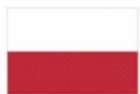




Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



WYNIKI BADAŃ PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW PO AGLOMERACJI OPOLSKIEJ



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Zamawiający:



Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska
ul. Plac Wolności 6, 45-018 Opole
email: biuro@ao.opole.pl
www.aglomeracja-opolska.pl

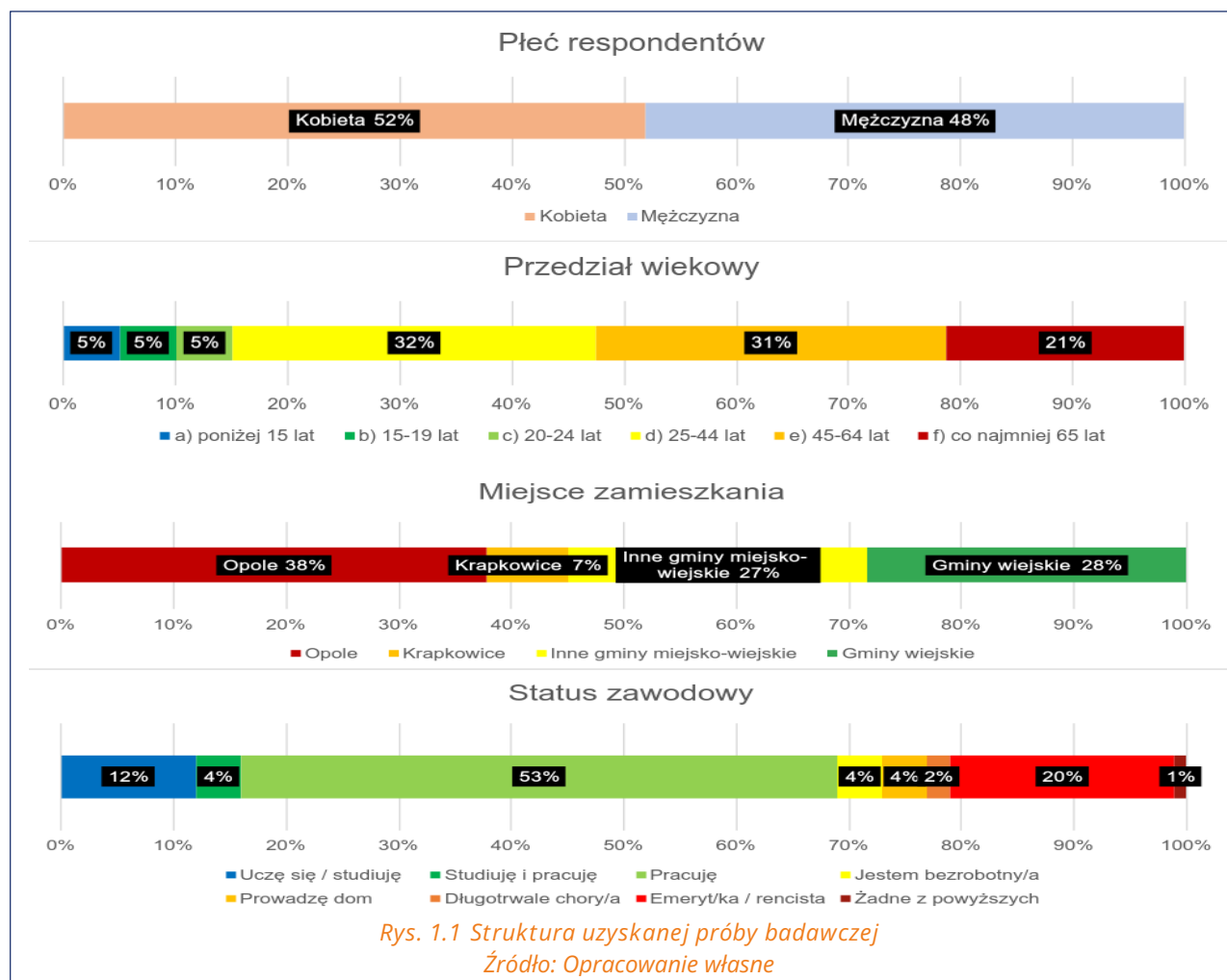
SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	3
1. Wstęp	4
2. Sposób przemieszczania się mieszkańców po Aglomeracji Opolskiej 5	
2.1 Posiadane środki transportu	6
2.2 Cele podróży obligatoryjnych (związanych z pracą i nauką)	7
3. Obecne oraz oczekiwane przez mieszkańców Aglomeracji Opolskiej sposoby przemieszczania się	10
4. Powody wyboru sposobu przemieszczania się	25
5. Powody chęci zmiany sposobu przemieszczania się	28
6. Przyczyny uniemożliwiające podróżowanie w oczekiwany sposób	30
7. Oczekiwane działania usprawniające przemieszczanie się po Aglomeracji Opolskiej	32
8. Ocena stanu infrastruktury transportowej	35
9. Sposób wykorzystania aplikacji lub stron internetowych do czynności związanych z podróżami	38
10. Wpływ oferty transportowej na życiowe decyzje mieszkańców Aglomeracji Opolskiej	40
10.1 Decyzje dot. podjęcia zatrudnienia w aspekcie dojazdu	41
10.2 Podejmowanie decyzji co do miejsca zamieszkania, w aspekcie skomunikowania z uczelnią	42
10.3 Wybór szkoły ponadpodstawowej ze względu na miejsce zamieszkania	43
10.4 Wybór szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania	44
11. Oczekiwane sposoby informowania i edukowania mieszkańców Aglomeracji Opolskiej, w zakresie sposobu przemieszczania się	45
11.1 Ocena dotychczasowego sposobu konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie	46
11.2 Oczekiwana forma konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie	47
12. Podsumowanie	48
13. Spis rysunków	49

1. Wstęp

W ramach diagnozy sytuacji mobilności w Aglomeracji Opolskiej (dalej: AO), przeprowadzono badania społeczne w formie bezpośredniej oraz on-line, w wyniku których zebrano łącznie 1 401 ankiet. Próbę badawczą dobrano zgodnie ze strukturą populacji AO w zakresie wieku, płci oraz aktywności zawodowej. Wśród nich wyodrębniono¹ 387 mieszkańców Opola (dalej: Opole) oraz 634 mieszkańców pozostałych gmin Aglomeracji Opolskiej (dalej: gmin AO). Drobne rozbieżności względem oczekiwanej struktury zostały skorygowane przy użyciu wag powyższych cech. Uzyskaną strukturę badanej populacji przedstawiono na Rys. 1.1.

Prócz ww. badań, przeprowadzono także badanie w formie ankiety audytoryjnej, rozesłanej do przedstawicieli największych zakładów pracy oraz miejsc nauki. Badanie to miało na celu uzupełnienie wyników warsztatów konsultacyjnych w oparciu o indywidualne preferencje ankietowanych. Wnioski z tego badania przedstawiono w dokumencie głównym, tj. w Diagnozie stanu istniejącego i sytuacji w zakresie mobilności w Aglomeracji Opolskiej.



¹ Przy opisywaniu wyników badań informacje zostały podzielone na: mieszkańców AO (mieszkańcy Opola i

wszystkich gmin tworzących Aglomerację Opolską) lub na mieszkańców Opola (Opole bez pozostałych gmin

tworzących AO) oraz na mieszkańców gmin AO (pozostałe gminy tworzące AO bez Opola).

Sposób przemieszczania się mieszkańców po Aglomeracji Opolskiej



2

2.1 Posiadane środki transportu

W Tab. 2.1 przedstawiono odpowiedzi mieszkańców AO dotyczące posiadanych w gospodarstwie środków transportu. Kolorem żółtym zaznaczono dominanty wśród odpowiedzi respondentów. W Opolu najczęściej padały odpowiedzi o posiadaniu przez gospodarstwo domowe jednego samochodu i nie posiadaniu innych środków transportu. W gminach AO każde gospodarstwo domowe posiadało najczęściej

2 samochody i co najmniej 3 rowery. Hulajnogi posiada 19% gospodarstw domowych w Opolu oraz 18% gospodarstw domowych w gminach AO. Skutery i motocykle posiada 7% gospodarstw domowych w Opolu oraz 11% gospodarstw domowych w gminach AO.

Więcej niż jeden samochód posiada 25% gospodarstw domowych w Opolu i 54%

w gminach AO. Prawdopodobnie cały czas wzrasta liczba samochodów. Bez samochodu obywateli 27% gospodarstw domowych w Opolu i tylko 13% gospodarstw domowych w gminach AO.

Sposób wykorzystywania środków transportu, przedstawiono w kolejnym rozdziale.

Tab. 2.1 Posiadane w gospodarstwie domowym środki transportu

Mieszkańcy Opoli					Mieszkańcy gmin Aglomeracji Opolskiej				
Brak	1 szt.	2 szt.	3 i więcej szt.		Brak	1 szt.	2 szt.	3 i więcej szt.	
27%	48%	21%	4%	Samochód osobowy (spalinowy)	13%	33%	37%	17%	Samochód osobowy (spalinowy)
98%	2%	0%	0%	Samochód hybrydowy / elektryczny	99%	1%	0%	0%	Samochód hybrydowy / elektryczny
93%	5%	1%	1%	Skuter / motocykl	89%	11%	0%	0%	Skuter / motocykl
29%	19%	24%	28%	Rower	32%	15%	15%	38%	Rower
81%	12%	6%	1%	Hulajnoga	82%	10%	7%	1%	Hulajnoga

2.2 Cele podróży obligatoryjnych (związanych z pracą i nauką)

Najczęstszymi podróżami w AO są te realizowane z dużą częstotliwością, o stałym charakterze (tzw. podróże obligatoryjne). Należą do nich przede wszystkim podróże z miejsca zamieszkania do miejsca codziennej pracy, szkoły lub uczelni.

Dane przedstawione w tabelach [Tab. 2.2](#) i [Tab. 2.3](#) potwierdzają metropolitalny charakter Opola, do którego ciężą okoliczne gminy AO. W gminach Chrzastowice i Dobrzeń Wielki ponad 70% mieszkańców dojeżdża do miejsca pracy lub nauki w Opolu. [Rys. 2.1](#) obrazuje obniżanie się wielkości podróży obligatoryjnych do Opola wraz z rosnącą odległością od miasta

centralnego. Role centrów lokalnych odgrywają także trzy kolejne po Opolu największe miasta AO: Krapkowice, Zdzeszowice i Ozimek. Krapkowice stanowią centrum lokalne o zasięgu nawet ponadgminnym, w silnym stopniu dla gminy Strzeleczyki oraz w słabszym dla gmin Gogolin i Walce.

Tab. 2.2 Miejsce pracy lub nauki mieszkańców Aglomeracji Opolskiej

Miejsce pracy / nauki	Miejsce zamieszkania									
	Opole	Prószków	Lewin Brzeski	Gminy wiejskie	Niemodlin	Tułowice	Ozimek	Gogolin	Krapkowice	Zdzeszowice
Opole	86%	54%	50%	46%	44%	38%	31%	29%	24%	7%
Krapkowice	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	21%	55%	0%
Zdzeszowice	0%	4%	0%	1%	0%	0%	0%	7%	0%	71%
Ozimek	0%	0%	0%	0%	0%	0%	64%	0%	0%	0%
Gogolin	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	29%	5%	0%
Niemodlin	0%	0%	0%	2%	22%	12%	0%	0%	0%	0%
Lewin Brzeski	0%	4%	13%	1%	4%	0%	0%	0%	0%	0%
Tułowice	0%	0%	0%	0%	0%	37%	0%	0%	0%	0%
Prószków	2%	21%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	2%	0%
Gminy wiejskie	5%	13%	12%	34%	13%	0%	3%	7%	12%	7%
Żadne z powyższych	7%	4%	25%	11%	17%	13%	1%	7%	2%	15%

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 2.3 Miejsce pracy lub nauki mieszkańców gmin wiejskich AO

Miejsce pracy / nauki	Miejsce zamieszkania											
	Chrzastowice	Dobrzeń Wielki	Turawa	Komprachcice	Dąbrowa	Łubniany	Izbicko	Tarnów Opolski	Murów	Popielów	Walce	Strzeleczy
Opole	74%	73%	63%	62%	50%	50%	43%	39%	33%	30%	19%	14%
Krapkowice	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	13%	57%
Inna gmina miejsko-wiejska	0%	0%	6%	8%	6%	6%	0%	4%	0%	10%	13%	0%
Dana gmina wiejska	21%	14%	25%	8%	13%	22%	29%	35%	44%	50%	44%	14%
Pozostałe gminy wiejskie	0%	5%	0%	23%	19%	22%	14%	2%	0%	10%	0%	14%
Żadne z powyższych	5%	9%	6%	0%	13%	0%	14%	19%	22%	0%	13%	0%

Źródło: Opracowanie własne

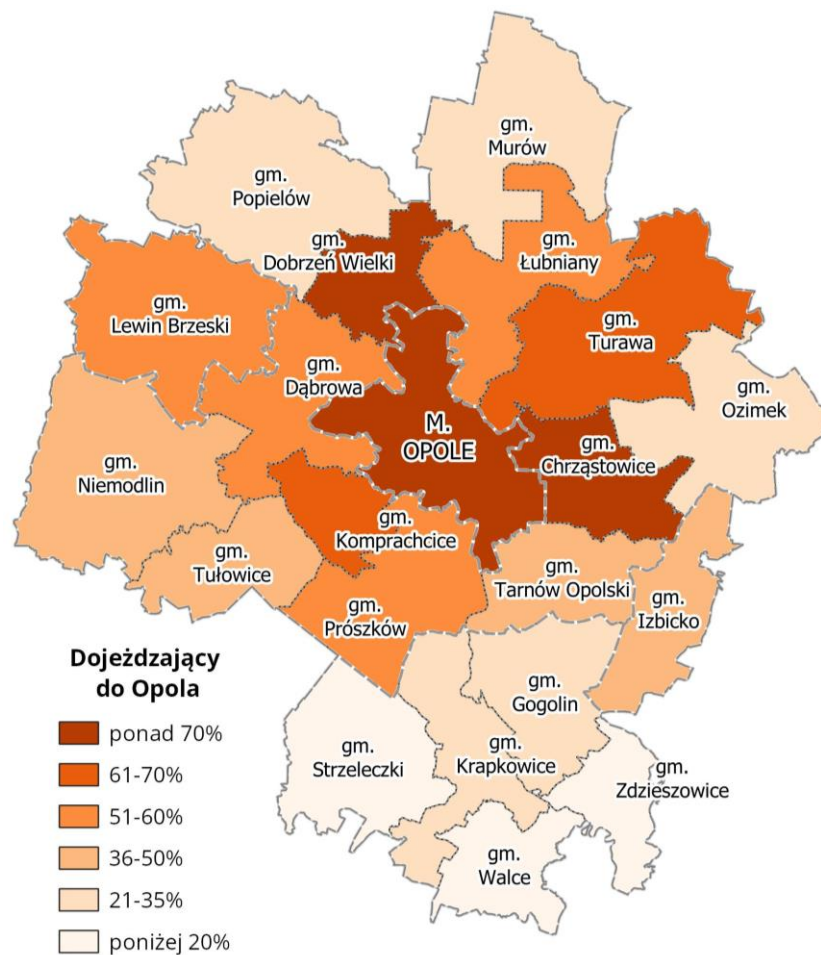
Na terenie gmin: Zdieszowice, Ozimek, Tułowice, Tarnów Opolski i Gogolin, funkcjonują liczne zakłady przemysłowe, które zapewniają im istotny udział zatrudnionych mieszkańców na własnym terenie. Zjawisko to zobrazowano na Rys. 2.2. Do 2016 roku w takiej sytuacji była też gmina Dobrzeń Wielki, na której terenie znajdowała się Elektrownia Opole – trzecia co do wielkości elektrownia węglowa w kraju. Obecnie, od stycznia 2017 roku, znajduje się ona w rozszerzonych granicach miasta Opola. Dzięki zachowanym powiązaniom funkcjonalnym między Osiedlem Energetyk w Dobrzeń Wielkim, gmina ta ma bardzo wysoki udział dojeżdżających do Opola. Gminy Chrzastowice i Turawa też mają wysoki udział, ponieważ podczas zmiany granic Opola w roku 2017, zachowały one swoje miejscowości przylegające do granic miasta Opola, gdzie w istotnym wymiarze zachodzi zjawisko suburbanizacji.

