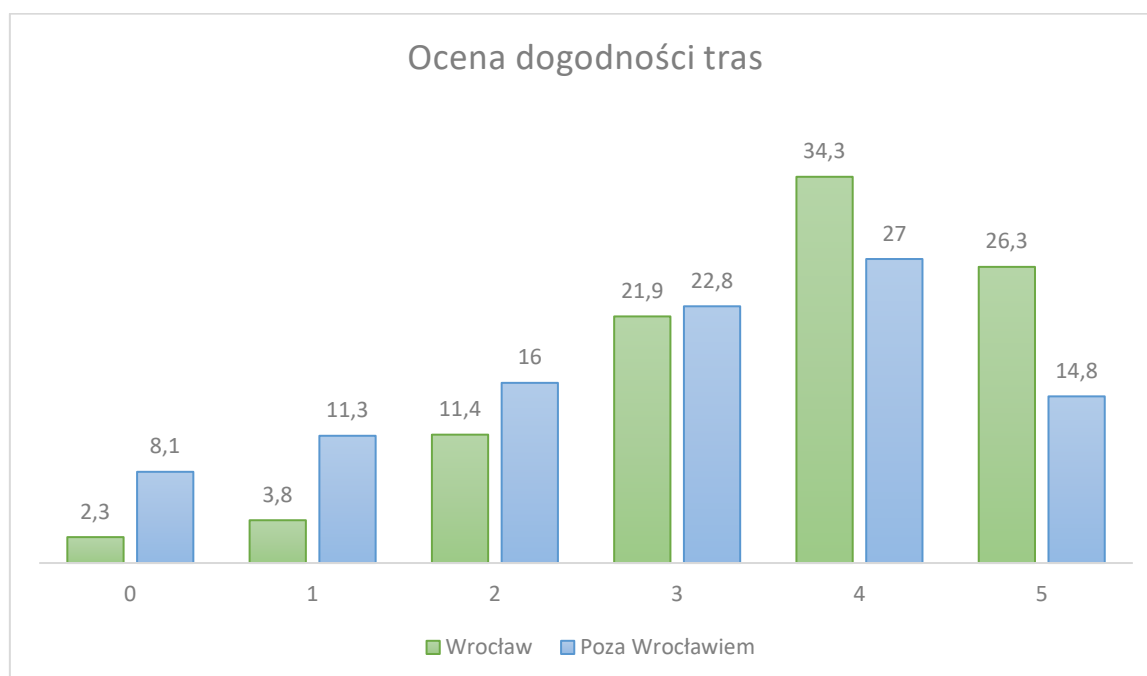


Rysunek 20. Rozkład ocen komfortu przejazdu komunikacją zbiorową w miejscowości zamieszkania respondenta

Źródło: opracowanie własne

4.8. Ocena dogodności tras przejazdu komunikacji zbiorowej

Dane zaprezentowane na Rysunku 21, ilustrującym ocenę dogodności tras linii komunikacyjnych z miejsca zamieszkania, wskazują, że poziom zadowolenia z tego aspektu, wśród Wrocławian (grupa A) jak i osób mieszkających poza Wrocławiem (grupa B), jest zbliżony. 8,1% respondentów grupy B oceniło trasy na „0”, zaś blisko 15% na „5”. Ankietowani z Wrocławia ocenili dogodność tras następująco: 2,3% na „0” i ponad 26% na „5”, Respondenci spoza Wrocławia ocenili dogodność następująco: „1” - ponad 11%, „2” - 16%, „3” – blisko 23%, a „4” – aż 27%. Natomiast grupie A: 3,8% na „1”, 11,4% na „2”, blisko 22% na „3” i ponad 34% na „4”. Ocenę poniżej „3” wystawiło blisko 35% dojeżdżających i blisko 17% Wrocławian.



Rysunek 21. Ocena dogodności tras komunikacji zbiorowej z miejscowości zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

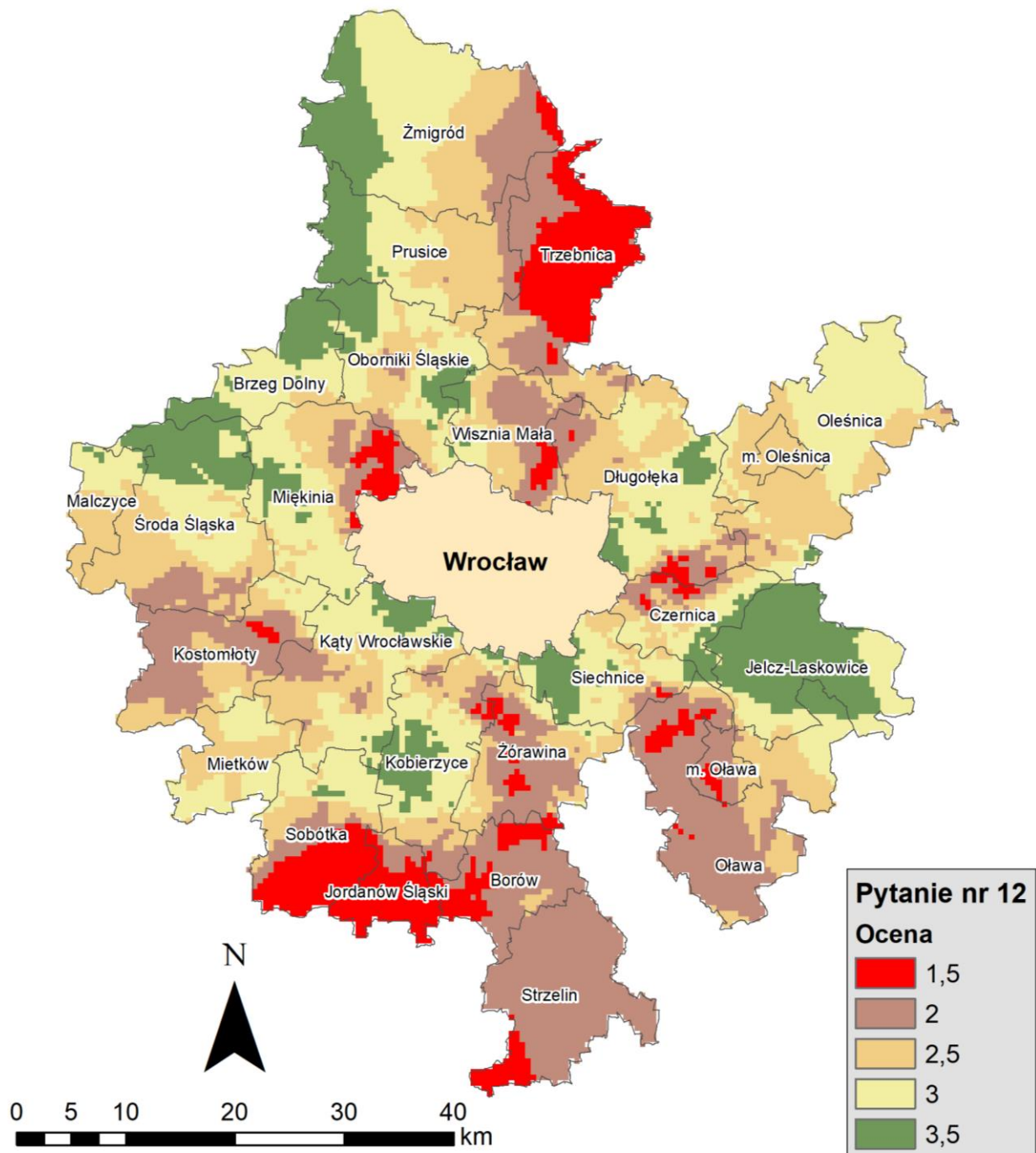
Wyniki zaprezentowane na Rysunku 22 umożliwiły wskazać obszary najlepiej i najgorzej oceniane pod względem dogodności tras komunikacji zbiorowej. Należy zwrócić uwagę na przesunięcie skali o 0,5 wartości w górę.