Stosunkowo wysoki udział procentowy realizacji podróży obligatoryjnych wewnątrz gminy mają także gminy: Murów, Popielów i Walce. Nie wynika to jednak z dużej liczby zatrudnionych na terenie gminy, ale mniejszej liczby dojazdów do Opola wynikających z ich peryferyjnego położenia w AO oraz trudniejszego dojazdu do miasta rdzeniowego AO.

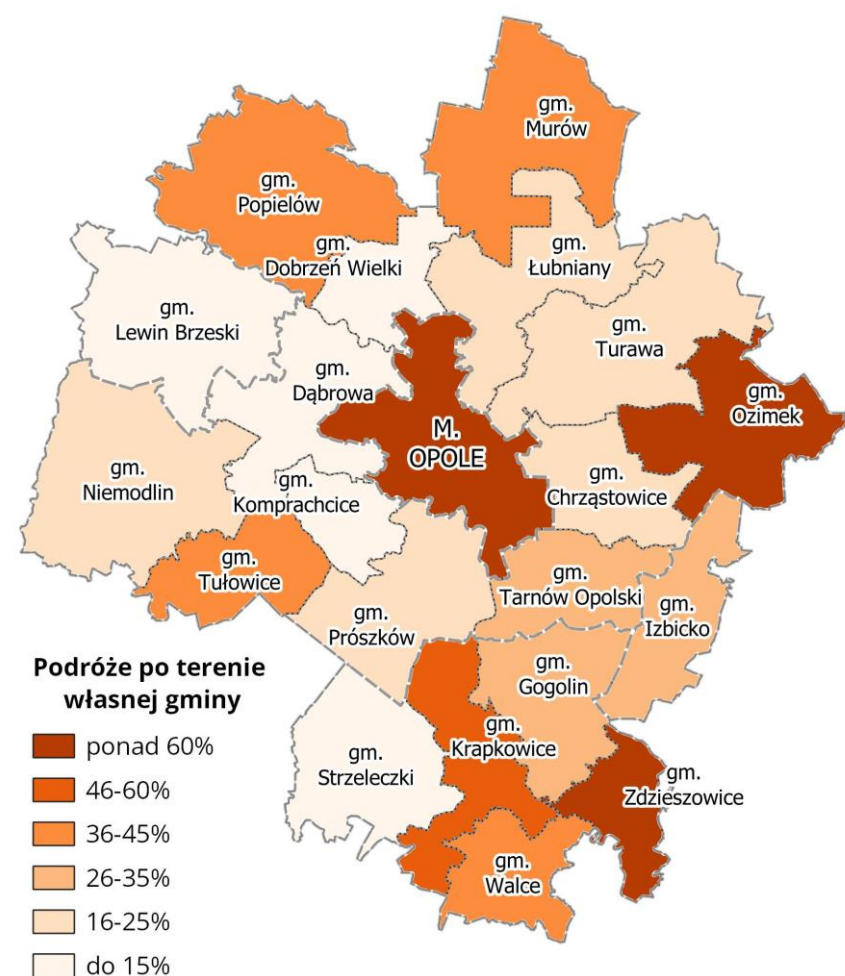
Oprócz gmin AO ciężenie do Opola wykazują także w całości lub dużej części gminy: Kolonowskie, Zębówice i Pokój. Możliwe jest to także w odniesieniu do gmin Zawadzkie i Dobrodzień oraz wsi Mąkoszyce i Tarnowiec w gminie Lubsza, a także wsi Chrzelice i Łącznik w gminie Biała.

Część obszarów AO wykazuje silne powiązania z miastami ościennymi. Gminy Walce i Zdieszowice ciąży także do Kędzierzyna-Koźla, natomiast zachodnie części gmin Popielów i Lewin Brzeski wykazują ciężenie do Brzegu, a wsie Radoszowice i Gracze w gminie Niemodlin

do Grodkowa. Istotne powiązania występują też z Nysą głównie w gminach Tułowice i Niemodlin oraz z Prudnikiem w gminach Strzeleczy i Prószków, a także z Głogówkiem w przygranicznych wsiach gmin Krapkowice i Walce. Gmina Izbicko ma również istotne powiązania ze swoim miastem powiatowym – Strzelce Opolskie. Dodatkowo w gminie Murów występują powiązania z Kluczborkiem, które intensyfikują się w kierunku północno-wschodnim. Oprócz takich sąsiedzkich powiązań respondenci wskazujący „żadne z powyższych” w odniesieniu do miejsca pracy, mieli na uwadze pracę w cyklu tygodniowym w obszarach oddalonych od AO, także za granicą.



Rys. 2.1 Procent mieszkańców gminy, którzy pracują lub uczą się w mieście rdzennym aglomeracji
Źródło: Opracowanie własne



Rys. 2.2 Procent mieszkańców gminy, którzy pracują lub uczą się we własnej gminie
Źródło: Opracowanie własne

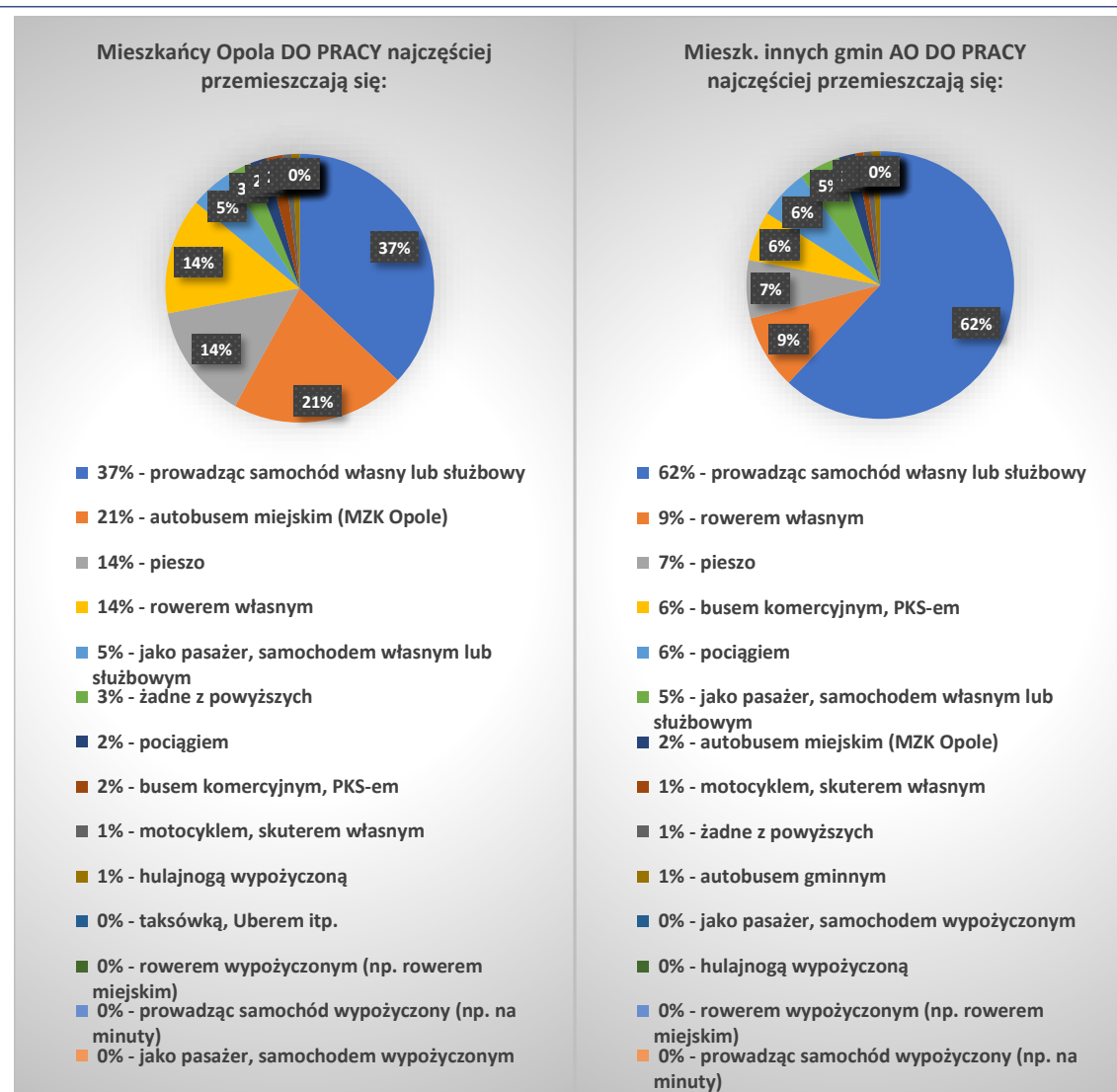
Obecne oraz oczekiwane przez mieszkańców Aglomeracji Opolskiej sposoby przemieszczania się



3

Do pracy 37% mieszkańców Opola dojeżdża prowadząc samochód, a 25% transportem publicznym (21% autobusem miejskim, po 2% busem komercyjnym, PKS-em oraz pociągiem) i tylko po 14% pieszo i rowerem.

Natomiast mieszkańcy gmin AO w 62% przypadków przemieszczają się do pracy prowadząc samochód, a 15% z nich dojeżdża transportem publicznym (po 6% busem komercyjnym, PKS-em oraz pociągiem, 2% autobusem MZK, 1% autobusem gminnym). Kolejne 9% mieszkańców gmin AO dojeżdża do pracy rowerem, a 7% pieszo.



Rys. 3.1 Sposób realizacji podróży do pracy

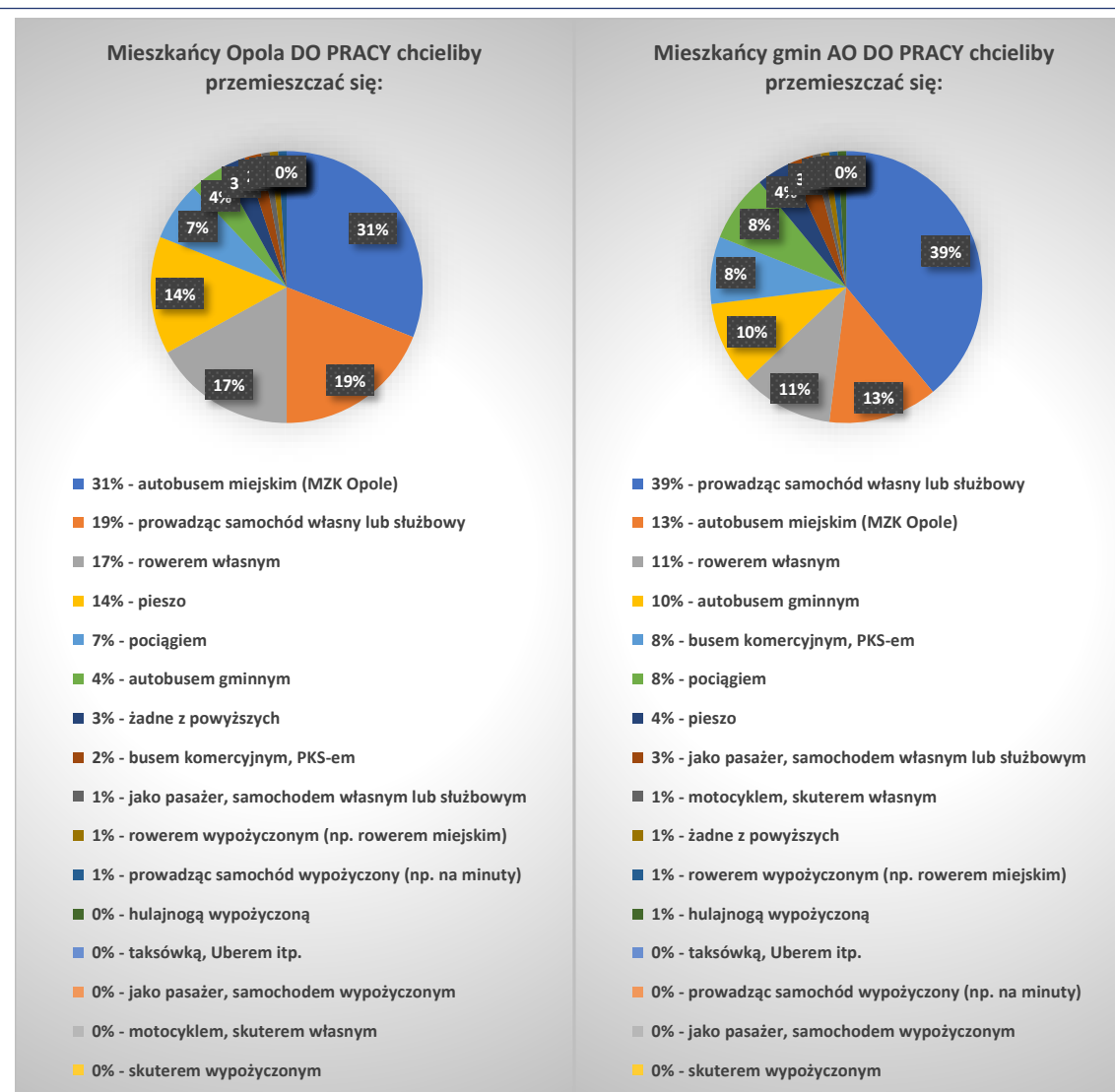
Źródło: Opracowanie własne

Mieszkańcy Opola w 44% deklarują chęć dojazdów do pracy transportem publicznym (w tym 31% autobusem miejskim, 7% pociągiem, 4% autobusem gminnym oraz 2% busem komercyjnym, PKS-em). Obecnie w ten sposób jest realizowanych 25% podróży do pracy. O około połowę rzadziej mieszkańcy Opola chcieliby przemieszczać się prowadząc własny samochód (obecnie 37%, a w deklaracjach chęci tylko 19%). Wśród mieszkańców Opola liczba osób deklarujących chęć skorzystania z roweru przewyższa o 3 p.p. liczbę obecnych użytkowników, a udział podróży pieszych w deklaracjach chęci pokrywa się z obecną strukturą przemieszczania się.

Mieszkańcy gmin AO deklarują w 39% chęć dojazdu do pracy transportem publicznym (13% autobusem MZK, 10% autobusem gminnym, po 8% busem komercyjnym, PKS-em oraz pociągiem). Również 39% mieszkańców gmin AO deklaruje chęć dojazdu prowadząc samochód.

Deklaracje chęci przemieszczania się różnią się względem obecnych sposobów przemieszczania się o +24 p.p. na korzyść transportu publicznego, jednocześnie deklaracje są o 23 p.p. niższe niż obecne dojazdy za kierownicą samochodu.

Takie deklaracje preferencji dają nadzieję na zmianę dotychczasowych prosamochodowych nawyków podróżowania na częstsze korzystanie z transportu publicznego w przemieszczaniu się po AO. Wymaga to usprawnienia transportu



Rys. 3.2 Oczekiwany sposób podróżowania do pracy

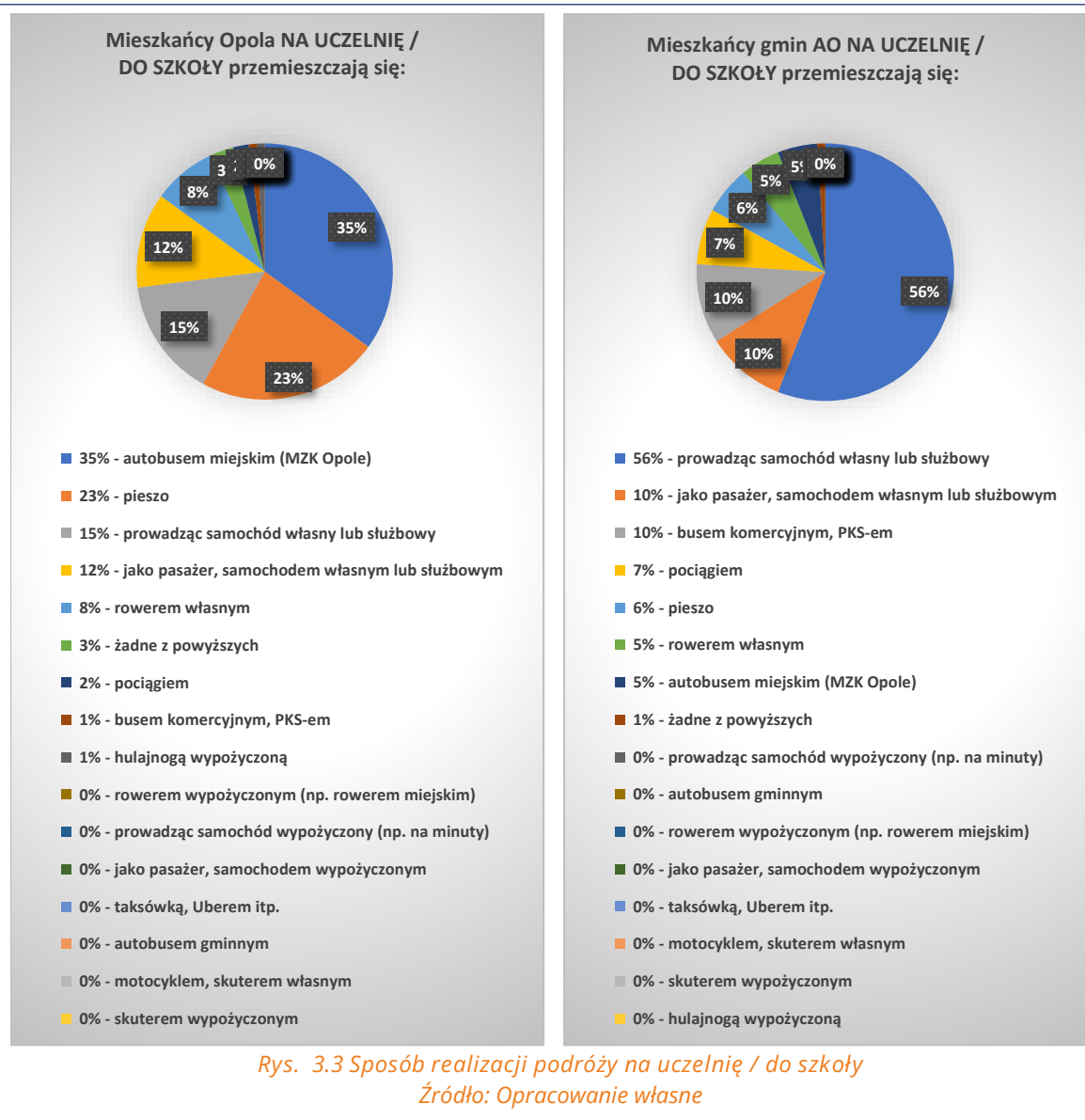
Źródło: Opracowanie własne

publicznego nie tylko poprzez nowoczesny tabor, ale także poprzez lepszą ofertę – nowe linie, częstotliwość, możliwości przesiadania się.

Do szkoły lub na uczelnię 38% mieszkańców Opola dojeżdża transportem publicznym (35% autobusem miejskim, 2% pociągiem oraz 1% busem komercyjnym, PKS-em). Kolejne 23% mieszkańców Opola chodzi pieszo do szkoły lub na uczelnię, 15% dojeżdża prowadząc samochód, 12% jest zawożonych samochodem, a 8% przyjeżdża na rowerze.

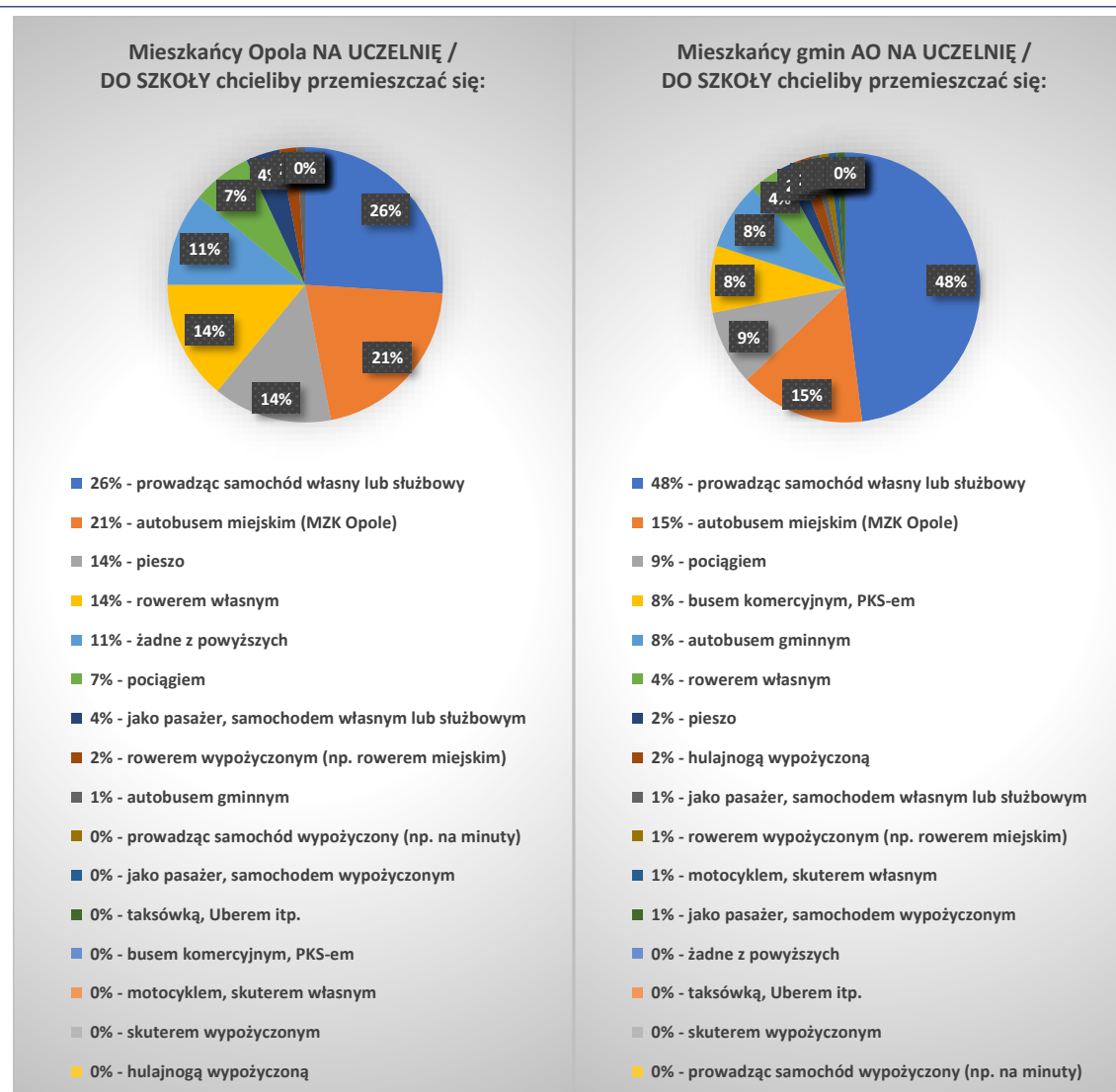
Mieszkańcy gmin AO w 56% przypadków dojeżdżają do miejsca nauki samochodem. Kolejne 10% jest dowożonych samochodem. Transportem publicznym dojeżdża 22% mieszkańców gmin AO (10% busem komercyjnym, PKS-em, 7% pociągiem, 5% autobusem MZK), a tylko 6% porusza się pieszo, a 5% rowerem.

Pomimo tego, że spora część osób dojeżdżających do miejsc nauki jest zbyt młoda by mieć prawo jazdy, to i tak, szczególnie poza Opolem, osiągnięto bardzo duży udział własnego samochodu. Może to wynikać z niezadawalającej oferty transportu publicznego, szczególnie poza zasięgiem sieci komunikacyjnej MZK Opole, a także coraz bardziej osiągalnych kwot związanych z kosztem zakupu własnego, używanego samochodu.



W Opolu uczniowie i studenci deklarują, że chcieliby zwiększyć udział podróży za kierownicą samochodu (obecnie 15%, a w deklaracjach chęci podróżowania 26%). Jednocześnie chęć podróżowania jako pasażer w samochodzie deklaruje tylko 4% mieszkańców Opolu przy obecnym udziale takich podróży wynoszącym aż 12%. Deklarowany jest też wzrost podróży rowerowych kosztem podróży pieszych.

Natomiast w gminach AO uczniowie i studenci deklarują chęć zmniejszenia udziału podróży samochodem (łącznie jako pasażer i kierowca deklaracje chęci są niższe o 17 p.p. niż obecnie dokonywane wybory). Dzięki temu możliwy byłby wzrost udziału transportu publicznego. Deklaracje chęci podróży są łącznie dla transportu publicznego wyższe o 18 p.p. od obecnie dokonywanych wyborów.



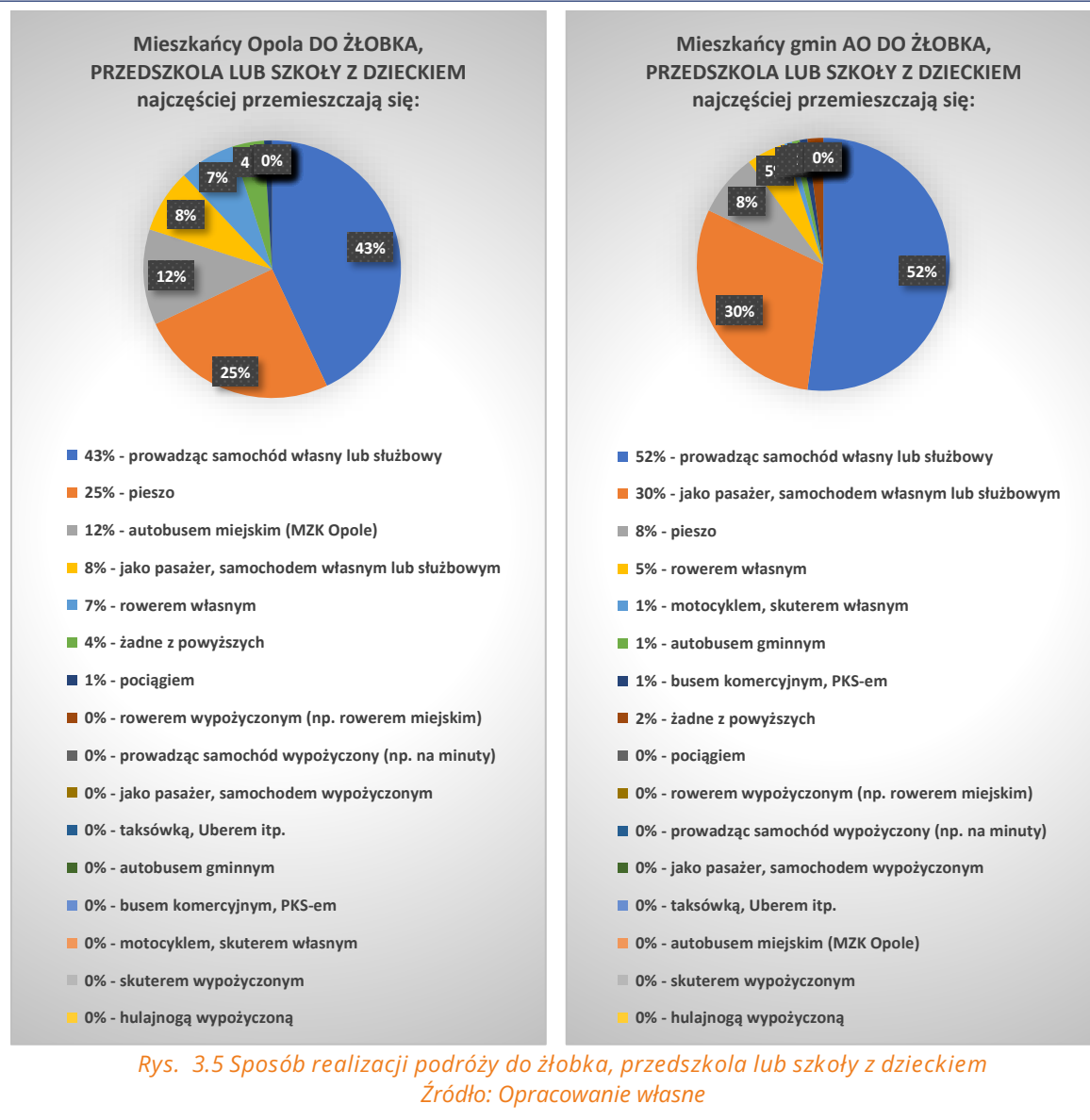
Rys. 3.4 Oczekiwany sposób podróżowania na uczelnię / do szkoły

Źródło: Opracowanie własne

Mieszkańcy Opola odwożąc dzieci do żłobka, przedszkola lub szkoły robią to w 43% prowadząc samochód. Tylko 25% z nich odprowadza dzieci pieszo, a 13% podwozi je transportem publicznym (odpowiednio 12% autobusem miejskim i 1% pociągiem).