Największe problemy z dogodnością tras występują na terenach gmin Jordanów Śląski, Sobótka i Trzebnica. Utrudnienia lokalnie występują w gminie **Strzelin, Borów, Żórawina, Kostomłoty, Miękinia, Wisznia Mała, Czernica, Długołęka, Oława.**

Ocenę „2” przyznano obszarom gmin **Strzelin, Borów, Kostomłoty, Wisznia Mała**, styku gmin **Żmigród, Trzebnica i Prusice**, gminy **Oława** i **gminy miejskiej Oława** oraz gminie **Żórawina**.

Najlepiej wypadły gminy **Kobierzyce** (część centralna), północna część gminy **Kąty Wrocławskie, Środa Śląska**, wschodnie części gmin **Oborniki Śląskie, Prusice i Żmigród**, niemal cały obszar gminy **Jelcz-Laskowice** oraz wschodnia część gminy **Siechnice**.

Na większości obszarów oceny były równe lub wyższe niż średnia arytmetycznej, wynoszącej 2,5.

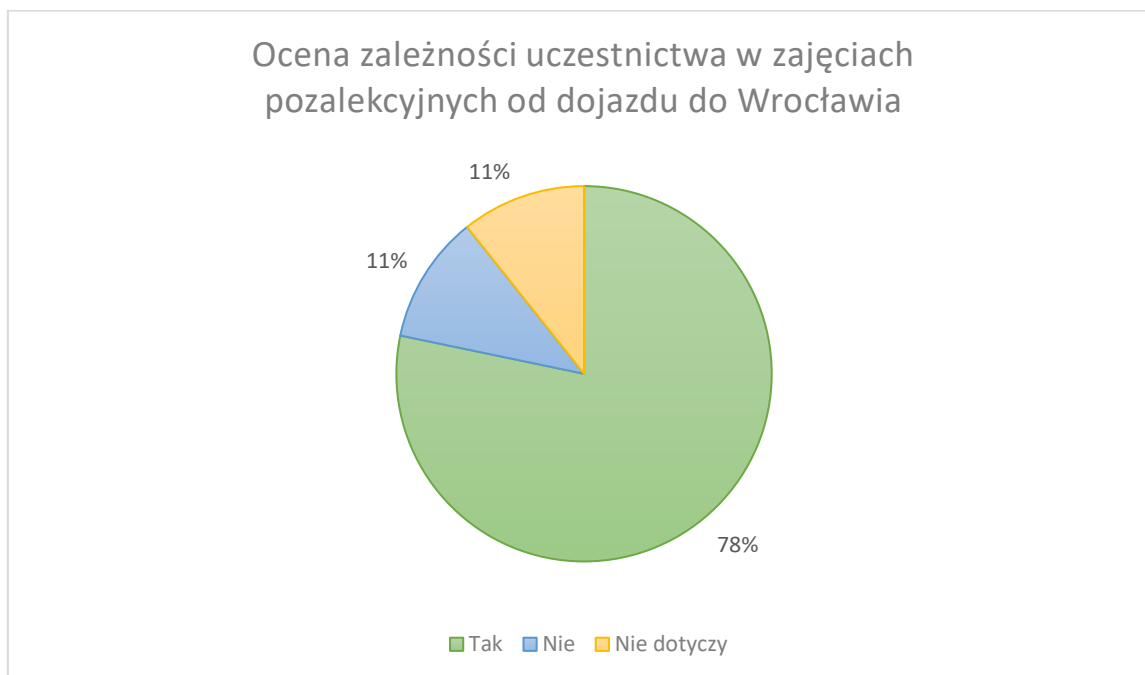


Rysunek 22. Rozkład ocen dogodności tras komunikacji zbiorowej w miejscowości zamieszkania respondenta

Źródło: opracowanie własne

4.9. Zależność uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych od dojazdu do Wrocławia

Na podstawie Rysunku 23, ilustrującego zależność uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych od dojazdu do Wrocławia, aż 78% ankietowanych uznało, że w ich przypadku istnieje taka korelacja, zaś 22% że nie lub że ich nie dotyczy.



Rysunek 23. Ocena zależności uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych od dojazdu do Wrocławia