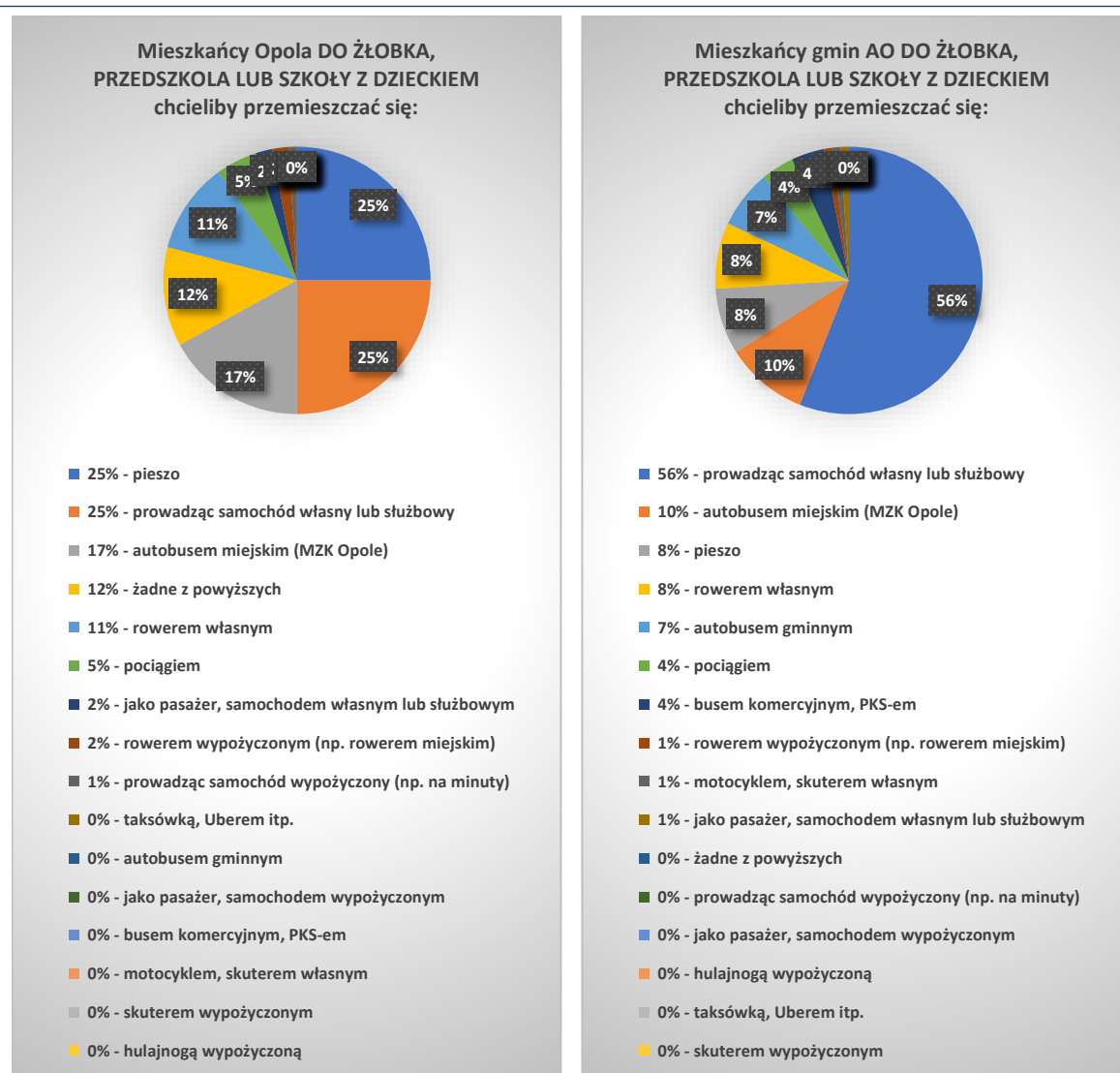
Zdecydowana większość mieszkańców gmin AO podwozi dzieci do szkoły samochodem. Jedynie 8% odprowadza dzieci pieszo. Tak powszechne wykorzystanie samochodu nie wynika tylko z tego, że szkoła jest daleko od miejsca zamieszkania, lecz także z tego, że młodsze dzieci (do mniej więcej 3-4 klasy szkoły podstawowej), nie są na tyle samodzielne, żeby poruszać się po drogach. Są one podwożone głównie w godzinach rannych w drodze rodziców do pracy.

Sieć szkół podstawowych jest dość dobrze rozwinięta na obszarze gmin AO i jeżeli nawet szkoła nie znajduje się w miejscowości zamieszkania dziecka, to gminy organizują dojazd autobusami szkolnymi. Przewozy szkolne są realizowane także w Opolu. Szerokie rozpowszechnienie podwożenia dziecka samochodem w miejsce podróży pieszych, stało się także możliwe dzięki temu, że coraz więcej gospodarstw domowych dysponuje więcej niż jednym samochodem.



Mieszkańcy Opola w deklaracjach chęci podróżowania podczas odwożenia dzieci nie planują istotnych zmian względem obecnego sposobu podróżowania.

Natomiast wśród mieszkańców gmin AO można zauważyć istotny wzrost chęci podróżowania transportem publicznym w podróżach związanych ze żłobkami, przedszkolami i szkołami (deklaracje chęci podróżowania przewyższają o 23 p.p. obecne wybory podróży).



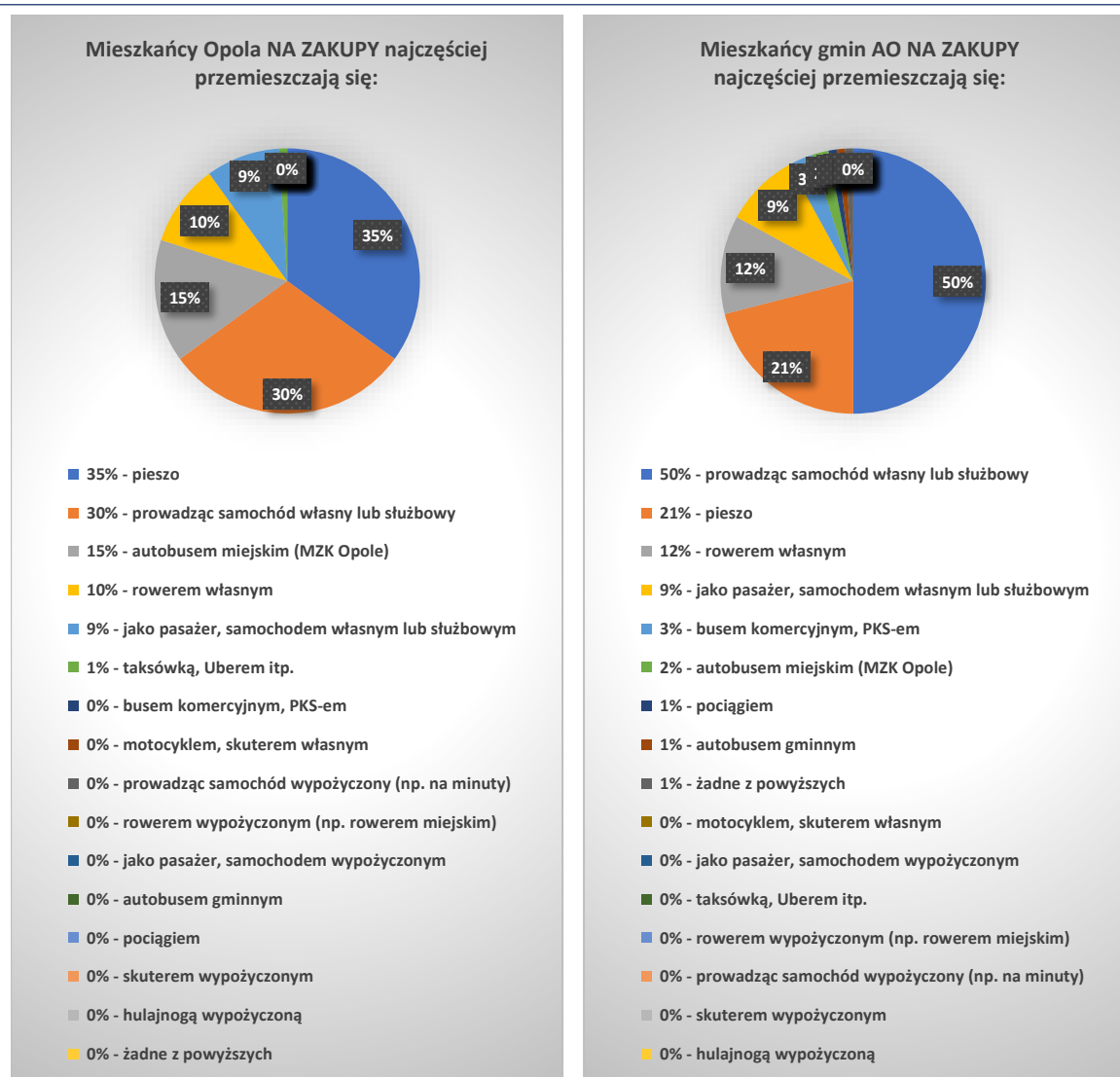
Rys. 3.6 Oczekiwany sposób podróżowania z dzieckiem do żłobka, przedszkola lub szkoły
Źródło: Opracowanie własne

Mieszkańcy Opola w 35% chodzą na zakupy pieszo. Podobna liczba korzysta z samochodu, w tym 30% prowadząc. Natomiast 15% z nich jeździ transportem publicznym MZK Opole.

W gminach AO dokładnie 50% mieszkańców jeździ na zakupy prowadząc samochód, a kolejne 9% jako pasażerowie. Następnie 21% mieszkańców gmin AO chodzi na zakupy pieszo.

Natomiast tylko 7% mieszkańców gmin AO dojeżdża na zakupy transportem publicznym (3% busem komercyjnym i PKS-em, 2% autobusem MZK Opole i po 1% pociągiem i autobusem gminnym).

Dane te wskazują, że w gminach AO dostępność sklepów jest po prostu niższa, niż w Opolu. Trend wypierania lokalnych sklepów przez hipermarkety i dyskonty sprzyja dokonywaniu większych zakupów dalej od domu, a przez to przemieszczaniu się samochodem.

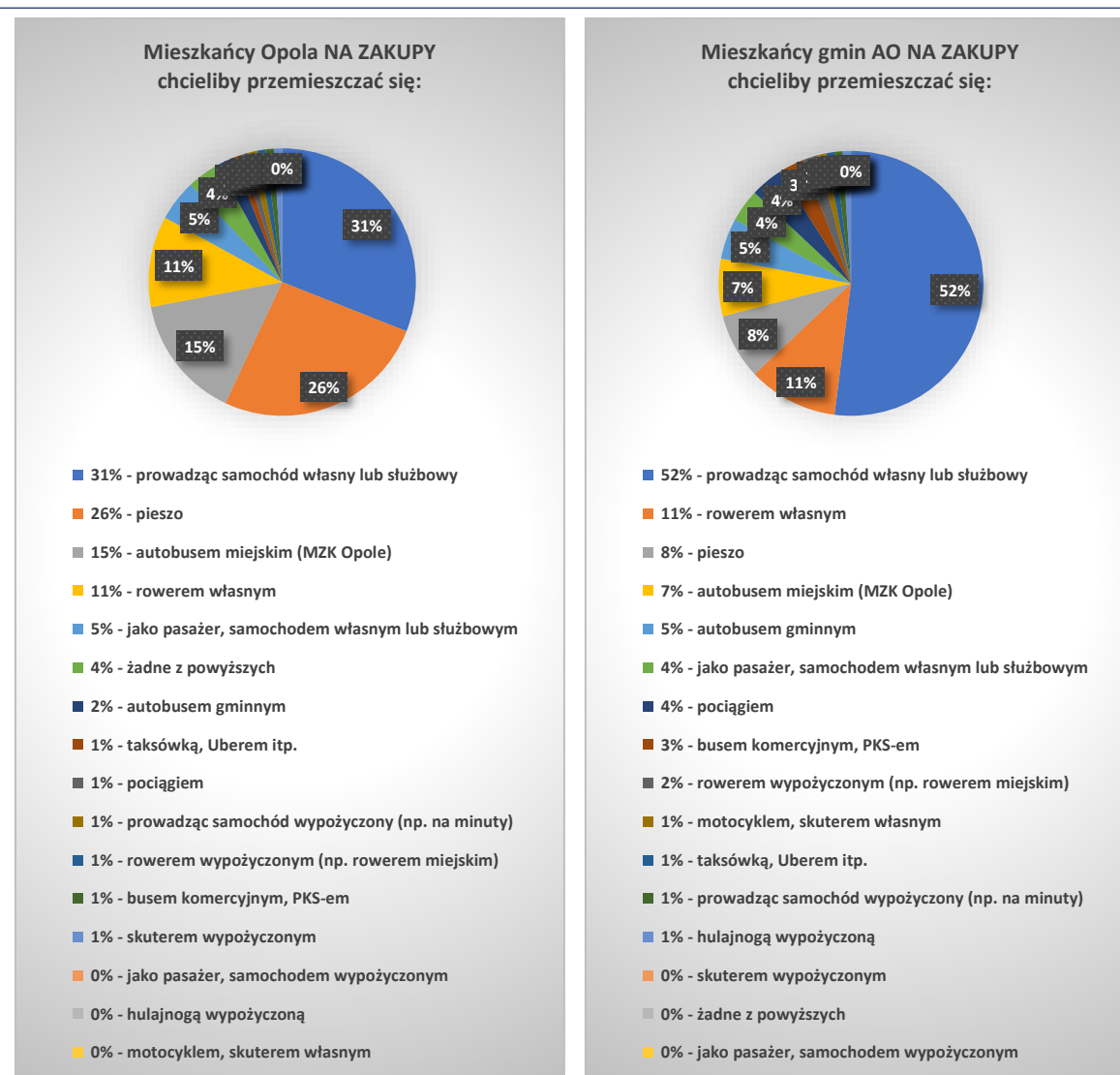


Rys. 3.7 Sposób realizacji podróży na zakupy

Źródło: Opracowanie własne

Podczas podróży na zakupy mieszkańcy AO deklarują, że chcieliby w przyszłości zmniejszyć udział podróży pieszych, szczególnie mieszkańcy innych niż Opole gmin AO gdzie obecnie chodzi pieszo na zakupy 21% mieszkańców, a na przyszłość deklaruje taką chęć jedynie 8%.