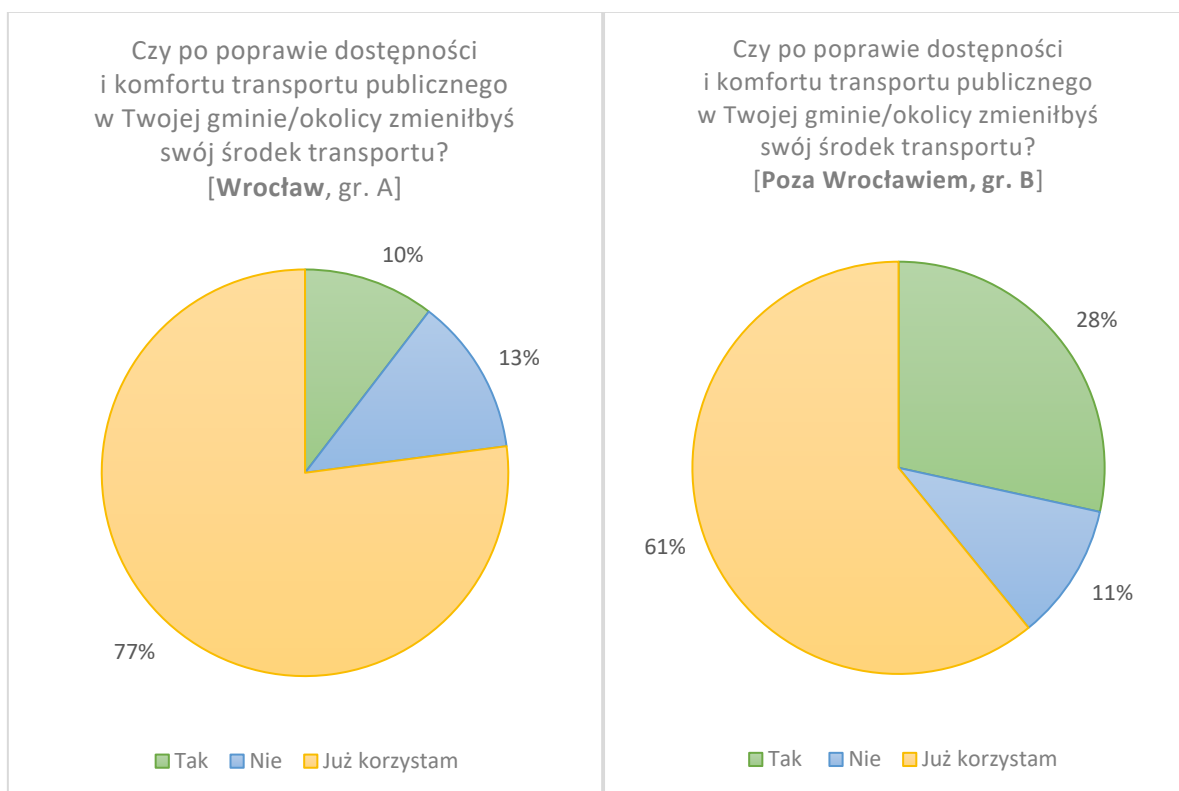
Źródło: opracowanie własne

4.10. Wybór komunikacji zbiorowej po hipotetycznej poprawie jakości usług

Na podstawie wykresów zamieszczonych na rysunku nr 24 widać różnice pomiędzy wykorzystaniem transportu zbiorowego przez młodzież zamieszkującej Wrocław, a osobami spoza stolicy województwa. W grupie A, 77% respondentów korzysta z komunikacji zbiorowej, co 10 respondent, w przypadku poprawy jakości komunikacji zbiorowej, zdecydowałby się korzystać z niej w celu dojazdów do szkoły. Natomiast 13% nie zmieniłoby środka transportu na jej rzecz. W grupie B sytuacja przedstawia się inaczej, bowiem zaledwie 61% ankietowanych korzysta z transportu zbiorowego w dojazdach do szkoły, jednak aż 28%

deklaruje zmianę swojego obecnego środka transportu na rzecz komunikacji zbiorowej po jej poprawie, zaś 11% odpowiedziało się przeciwko takiej zmianie.

Na podstawie powyższych wyników można przypuszczać, że wykorzystanie komunikacji zbiorowej poza stolicą województwa jest mniej popularne. Jednak wynika ono raczej z nieodpowiedniej jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy w miejscach zamieszkania respondentów niż z niechęci. **Zatem poprawa jakości transportu publicznego jest przez młodzież oczekiwana.**



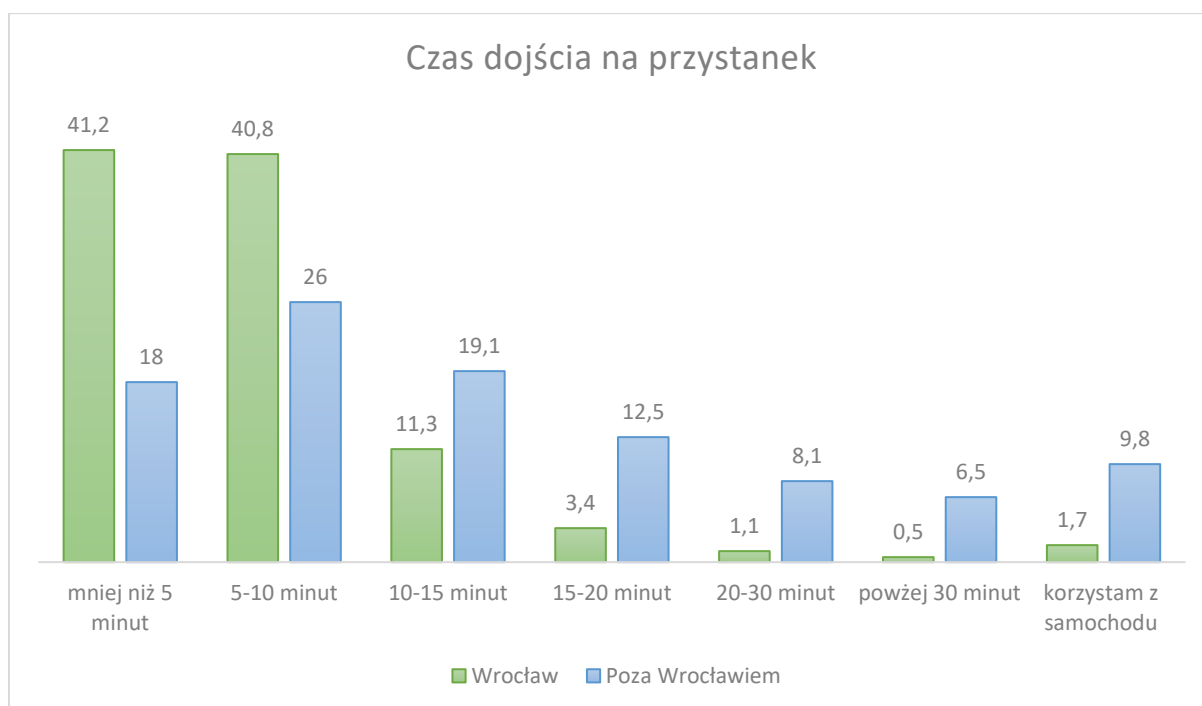
Rysunek 24. Wybór komunikacji zbiorowej po hipotetycznej poprawie sytuacji w miejscowości zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

4.11. Czas dojścia do przystanku

Na podstawie Rysunku 25, przedstawiającego czas dojścia na przystanek, z którego korzystają anketowani, widoczne są dysproporcje pomiędzy obiema grupami. Zaledwie 18% anketowanych spoza Wrocławia dociera do przystanku w mniej niż 5 minut. Kolejny przedział „5-10 minut”, wybrało 25% anketowanych z grupy B. Odpowiednio wśród Wrocławian - 41,2% i 40,8%. Oznacza to, że w obrębie 10 minutowego dystansu pieszego

do przystanku mieszka 82% Wrocławian i zaledwie 44% ankietowanych spoza stolicy województwa. Kolejny przedział, tj. „10-15 minut”, wybrało 12,5% dojeżdżających i 11,3% Wrocławian. Do przystanku w 15-20 minut dociera 12,5% osób spoza Wrocławia i 3,4% mieszkańców Wrocławia. Droga do przystanku zajmuje 20-30 minut 8,1% dojeżdżających i nieco ponad 1% Wrocławian. Aż 6,5% ankietowanych spoza Wrocławia mieszka w lokalizacji oddalonej powyżej 30 minut drogi pieszej od przystanku, zaś Wrocławian – 0,5%. Blisko 10% osób spoza Wrocławia wybrało opcję „korzystam z samochodu”, zaś spośród grupy A wybrało ją 1,7% osób. Należy jednak zwrócić uwagę na Wrocławian, którzy wybrali opcję „powyżej 30 minut”. Po pierwsze jest to grupa bardzo nieliczna, ponieważ stanowi mniej niż 1% respondentów z grupy A. Po drugie, osiągnięcie takiego czasu dojścia do przystanku w obrębie Wrocławia jest niemal niemożliwe, toteż do tej grupy odpowiedzi należy podchodzić z rezerwą.



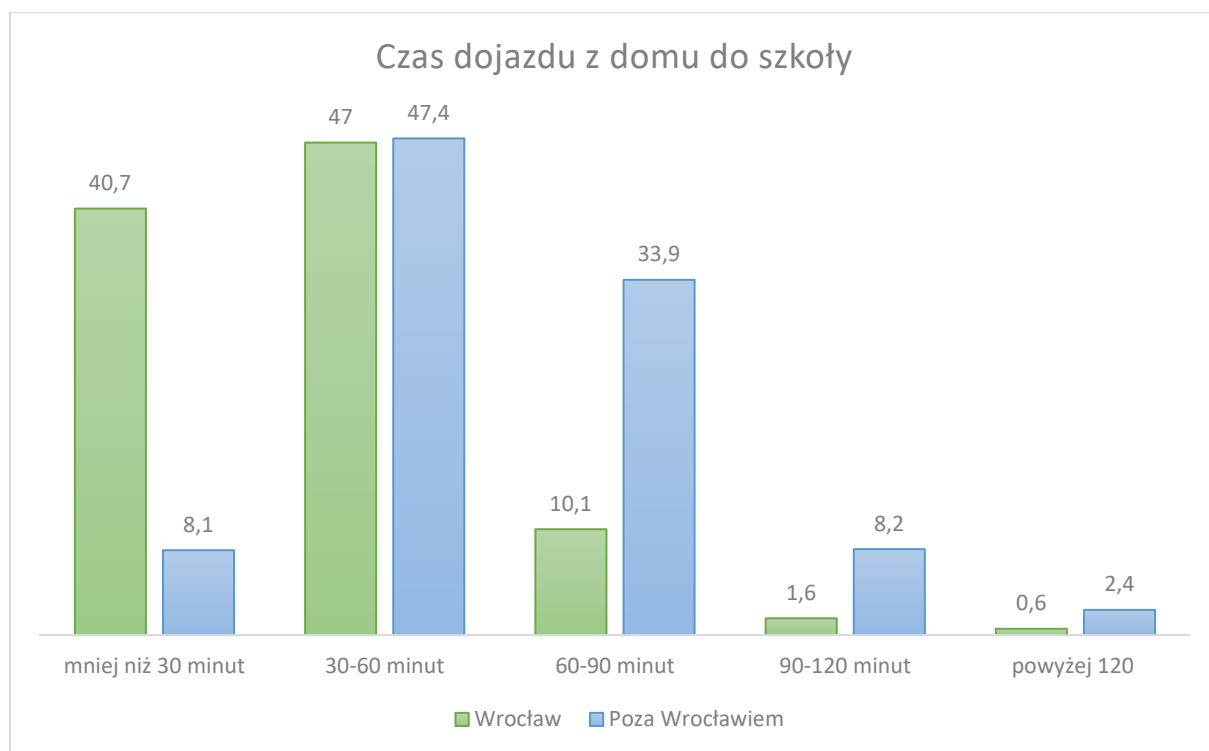
Rysunek 25. Czas dojścia potrzebny respondentom na dojście z domu do wykorzystywanego przystanku

Źródło: opracowanie własne

4.12. Czas dojazdu z domu do szkoły

Na Rysunku 26, prezentującym czas dojazdu ankietowanych do szkół, widoczne są wyraźne różnice pomiędzy odpowiedziami respondentów spoza miasta a Wrocławianami. 8,1% osób spoza Wrocławia i ponad 40% z Wrocławia dojeżdża do szkoły w czasie poniżej 30 minut. Odpowiedź „30-60 minut” pojawiła się u blisko 47% Wrocławian i nieco ponad 47%

uczniów spoza miasta. Opcję „60-90 minut” wybrało blisko 34% dojeżdżających do Wrocławia i 10,1% mieszkańców tego miasta. 8,2% respondentów spoza Wrocławia i 1,6% Wrocławian dojeżdża do szkoły w czasie 90-120 minut, zaś powyżej tej wartości kolejno 2,4% oraz 0,6%. Podobnie jak w przypadku poprzedniego pytania należy zwrócić uwagę na skrajną grupę, którzy wybrali opcję „powyżej 120 minut”. Po pierwsze, jest to grupa bardzo nieliczna, ponieważ stanowi poniżej 1% respondentów z Wrocławia. Po drugie, osiągnięcie takiego czasu dojazdu do szkoły w obrębie Wrocławia jest niemal niemożliwe, toteż do tej grupy odpowiedzi należy podchodzić z rezerwą.



Rysunek 26. Czas potrzebny respondentom na dotarcie z domu do szkoły

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie Rysunku 27 można wskazać miejsca, z których respondenci dojeżdżają najdłużej oraz takie, z których czas dojazdu jest najkrótszy.