Zauważalnie wzrasta deklarowana chęć podróży transportem publicznym w gminach AO innych niż Opole. Obecnie udział ten wynosi 7% (3% autobusem komercyjnym, PKS-em, 2% autobusem MZK, po 1% pociągiem oraz autobusem gminnym), a deklarowana chęć podróży wynosi 19% (7% autobusem MZK, 5% autobusem gminnym, 4% pociągiem, 3% autobusem komercyjnym, PKS-em)



Rys. 3.8 Oczekiwany sposób podróżowania na zakupy

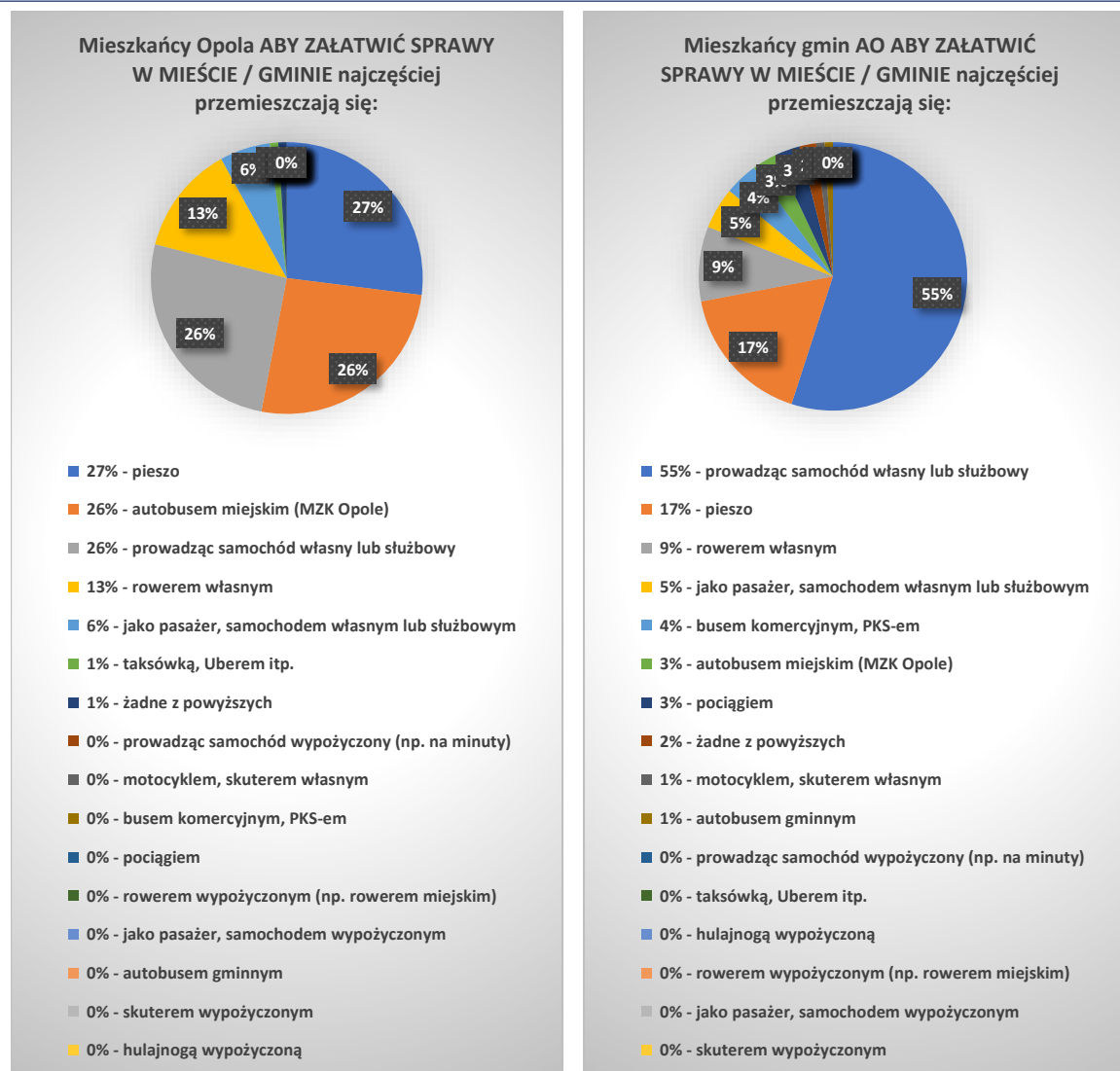
Źródło: Opracowanie własne

Mieszkańcy Opola załatwiają sprawy w mieście - w urzędach i nie tylko, docierając w podobnym stopniu transportem publicznym, pieszo i prowadząc samochód. Mieszkańcy gmin AO aż w 55% przypadków wybierają samochód, a jedynie 17% podróży odbywa się pieszo.

Ponad dwu i półkrotnie większy udział podróży transportem publicznym na terenie miasta Opola, niż w gminach AO, wynika nie tylko z możliwości dojazdu nim z każdej części Opola do centrum lub w inny rejon miasta. Głównym powodem tak wysokiego udziału jest często trudny do przewidzenia czas potrzebny na załatwianie spraw oraz niska podaż miejsc parkingowych przy urzędach. Dlatego też, w takiej sytuacji większą elastyczność w Opolu zapewnia kursująca z wyższą częstotliwością komunikacja miejska.

Mieszkańcy gmin AO muszą natomiast dojechać do urzędu zlokalizowanego w siedzibie gminy, co sprawia, że najdogodniejszym i najszybszym sposobem dojazdu jest własny samochód.

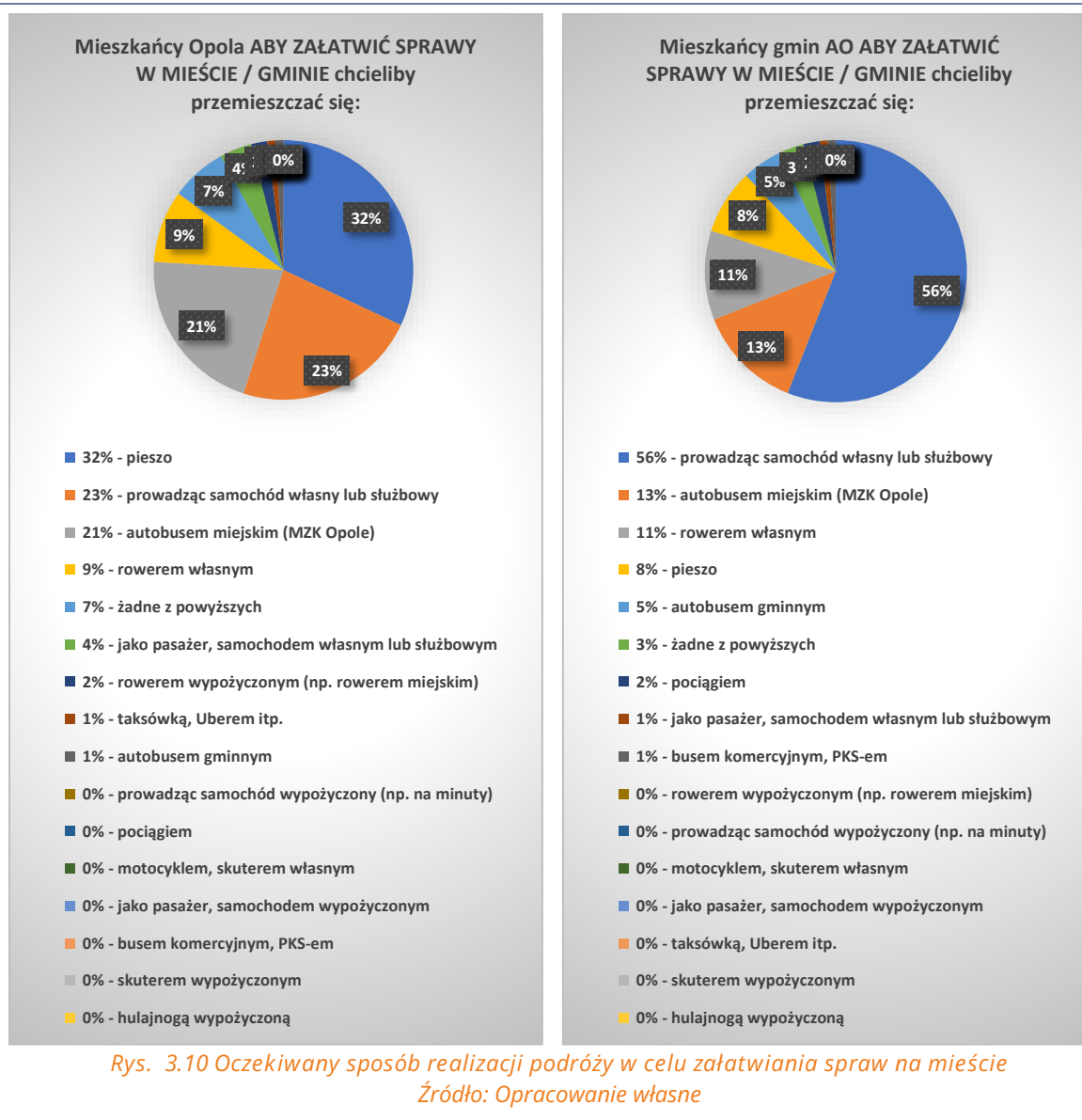
Podobnie udział podróży pieszych w Opolu jest wyższy, ponieważ w gminach AO siedziba gminy znajduje się często w innej miejscowości, niż miejscowość zamieszkania i podróż piesza wymagałaby pokonania nieakceptowalnego dystansu i związanych z tym zbyt wysokich nakładów czasu i sił.



Rys. 3.9 Sposób realizacji podróży w celu załatwiania spraw na mieście¹

Źródło: Opracowanie własne

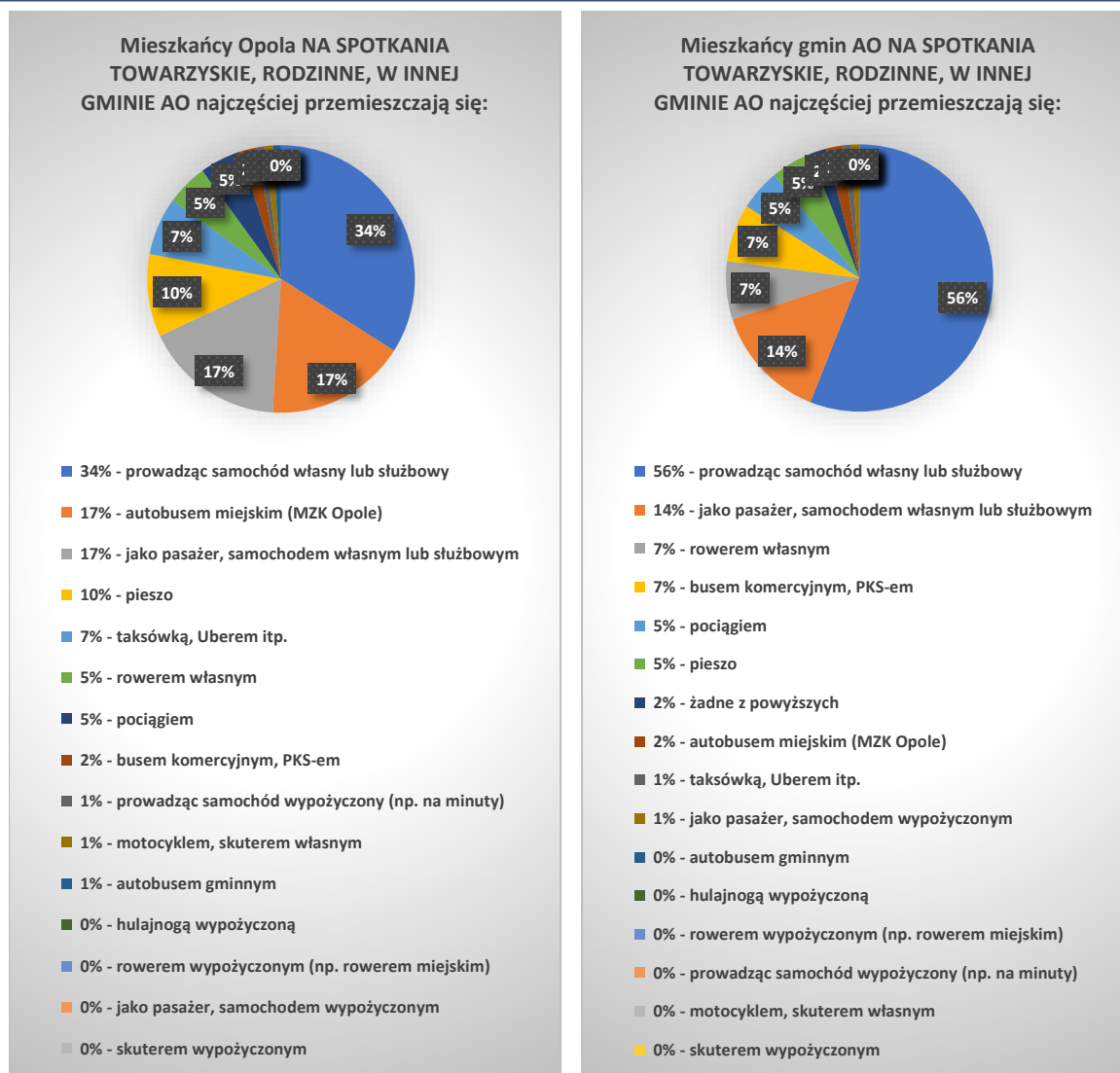
W podróżach związanych z załatwianiem sprawy w mieście lub w gminie, jedynymi istotnymi zmianami jest deklarowane zmniejszenie udziału podróży pieszych (w gminach AO nawet o 9%) oraz deklarowana chęć zwiększenia o 10% udziału podróży transportem publicznym wśród mieszkańców gmin AO.



Mieszkańcy Opola na spotkania towarzyskie i rodzinne odbywające się poza Opolem docierają w 34% przypadków prowadząc samochód. Stosunkowo wysoki - 7% udział w tych podróżach, mają przejazdy taksówkami, uberem itp. Po 17% podróży odbywa się jako pasażer samochodu oraz jako pasażer autobusu miejskiego. W podróżach poza miasto zauważalną rolę odgrywa pociąg, dlatego też łącznie z transportu publicznego korzysta 25% mieszkańców Opola.

W gminach AO 56% podróży jest realizowana samochodem, a następnie 14% podróży jako pasażer. Deklarowały to także osoby nieposiadające samochodu w gospodarstwie domowym – najczęściej osoby starsze, po które przyjeżdża ktoś z rodziny.

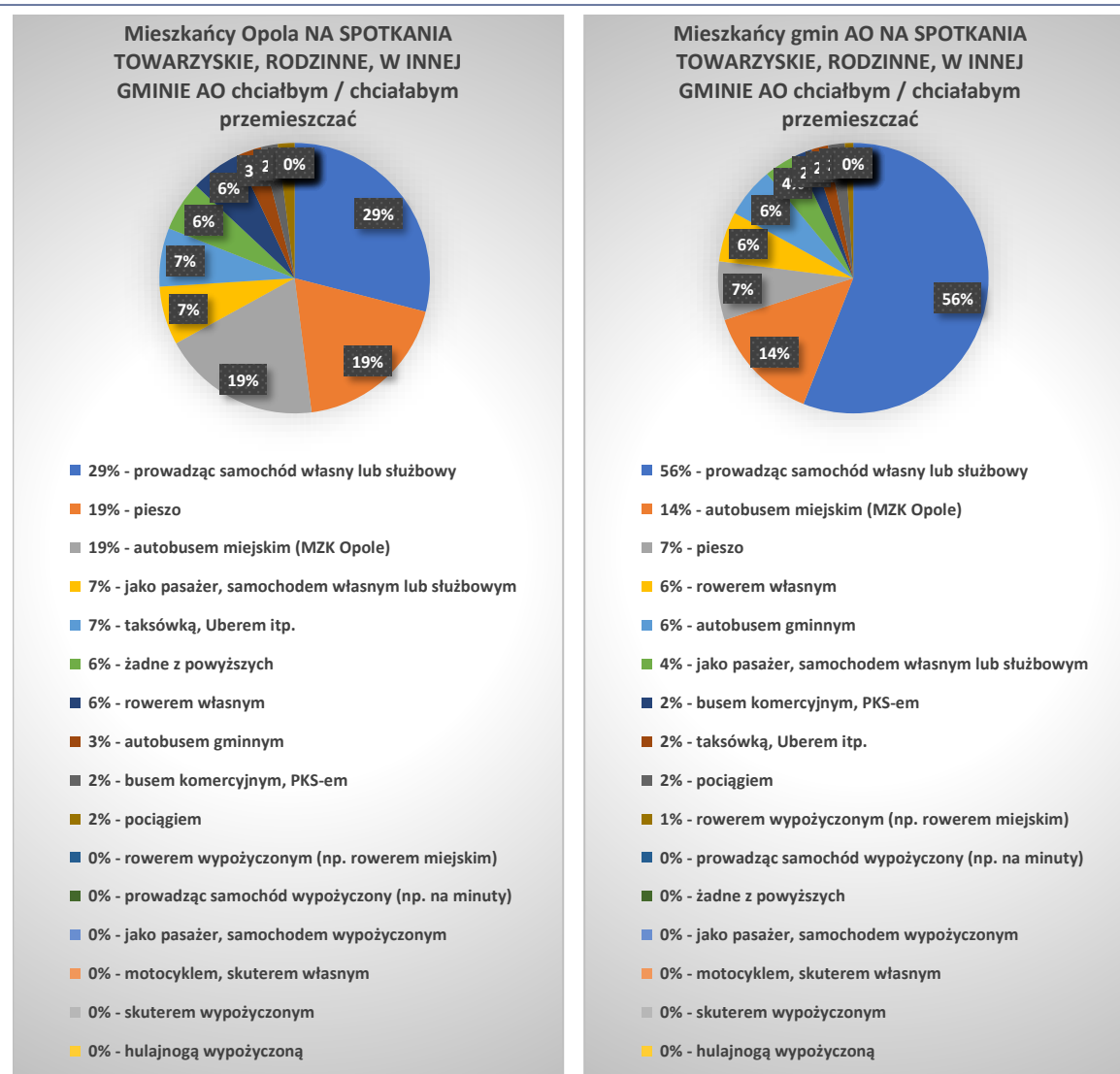
Wiele takich podróży odbywa się wieczorami i w weekend. Są to pory kiedy autobusy komercyjne i gminne nie docierają już do wielu miejscowości. Możliwe jest, że na część z takich spotkań wiążących się z konsumpcją alkoholu, mieszkańcy gmin AO dojeżdżaliby i powracali, korzystając z możliwości bezpiecznej podróży transportem publicznym.



Rys. 3.11 Sposób realizacji podróży na spotkania np. rodzinne
Źródło: Opracowanie własne

Podczas podróży związanych ze spotkaniami towarzyskimi i rodzinnymi mieszkańcy AO chcieliby, żeby zwiększył się udział podróży transportem publicznym kosztem podróży samochodem jako pasażer.

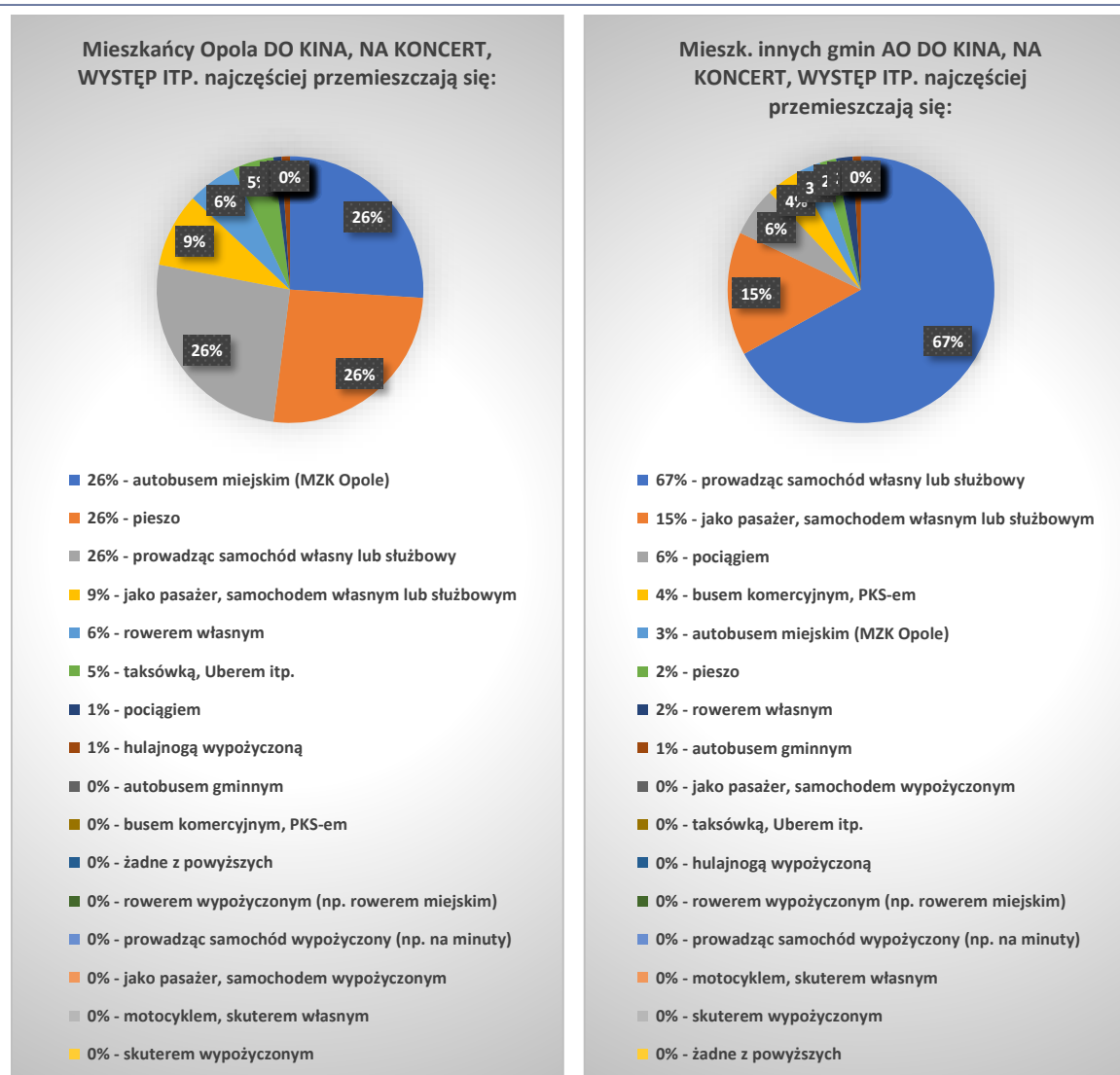
Jednak i tak jako najpopularniejszy środek nadal 29% mieszkańców Opola i aż 56% mieszkańców gmin AO, wskazuje samochód.



Rys. 3.12 Oczekiwany sposób realizacji podróży na spotkania
Źródło: Opracowanie własne

Najwięcej respondentów w Opolu zadeklarowało w równym udziale 26%, że na imprezy kulturalne jeździ komunikacją miejską lub porusza się pieszo lub dojeżdża samochodem, kierując go.

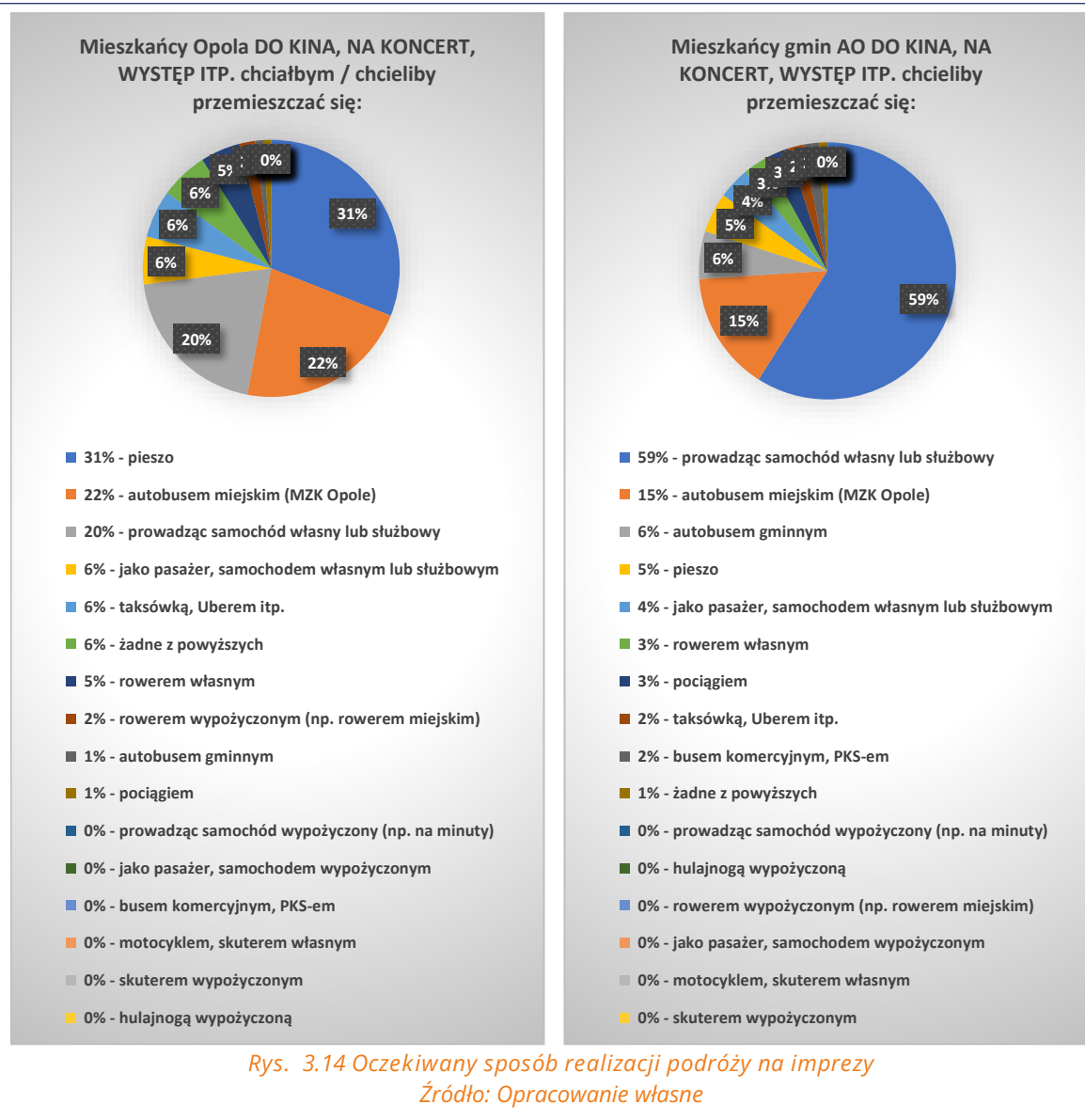
Wśród mieszkańców gmin AO aż 82% z nich dojeżdża na imprezy kulturalne samochodem, w tym 67% kierując. Widoczna tu jest jeszcze większa marginalizacja podróży niesamochodowych, niż w przypadku spotkań towarzyskich i rodzinnych. Jej przyczyny są podobne, ponieważ imprezy kulturalne również odbywają się najczęściej wieczorami i w weekendy. Wtedy oferta transportu publicznego, poza siecią MKZ Opole, jest bardzo mała, a niekiedy jej brak.



Rys. 3.13 Sposób realizacji podróży na imprezy
Źródło: Opracowanie własne

W podróży związanych z kulturą, mieszkańcy Opola deklarują chęć zwiększenia udziału podróży pieszych o 5% względem poziomu obecnie realizowanego.

Mieszkańcy gmin AO deklarują chęć zwiększenia wykorzystania transportu publicznego o 12 p.p. względem obecnie podejmowanych decyzji transportowych (+12 p.p. autobusem MZK, +5 p.p. autobusem gminnym, -2 p.p. busem komercyjnym, PKS-em, -3 p.p. pociągiem).