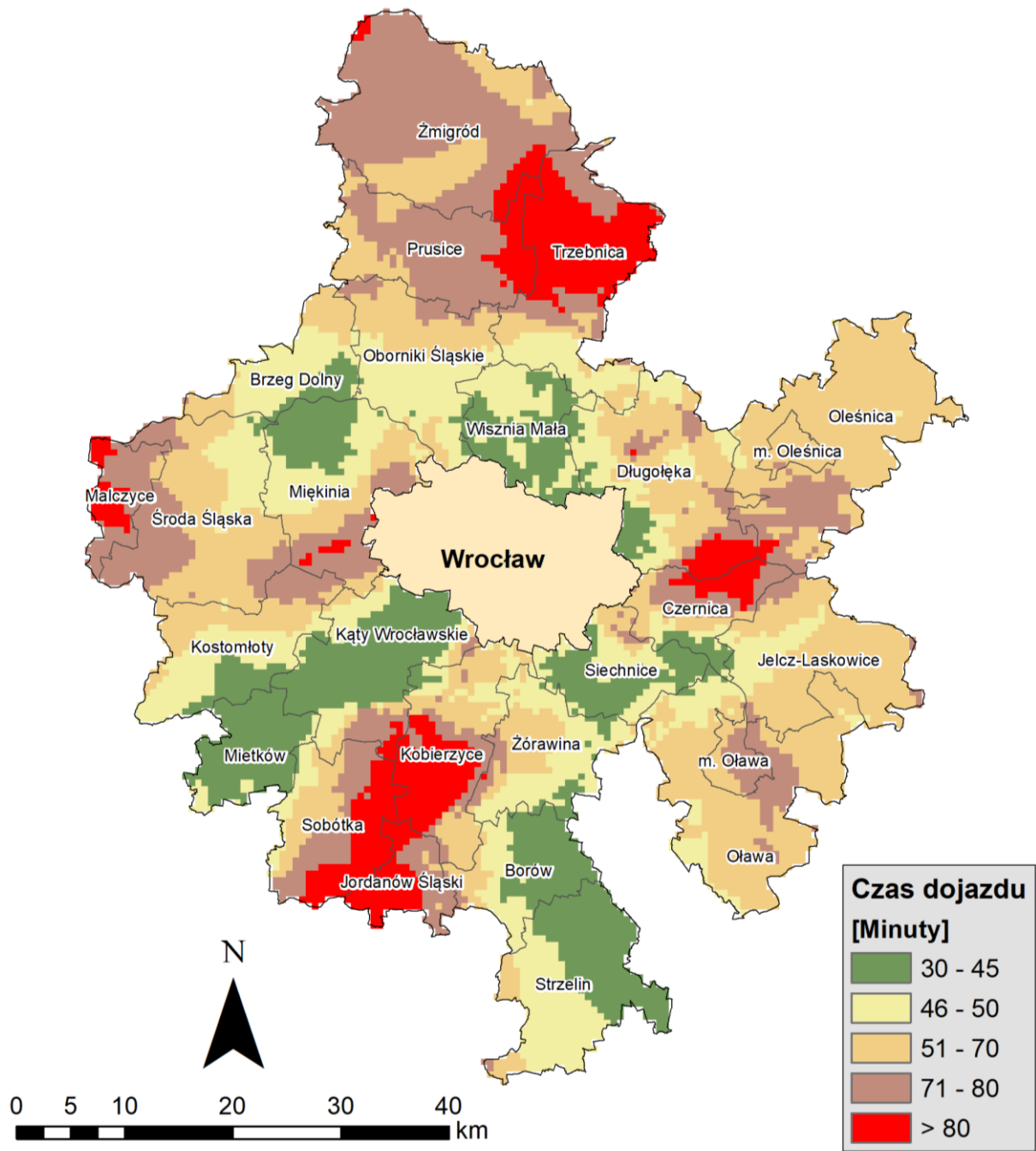
Największe problemy widoczne są w kilku obszarach. Należą do nich tereny gminy **Sobótka, Kobierzyce i Jordanów Śląski**. Pomimo mniejszej odległości do Wrocławia niż w przypadku gminy Strzelin, czas dojazdu do wrocławskich szkół zajmuje uczniom o co najmniej 35 minut dłużej.

Kolejnym newralgicznym punktem są peryferia gminy Malczyce, skąd czas dojazdu zajmuje więcej niż 80 minut. Lokalnie zjawiska występują również na południu gminy Miękinia.

Obszarem, z którego dojazd trwa najdłużej, jest duża część gminy **Trzebnica** oraz jej pogranicze z gminami **Żmigród i Prusice**. Jest to sytuacja analogiczna, jak w gminie Żmigród, z której, mimo większej odległości od Wrocławia, dojazd zajmuje mniej czasu.

Ostatnim obszarem, w którym zidentyfikowano problem, to część północna gminy **Czernica** oraz południowa - gminy **Długołęka**. Dla porównania, z położonych nieco na południe, zlokalizowanych w podobnej odległości od Wrocławia terenów, tj. wschodnich obrzeży gminy Siechnice i południowych gminy Czernica, uczniowie dojeżdżają do szkół kilkadziesiąt minut krócej.

Najlepiej sytuacja przedstawia się punktowo w gminie **Wisznia Mała**, w północnych rejonach gminy Miękinia i południowych **Brzeg Dolny**, punktowo w części gmin **Strzelin, Borów** oraz **Siechnice**, na niemal całym obszarze gmin **Kąty Wrocławskie i Mietków**.



Rysunek 27. Czas dojazdu do szkoły z rozmieszczeniem w otulinie Wrocławia

Źródło: opracowanie własne

5. Dyskusja

Niniejsza analiza miała na celu zbadanie czy problem wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół zamieszkałych poza Wrocławiem istnieje oraz wskazanie ewentualnych obszarów problematycznych.

Powyższy cel udało się uzyskać poprzez zastosowanie opisywanych wcześniej metod badawczych, a wyniki badania posłużyły identyfikacji obszarów problematycznych w kontekście lokalizacji geograficznej oraz prawdopodobnych przyczyn takiego stanu. Umożliwiło to wskazanie gmin charakteryzujące się najgorszymi oraz najlepszymi z badanych wskaźników.

Jednym z priorytetów obecnej polityki Unii Europejskiej jest ograniczenie emisja CO₂. Im więcej pasażerów transportu publicznego, tym mniej zanieczyszczających pojazdów na drogach. **Ograniczenie transportu indywidualnego na rzecz rozwój transport zbiorowego idealnie wpisuje się w realizację celów polityki UE. Jednakże należy mieć na uwadze, że tylko dobrze dostosowana do potrzeb użytkowników oferta komunikacji zbiorowej, umożliwi przekonanie ich do wyboru tego rodzaju transportu.** Dodatkowo, w kontekście młodzieży, należy pamiętać, że od doświadczeń z tego okresu życia zależą będą decyzje wyboru środka lokomocji w przyszłości. W przypadku chęci zmiany nawyków komunikacyjnych mieszkańców należy przyzwyczajać młodzież od najmłodszych lat do komunikacji zbiorowej, zapewniając adekwatną jakość jej usług.

Uczniowie w wyraźny sposób są uzależnieni od dojazdu do Wrocławia, nie tylko w przypadku dojazdu do szkół, ale także rozwoju swoich pasji i zainteresowań poprzez zajęcia pozalekcyjne. Przeważająca część respondentów uważa, że ich uczestnictwo w zajęciach jest uzależnione od dotarcia do Wrocławia. Należy podkreślić, że **wyrażają oni chęć korzystania z komunikacji zbiorowej. 61% z nich korzysta już ze zbiorowych środków transportu, a aż 28% korzystałoby z niego w przypadku poprawy jakości usług oferowanych przez przedsiębiorstwa komunikacyjne.**

Przed przystąpieniem do charakteryzacji konkretnych obszarów problematycznych należy podkreślić ogólny **niski poziom zadowolenia z usług komunikacji zbiorowej na obszarze otuliny miasta Wrocławia.** Na ponad połowie tego obszaru obserwowano wyniki z przedziału 1-2,5, co wskazuje na nie zaspokajanie potrzeb transportowych uczniów przez komunikację zbiorową. Wpływ miały na to nie tylko niska częstotliwość kursowania komunikacji, ale także nie odpowiadające zapotrzebowaniu trasy linii autobusowych. Na czas dojazdu, stanowiący jeden z kluczowych kryteriów wyboru środka transportu, wpływ, ma nie tylko odległość od Wrocław, ale w znacznej mierze środek transportu. Krótszy czas dojazdu,

pomimo znacznej odległości, zaobserwowano w gminach w których funkcjonują połączenia kolejowe.

5.1. Obszary problematyczne

Otrzymane wyniki ankiet umożliwiły wskazanie najbardziej newralgicznych obszarów w otulinie Wrocławia. Należy jednak zaznaczyć, że brak wskazania w tym rozdziale innych obszarów, nie oznacza braku występowania w nich zjawiska wykluczenia komunikacyjnego uczniów. Poniżej wskazano jedynie najbardziej newralgiczne obszary, charakteryzujące się najniższymi wynikami w przeprowadzonych badaniach.

5.1.1. Gmina Kobierzyce

Gmina Kobierzyce charakteryzuje się stosunkowo dobrymi ocenami zadowolenia uczniów z jakości komunikacji zbiorowej. Wśród odpowiedzi dotyczących zadowolenia czy częstotliwości zauważyć można różnice zachodzące pomiędzy centrum gminy a jej peryferiami. Lokalnie odstępstwa wynoszą kilka wartości punktowych, jednak w większości gminy obserwuje się ogólne zadowolenie ze wszystkich badanych czynników. Powodem, dla którego gmina Kobierzyce znalazła się w zestawieniu, jest bardzo długi czas dojazdu uczniów do szkół, obserwowany szczególnie w południowej części gminy. Mimo niewielkiej odległości od Wrocławia, dojazd uczniów do szkół jest nawet kilkadziesiąt minut dłuższy niż z terenów gminy Strzelin, położonej w znacznie dalej od Wrocławia. Ponadto, dojazd drogowy do stolicy województwa jest znacznie lepszy niż w przypadku gminy Strzelin i prowadzi drogą krajową. Długi czas dojazdu najprawdopodobniej ma związek z zatorami na drogach wlotowych do Wrocławia od strony południowej. Nawet pomimo zadowolenia z jakości komunikacji w gminie jest to widoczny problem, z którym borykają się uczniowie tej gminy.

Sytuacja ta może ulec zmianie po rewitalizacji linii kolejowej nr 285 prowadzącej z Wrocławia Głównego do Jedliny-Zdroju. Wpływ na skrócenie czasu dojazdu będzie widoczny jednak przy odpowiednio przygotowanej przez zarządcę infrastrukturze. W związku z tym powodu podjęto decyzję o stworzeniu na trasie z Wrocławia do Sobótki mijanki w Bielanych Wrocławskich, a w przyszłości także w Kobierzycach, co zapewni większą przepustowość linii niż w przypadku odtworzenia linii bez ich budowy. Przygotowano także przestrzeń do odbudowy drugiego toru. Jednak, aby linia kolejowa mogła efektywnie spełniać swoje zadanie oraz niwelować zjawisko wykluczenia komunikacyjnego uczniów, należy stworzyć odpowiednią siatkę dojazdów autobusowych do stacji lub przystanków kolejowych.

Sytuacja w gminie po uruchomieniu linii kolejowej będzie musiała być na bieżąco monitorowana i analizowana.

5.1.2. Sobótka oraz Jordanów Śląski

Gminy Sobótka i Jordanów Śląski położone są na peryferiach analizowanej otuliny Wrocławia. Obie gminy, wśród badanych czynników zostały oceniane w dolnych granicach skali i wyróżniają się na tle innych obszarów. Uczniowie z tego rejonu wyrażali niskie ogólne zadowolenie z komunikacji zbiorowej oraz przebiegu tras linii komunikacyjnych. Dodatkowo wskazywali na niską częstotliwość jej kursowania w większości z przedziałów czasowych.

Powyższe wskaźniki sugerują ubogość oferty sobóckiej i jordanowskiej komunikacji zbiorowej oraz niezapewnianie odpowiedniego poziomu usług uczniom podróżującym do Wrocławia. Problemem jest także czas dojazdu, który podobnie jak w przypadku gminy Kobierzyce, wynosił powyżej 80 minut, kontrastując z sąsiednimi gminami Mietków i Borów.

W przypadku gminy Sobótka do poprawy jakości komunikacji i czasu dojazdu do szkół może przyczynić się ponowne uruchomienie połączeń na linii kolejowej nr 285. W przypadku sąsiedniego Jordanowa planuje się ponowne uruchomienie linii kolejowej nr 310 Kobierzyce-Piława Główna, jednak w momencie opracowywania niniejszej analizy, nie prowadzono żadnych działań z tym związanych. Zatem należy szukać innych środków do zmiany powyższego stanu.

5.1.3. Gmina Trzebnica

Gmina Trzebnica, podobnie jak gminy Sobótka i Jordanów Śląski, charakteryzuje się bardzo niskimi wartościami ocen zadowolenia oraz częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej. Szczególnie dotkliwie trudności związane z przemieszczaniem się dotyczą uczniów zamieszkujących tereny położone na północ od Trzebny. Obszar ten charakteryzuje się bardzo długim czasem dojazdu do szkoły we Wrocławiu, wynoszącym powyżej 80 minut, co kontrastuje z sąsiadującymi terenami gminy Żmigród czy Prusice.

Niska ocena komfortu podróży komunikacją zbiorową może wynikać z likwidacji mijanek i odtworzeniu jednotorowego przebiegu linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie-Pole – Trzebnica. Długi odcinek jednotorowy ogranicza przepustowość linii, co z kolei przyczynia się do przepełnienia składów pociągów, relacji Trzebnica-Wrocław Główny.