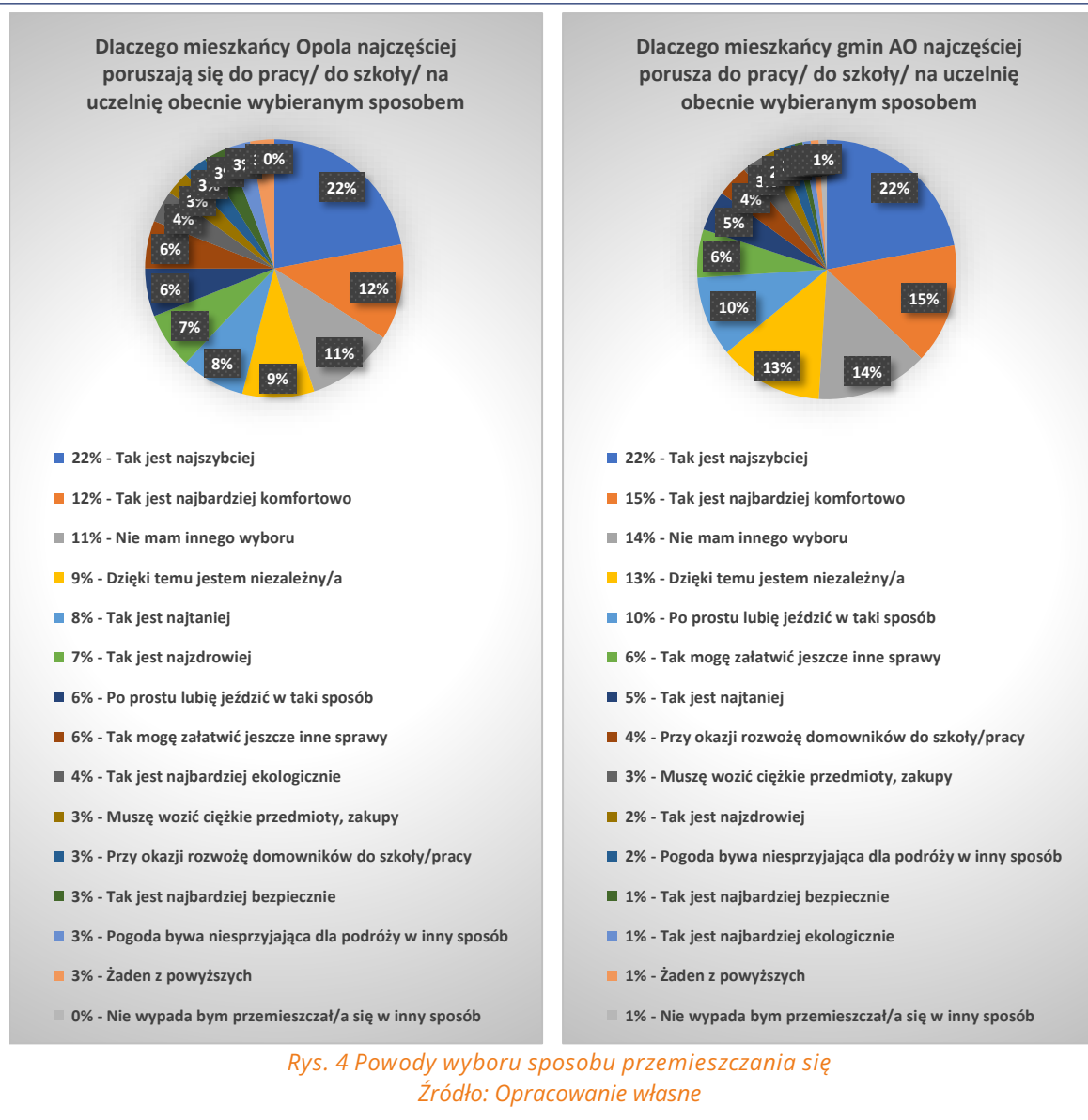
Powody wyboru sposobu przemieszczania się



4

Rys. 4 pokazuje, że motywacje w wyborze sposobu przemieszczania się są podobne zarówno wśród mieszkańców Opola, jak i gmin AO. W obydwu grupach najczęściej wybieraną odpowiedzią, która uzyskała po 22%, jest „tak jest najszybciej”. Wynika to też z tego, że obecnie w społeczeństwie to właśnie czas jest kluczowym czynnikiem. Takie odpowiedzi respondentów mogą być również wskazówką, że do zmiany sposobu przemieszczania się mieszkańców AO może przekonać możliwość oszczędności czasu, rozumianego jako cały czas trwania podróży od źródła (od drzwi) do celu (do drzwi). Istotne w tym obszarze jest ograniczanie czasu oczekiwania na pojazd transportu publicznego (szczególnie komunikacji autobusowej), poprzez skracanie czasu przejazdu (priorytet w ruchu) oraz zwiększanie częstotliwości kursowania. W jednym z kolejnych pytań mieszkańcy Opola te dwa działania uznali za najważniejsze.

Również drugi wybór respondentów pokrywa się w obydwu grupach. Poczucie komfortu jest cenione wyżej niż przystępne koszty przejazdu. Wśród mieszkańców gmin AO jest ono wskazywane nawet trzykrotnie częściej. Takie proporcje powinny być jedną z podstaw analizy przed organizowaniem darmowej komunikacji.



Także trzecia pod względem udziału procentowego odpowiedź jest prawie taka sama dla mieszkańców Opola i gmin AO – „nie mam innego wyboru”. Aż około 75% mieszkańców AO porusza się obecnie samochodem, dlatego też może to wskazywać na niesatysfakcjonującą ich ofertę transportu publicznego lub jego brak.

Kolejna wspólna odpowiedź – „Jestem niezależny/a”, prawdopodobnie wiąże się także z niesatysfakcjonującą ofertą transportu publicznego. Szczególnie istotna jest obawa, że w przypadku przedłużenia wizyty lub spotkania, respondent nie zdąży na autobus, co przy obecnej małej częstotliwości kursowania (szczególnie niskiej

w gminach AO), będzie wiązało się z długim oczekiwaniem na kolejny kurs.

Kwestiami ekologii przy podejmowaniu decyzji o wyborze sposobu przemieszczania kieruje się tylko 4% mieszkańców Opola oraz jeszcze mniej, bo tylko 1% mieszkańców gmin AO.

Powody chęci zmiany sposobu przemieszczania się

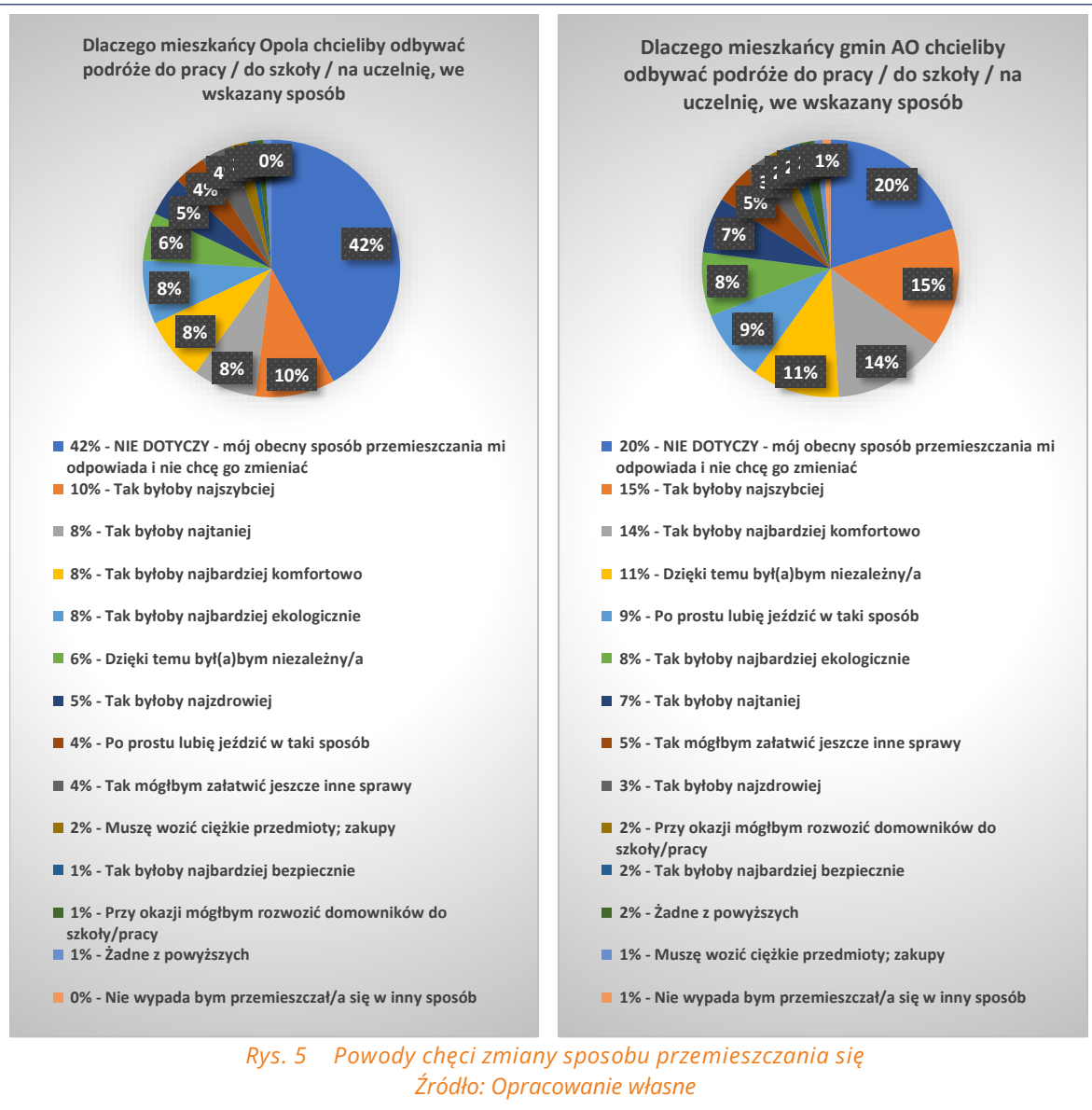


5

Wśród mieszkańców Opola 42% z nich jest zadowolonych z obecnego sposobu przemieszczania się, a 58% chciałoby go zmienić. Natomiast wśród mieszkańców gmin AO tylko 20% jest zadowolonych z obecnego sposobu przemieszczania się, natomiast aż 80% z nich chciałoby zmian w stosunku do stanu obecnego.

Mieszkańcy AO, którzy chcą zmienić swój sposób przemieszczania się, wskazują czas podróży jako najważniejszy czynnik motywujący wybór innego niż obecnie sposobu przemieszczania się. Wysoką pozycję zajmuje komfort podróży, ale wśród mieszkańców Opola jego udział procentowy ustępuje bardziej pragmatycznym czynnikom.

W swoich planach wyboru przyszłego sposobu przemieszczania się, kwestią ekologii chce kierować się tylko po 8% mieszkańców Opola i gmin AO. W przypadku mieszkańców gmin AO jest to i tak aż 8-krotny wzrost względem obecnego wpływu na decyzje o sposobie przemieszczania się po AO.



Przyczyny uniemożliwiające podróżowanie w oczekiwany sposób



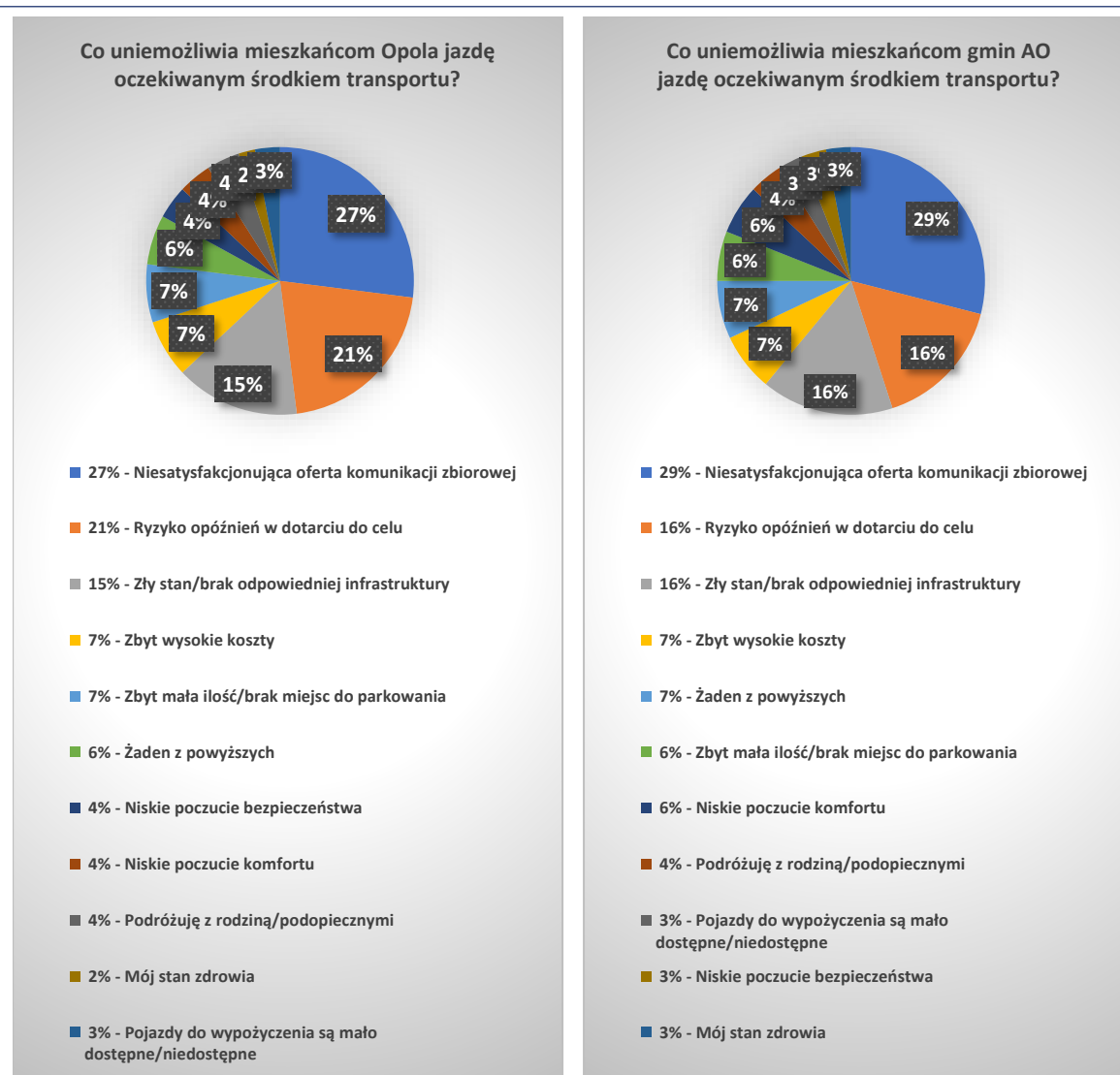
6

Jako największą przeszkodę w przemieszczaniu się w oczekiwany sposób mieszkańcy AO (27% mieszkańców Opola i 29% mieszkańców gmin AO), podają niesatysfakcjonującą obecnie ofertę komunikacji zbiorowej. Najczęściej zgłaszane są oczekiwania względem siatki połączeń i częstotliwości kursowania.

Kolejną pod względem ważności poruszaną kwestią jest ryzyko opóźnień w dotarciu do celu. Aż 21% mieszkańców Opola oraz niewiele mniejsza grupa mieszkańców gmin AO – 16%, obawia się skutków kongestii drogowej w aspekcie nie dotarcia na czas do celu podróży.