Powyższe ograniczenia nie wyjaśniają długiego czasu dojazdu z gminy do Wrocławia. Dojazd pociągiem z Trzebny do Wrocławia zajmuje około 45 minut, czyli około 12 minut

więcej niż w przypadku Strzelina. Różnice w czasie dojazdu do Wrocławia z gmin Strzelin i Trzebnica sięgają nawet kilkudziesięciu minut na niekorzyść tej ostatniej. Problemy te wynikają najprawdopodobniej z niewielkiego zasięgu linii 326 na obszarze gminy (prowadzi ona tylko do Trzebnicy, znajdującej się na południu gminy). Ponadto, wnosząc po ocenach zadowolenia z komunikacji i częstotliwości kursów w północnych obszarach można stwierdzić, że na długi czas dojazdu do szkoły ma wpływ nieadekwatna oferta komunikacji gminnej Trzebnicy.

5.1.4. Styk gmin Czernica i Długołęka

Kolejnym problematycznym miejscem jest styk gmin Czernica i Długołęka. Na ich obszarze leżą miejscowości Dobrzykowice, Chrzastawa Mała i Wielka, Nadolice Wielkie, Brzezia Łąka. Niemal wszystkie badane aspekty zostały ocenione w tym rejonie bardzo nisko. Uczniowie wskazywali na bardzo niską częstotliwość kursowania środków komunikacji zbiorowej, niski komfort przejazdu oraz wadliwie zaplanowane tras przejazdów i rozmieszczenie przystanków.

Można zauważyć, odbiegający od pozostałych terenów sąsiadujących z Wrocławiem, bardzo długi czas dojazdu uczniów do szkół. Podobnie jak w przypadku gminy Kobierzyce w rejonie tym, nie funkcjonuje transport kolejowy. Na długi czas dojazdu wpływać może również brak rozwiniętej siatki połączeń autobusowych do Wrocławia. Pojazdy komunikacji zbiorowej docierają do Swojczyc, osiedla na peryferiach Wrocławia, w czasie od 22 do nawet 37 minut. Ponadto, główna droga wjazdowa do Wrocławia z tego kierunku nie posiada wystarczającej przepustowości, co znacznie utrudnia tworzenie stabilnej siatki połączeń. Najprawdopodobniej właśnie ten czynnik wpłynął na niską ocenę gmin Czernica i Długołęka w ocenie zadowolenia.

Poprawy sytuacji można upatrywać w uruchomieniu połączeń pasażerskich na linii kolejowej nr 292, obecnie modernizowana i dostosowywana do ruchu pasażerskiego. Konieczne jednak jest zapewnienie dojazd do przystanków/stacji kolejowych z miejscowości pozbawionych transportu kolejowego.

5.1.5. Wschodnie obszary gminy Miękinia

W gminie Miękinia najbardziej problematycznym obszarem jest jej południowa oraz wschodniej część. Wyraźnie widoczny jest, że czas dojazdu z obszaru położonego tuż przy granicy z Wrocławiem bywa dłuższy niż z obszarów położonych bardziej na zachód. Podobnie zadowolenie z komunikacji czy częstotliwości na tym obszarze odbiega od zachodnich terenów

gminy, co wskazuje na złe skomunikowanie rejonu. Jest to szczególnie istotne, biorąc pod uwagę, że na tym obszarze osiedla się coraz więcej ludzi, a co za tym idzie zwiększa się populacja uczniów w rejonie.

Na długi czas dojazdu, dochodzący do nawet 80 minut, wpływać może zakorkowanie dróg wlotowych do Wrocławia. Szczególnie obciążona jest droga krajowa nr 94, biegnąca ze Środy Śląskiej i wchodząca do miasta przez osiedle Leśnica. Zatory drogowe powstające na tej drodze utrudniają przemieszczanie się mieszkańcom południowych terenów gminy, m.in. zamieszkującym Lutynię. Z kolei długi czas dojazdu we wschodniej części gminy można uzasadnić zakorkowaniem drogi wojewódzkiej nr 336.

5.1.6. Gmina Żórawina

Gmina Żórawina znalazła się w niniejszym zestawieniu z powodu niskich ocen wystawionych przez uczniów zamieszkujących przede wszystkim północną część gminy. W większości przypadków uczniowie oceniali komunikację w dolnych graniach skali, wyrażając tym samym swoje niezadowolenie z jakości świadczonych przez komunikację zbiorową. Sytuacja ta jest analogiczna do zaobserwowanej w gminie Miękinia, bowiem po raz kolejny rejon położony w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia charakteryzują się niższymi wynikami w zakresie zadowolenia i częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej.

5.1.7. Gmina Oława i miejska Oława

Zdecydowano się na połączenie w niniejszym zestawieniu obu gmin, ponieważ trudności występujące w północnej części gminy Oława dotyczą również samo miasto Oławę. Uczniowie wskazywali w tym rejonie na niską częstotliwość i komfort przejazdu oraz niedogodność tras komunikacji zbiorowej. Obszar ten charakteryzuje się stosunkowo długim czasem dojazdu do szkół, wynoszącym od 70 do 80 minut.

Na niskie zadowolenie uczniów wpływ mogła mieć niska częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej, nie zaspokajająca potrzeby mobilności uczniów. Długi czas dojazdu może być związany z niewystarczającą przepustowością drogi krajowej nr 94, wprowadzającej ruch do Wrocławia, co wpływa na znaczne wydłużenie czasu potrzebnego do pokonania stosunkowo krótkiego dystansu.

6. Podsumowanie i wnioski

Niniejsze studium dotyczy sytuacji uczniów wrocławskich szkół ponadpodstawowych, uczących się w roku szkolnym 2020/2021. Należy zauważyć, że liczba uczniów z konkretnych miejscowości uczących się we Wrocławiu zmieni się w przyszłym roku szkolnym. Jednak na podstawie niniejszego dokumentu można wskazać problemy, których intensywność nie ulegnie zmianie w dużym stopniu (w przypadku braku zmian w ofertach przewozowych) w nadchodzących latach.

Należy nadmienić, że niniejsze opracowanie stanowi pierwszą tego typu próbę ilościowego i jakościowego opisanie problemu wykluczenia komunikacyjnego młodzieży w regionie, a także w całym kraju. Nie da się porównać więc danych z analizami dotyczącymi innych aglomeracji bądź sytuacji z poprzednich lat w województwie, ponieważ takowe nie istnieją. Bazować w tym wypadku można jedynie na sytuacji obecnej, związanej z obecnie uczącą się młodzieżą.

Głównym założeniem analizy było zbadanie problemu w skali długoterminowej, stąd też poniższe odpowiedzi tyczyć się miały warunków panujących przed obostrzeniami związanymi z pandemią COVID-19. Należy mieć na uwadze, że możliwe są zmiany w transporcie publicznym po zniesieniu obostrzeń, toteż koniecznym będzie zbadanie problemu po powrocie do sytuacji przed pandemią.

Wyniki ankiety, ich opracowanie statystyczne oraz szczegółowa analiza pozwalają na sformułowanie następujących wniosków.

1. Liczbę respondentów należy uznać za wysoką, bo wynoszącą ok. 10% szacowanego ogółu młodzieży dojeżdżającej do szkół ponadpodstawowych Wrocławia. Stąd można przypuszczać, że wyniki analizy są wiarygodne i dobrze odzwierciedlają stopień wykluczenia komunikacyjnego młodzieży okolicznych gmin Wrocławia.
2. Analiza ankiety wskazuje, że niska ocena transportu publicznego skupia się w enklawach, w których kolej nie jest dostępna. W szczególności dotyczy to obszarów gmin Sobótka, Jordanów Śląski, Trzebnica, Długołęka i Czernica.
3. Kolejowe przewozy pasażerskie w aglomeracji Wrocławia stanowią ważny środek przewozów młodzieży dojeżdżającej, ze względu na stosunkowo dobrze rozwiniętą siecią połączeń i dostępność przystanków pasażerskich (70% gmin).
4. Następujące obszary są najgorzej oceniane pod względem dogodności tras w: gmina Sobótka, gmina Jordanów Śląski, wschodnia cz. Gminy Miękinia, centralna cz. gminy

Wisznia Mała, gmina Trzebnica, styk gmin Długołęka i Czernica, gminy Oława i miejska Oława, gmina Żórawina, gmina Borów.

5. Najniższe zadowolenie z jakości usług komunikacji zbiorowej obserwuje się na obszarze: gmin Sobótka i Jordanów Śląski, północnej cz. Gminy Mietków i południowej Kąty Wrocławskie, wschodniej cz. Gminy Miękinia, centralnej cz. gminy Wisznia Mała, gminy Trzebnica, styku gmin Długołęka i Czernica, południowej cz. gminy Oława, gminy Żórawina.
6. Najgorzej oceniany był komfort na obszarze: gmin Sobótka, styku gmin Mietków i Kąty Wrocławskie, północnej i wschodniej cz. gminy Trzebnica, otuliny miasta Oleśnica oraz gminy Oleśnica, styku gmin Długołęka i Czernica, otuliny miasta Oława i gminy Oława.
7. Najdłuższy czas dojazdu charakteryzuje obszary: gmin Sobótka, Jordanów Śląski i Kobierzyce, południowej cz. gminy Miękinia, gminy Malczyce, gminy Trzebnica, styku gmin Długołęka i Czernica.
8. Samorządy gmin należących do zidentyfikowanej otuliny Wrocławia, z której dojeżdża przeszło 90% młodzieży do Wrocławia powinny podjąć działania dla usprawnienia transportu publicznego szczególnie w tym segmencie przewozów. Wydaje się, że wymiana danych pomiędzy samorządami gminy i władzami szkół Wrocławia w zakresie ilości młodzieży dojeżdżającej z danego kierunku pomogłaby w planowaniu transportu publicznego bardziej przyjaznego dla młodzieży.
9. Badanie wskazuje na poważne problemy z zapewnieniem częstotliwości komunikacji zbiorowej, odpowiadającej potrzebom uczniów. W każdej gminie występują różne, nieraz bardzo rozbieżne oceny częstotliwości w zależności od przedziałów czasowych. Dlatego też w przypadku podejmowania ewentualnych działań konieczne jest przeprowadzanie bardziej szczegółowej analizy na zawężonym obszarze.
10. Podobne do niniejszego badania powinny być prowadzone przynajmniej raz w roku. Umożliwiłoby to na dynamiczną optymalizację transportu pasażerskiego i poprawą komfortu życia zarówno mieszkańców Wrocławia, jak i ościennych gmin.
11. Obszary problematyczne ukazane w badaniu charakteryzują się innymi właściwościami, stąd zaleca się dodatkowe analizy, które na calu miałyby zbadać ogólną jakość komunikacji zbiorowej w konkretnym rejonie.

7. Bibliografia

1. **J. Kaczorowski, *Wykluczeni. O likwidacji transportu zbiorowego na wsi i w małych miastach.*** „Przegląd Planisty”, nr. 4 (2019).
2. Tamże.
3. **K. Trammer, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej,*** wyd. Krytyka Polityczna, 2019, s.15-21
4. Tamże.
5. **M. Dulak, B. Jakubowski, *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*** [online]. Dostępny w Internecie: <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku/> [dostęp: 9.04.2021].
6. **K. Trammer, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej,*** wyd. Krytyka Polityczna, 2019, s. 15-21.
7. **J. Dybalski, M. Mosiej, J. Puzyński, T. Syryjczyk, M. Grobelny, *Parkingi a transport zbiorowy w miastach*** [online]. Dostępny w Internecie: https://pobp.org.pl/images/demo/docs/Raport_parkingowy.pdf [dostęp: 11.04.2019]
8. ***Kompleksowe Badania Ruchu - Wrocław 2010/2011*** [online]. Dostępny w Internecie: <https://bip.um.wroc.pl/artukul/565/19091/kompleksowe-badania-ruchu-wroclaw-2010-2011> [dostęp: 13.04.2021]
9. ***Kompleksowe Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu - KBR 2018.*** [online]. Dostępny w Internecie: <https://bip.um.wroc.pl/artukul/565/37499/kompleksowe-badania-ruchu-we-wroclawiu-i-otoczeniu-kbr-2018> [dostęp: 13.04.2021]
10. **P. Słowiński, *Uczniowie mają problem. PKS zlikwidował im dojazd do i ze szkoły,*** Radio Wrocław, 5.09.2019 [online]. Dostępny w Internecie: <https://www.radiowroclaw.pl/articles/view/89684/Uczniowie-maja-problem-PKS-zlikwidowal-im-dojazd-do-i-ze-szkoly> [dostęp 15.04.2021].
11. **M. Stadnicki, *Przepełnione autobusy i problem z dojazdem do szkół. Początek roku był trudny dla uczniów w Wieluniu,*** Dziennik Łódzki, 19.09.2019 [online]. Dostępny w Internecie: <https://dzienniklodzki.pl/przepelnione-autobusy-i-problem-z-dojazdem-do-szkol-poczatek-roku-byl-trudny-dla-uczniow-w-wieluniu/ar/c5-14432865> [dostęp 15.04.2021].
12. **M. Pawłowska, *Uczniowie z powiatu oświęcimskiego mają duże problemy z dojazdem do szkół średnich w Oświęcimiu.*** Gazeta Krakowska, 21.09.2019 [online]. Dostępny w Internecie: <https://gazetakrakowska.pl/uczniowie-z-powiatu-oswiecimskiego-maja-duze-problemy-z-dojazdem-do-szkol-srednich-w-oswiecimiu/ar/c1-14439457> [dostęp 15.04.2021].