Jako istotne bariery w realizacji podróży w pożądaną sposób wymieniane są niedostatki infrastruktury. Kolejne miejsca zajmują odpowiedzi, które wyraźnie precyzują, że mieszkańcy Opola oczekują na pierwszym miejscu odpowiedniej infrastruktury dla komunikacji miejskiej, a na drugim dla ruchu rowerowego. Natomiast mieszkańcy gmin AO oczekują przede wszystkim infrastruktury dla komunikacji gminnej i międzygminnej, a następnie lepszej infrastruktury drogowej dla samochodów.

Po 7% mieszkańców Opola i gmin AO powstrzymuje od wyboru dojazdu samochodem niska podaż miejsc parkingowych, a najmniej istotna jest mała dostępność pojazdów systemów współdzielonych.



Rys. 6 Powody uniemożliwiające przemieszczanie się w oczekiwany sposób
Źródło: Opracowanie własne

Oczekiwane działania usprawniające przemieszczanie się po AO



7

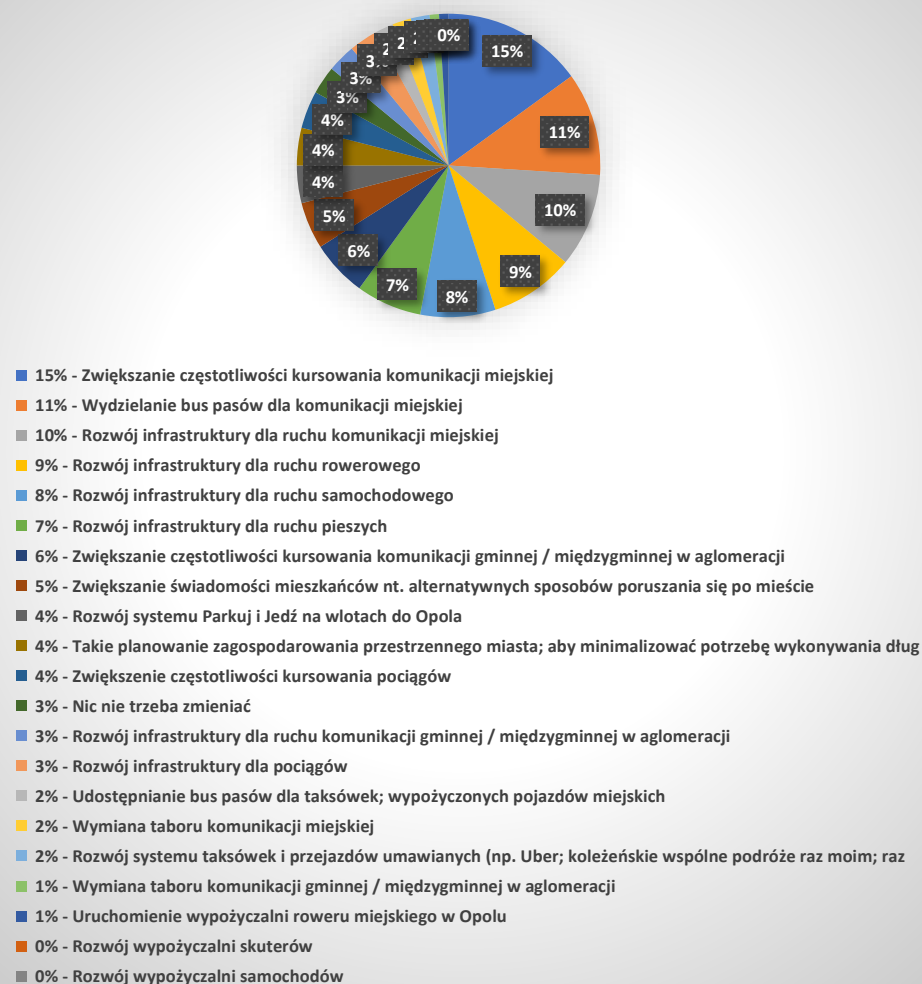
Mieszkańcy Opola wskazywali jako najważniejsze dla nich szereg działań związanych z poprawą funkcjonowania komunikacji miejskiej. Najbardziej istotnymi dla nich są: zwiększenie częstotliwości kursowania, poprawa punktualności poprzez tworzenie buspasów oraz dalszy rozwój infrastruktury dedykowanej komunikacji miejskiej. Ze względu na wymianę w ostatnich latach dużej liczby autobusów MKZ Opole na nowe oraz obsługę linii gminnych coraz bardziej nowoczesnym taboru, mieszkańcy AO wskazali potrzebę wymiany taboru jako mniej istotną.

Mniej respondentów wskazało na potrzebę rozwoju infrastruktury dla pozostałych dziedzin transportu. Tylko 4% mieszkańców Opola wskazywało na projekty miękkie mające na celu zwiększenie świadomości mieszkańców oraz potrzebę inwestycji w parkingi P+R.

Dla mieszkańców gmin AO najważniejsza jest częstotliwość kursowania transportu publicznego gminnego i międzygminnego. Dostrzegają oni także bardzo wyraźnie potrzebę rozwoju infrastruktury dla linii gminnych i międzygminnych.

Mieszkańcy gmin AO wysoko ocenili inne projekty związane z transportem publicznym. Po 7% z nich chciałoby odpowiednio

Jakie działania są najważniejsze dla mieszkańców Opola?



Rys. 7.1 Działania usprawniające przemieszczanie się po AO wskazane przez mieszkańców Opola
Źródło: Opracowanie własne

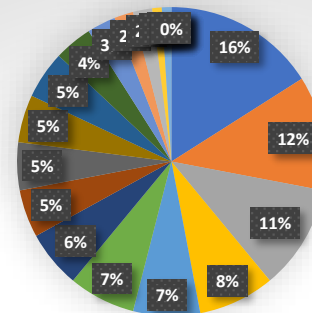
zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów oraz komunikacji miejskiej.

Mieszkańcy gmin AO nie odczuwają natomiast potrzeby rozwoju transportu współdzielonego – taksówek i car-sharing.

Mniej istotny dla mieszkańców gmin AO jest rozwój infrastruktury dla ruchu samochodowego. Jest to związane z obecnie realizowanymi przez nich podróżami, jednak deklarują oni chęć ograniczenia wykorzystywania samochodu. Potrzeby infrastruktury rowerowej i pieszej zostały ocenione na nieco niższym poziomie.

Większym poparciem niż projekty infrastrukturalne, cieszą się te które mają budować zaufanie do transportu publicznego.

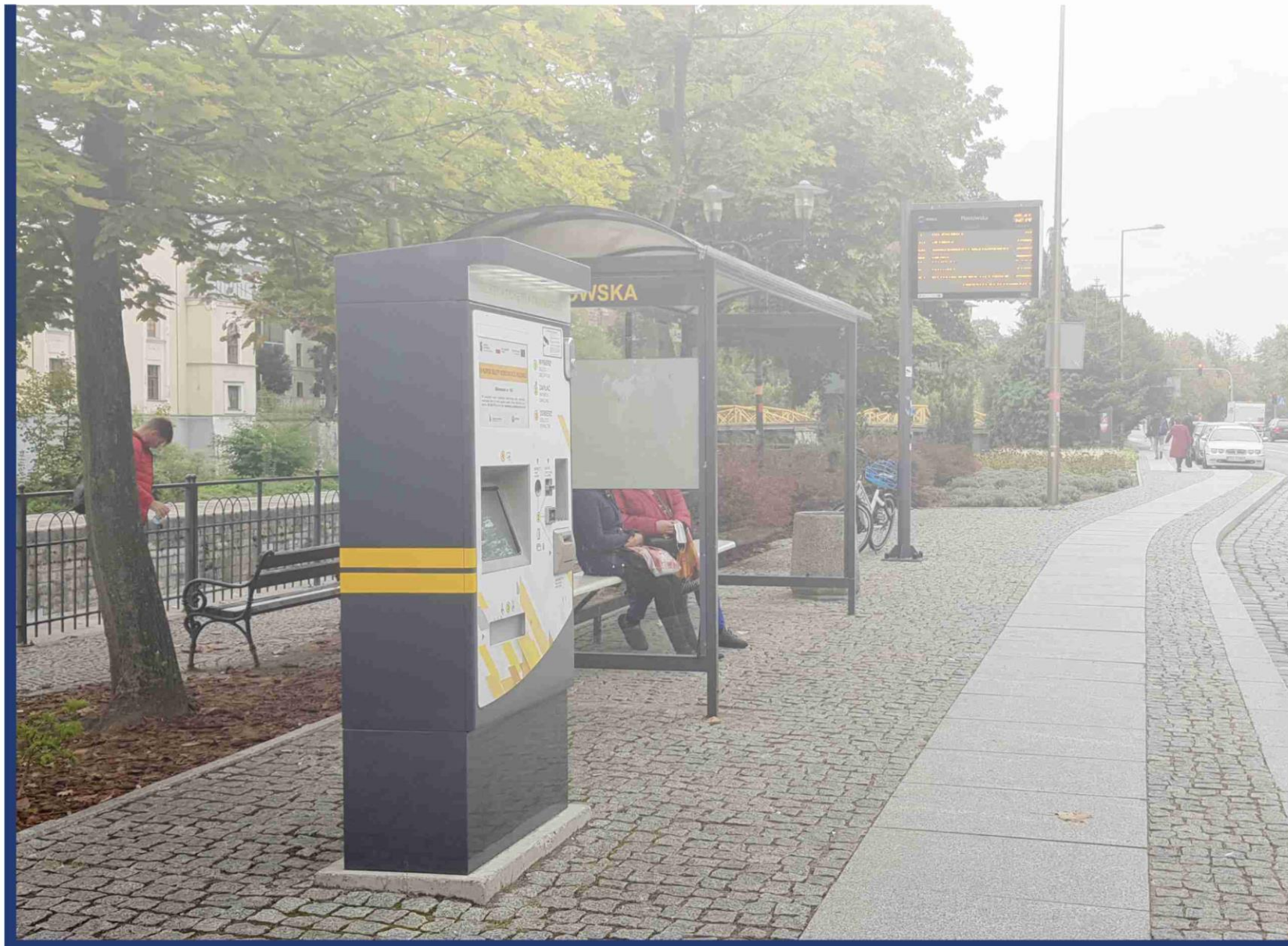
Jakie działania są najważniejsze dla mieszkańców gmin AO?



- 16% - Zwiększanie częstotliwości kursowania komunikacji gminnej / międzygminnej w aglomeracji
- 12% - Rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji gminnej / międzygminnej w aglomeracji
- 11% - Rozwój infrastruktury dla ruchu samochodowego
- 8% - Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego
- 7% - Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów
- 7% - Zwiększanie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej
- 6% - Wymiana taboru komunikacji gminnej / międzygminnej w aglomeracji
- 5% - Wydzielanie bus pasów dla komunikacji miejskiej
- 5% - Rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji miejskiej
- 5% - Rozwój infrastruktury dla pociągów
- 5% - Nic nie trzeba zmieniać
- 4% - Rozwój systemu Parkuj i Jedź na wlotach do Opola
- 3% - Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszych
- 2% - Takie planowanie zagospodarowania przestrzennego miasta; aby minimalizować potrzebę wykonywania dług
- 2% - Zwiększanie świadomości mieszkańców nt. alternatywnych sposobów poruszania się po mieście
- 1% - Rozwój systemu taksówek i przejazdów umawianych (np. Uber; koleżeńskie wspólne podróże raz moim; raz
- 1% - Wymiana taboru komunikacji miejskiej
- 0% - Udostępnianie bus pasów dla taksówek; wypożyczonych pojazdów miejskich
- 0% - Uruchomienie wypożyczalni roweru miejskiego w Opolu
- 0% - Rozwój wypożyczalni skuterów
- 0% - Rozwój wypożyczalni samochodów

Rys. 7.2 Działania usprawniające przemieszczanie się po AO wskazane przez mieszkańców gmin AO
Źródło: Opracowanie własne

Ocena stanu infrastruktury transportowej



Mieszkańcy AO są w zasadzie zadowoleni z poziomu infrastruktury transportowej. Najkorzystniej oceniony został stosunkowo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego dla jego niechronionych uczestników oraz w zakresie transportu publicznego, a także dobra dostępność do infrastruktury transportu zbiorowego.

Dobrze oceniana jest także infrastruktura dla pieszych i rowerzystów, pomimo że mieszkańcy AO zgłaszają brak ciągłości tras rowerowych.

Mieszkańcy gmin AO wyraźnie wskazują na niską dostępność do autobusów gminnych i komercyjnych.

Najniżej postrzegana jest infrastruktura związana z dostępnością do samochodów systemu car-sharing oraz do miejsc parkingowych. Oznaczać to może, że opinie mieszkańców AO w kwestii dostępności do transportu publicznego (liczba kursów, częstotliwości kursowania, nowe linie), odbijają się nadal wysokim poziomem korzystania z samochodów, co przekłada się na niską podaż miejsc parkingowych.

Tab. 8.1 Ocena infrastruktury transportowej przez mieszkańców Opola

Poziomdobry i doskonały	Poziom akceptowalny	Poziomkrytyczny i mierny	
27%	50%	22%	Stan techniczny chodników i przejść dla pieszych
26%	51%	23%	Ciągłość chodników
35%	48%	17%	Lokalizacja przejść dla pieszych
30%	49%	21%	Poziombezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych
36%	46%	18%	Stan techniczny tras rowerowych
18%	43%	38%	Ciągłość tras rowerowych
25%	54%	21%	Poziombezpieczeństwa na trasach rowerowych
19%	53%	28%	Poziombezpieczeństwa na drogach
12%	35%	54%	Dostępność miejsc parkingowych dla samochodów
39%	52%	9%	Dostępność przystanków komunikacji miejskiej w Opolu
44%	51%	5%	Jakość i poziombezpieczeństwa na przystankach komunikacji zbiorowej w Opolu
22%	40%	37%	Dostępność miejsc parkingowych dla rowerów (parkingi rowerowe/ stojaki na rowery)
24%	52%	24%	Jakość i poziombezpieczeństwa na parkingach rowerowych/ stojakach na rowery
17%	29%	54%	Dostępność samochodów do wypożyczenia (np. na minuty)
36%	51%	13%	Dostępność do taksówek, ubera itp.
15%	39%	47%	Dostępność do komunikacji gminnej / międzygminnej w Aglomeracji Opolskiej
26%	50%	24%	Dostępność do pociągów w Aglomeracji Opolskiej
13%	50%	38%	Dostępność do komercyjnych busów / PKS-ów na terenie Aglomeracji Opolskiej
28%	58%	14%	Jakość i poziombezpieczeństwa na stacjach i przystankach transportu zbiorowego AO

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 8.2 Ocena infrastruktury transportowej przez mieszkańców gmin AO

Poziomdobry i doskonały	Poziom akceptowalny	Poziomkrytyczny i mierny	
56%	14%	30%	Stan techniczny chodników i przejść dla pieszych
46%	15%	40%	Głębokość chodników
55%	22%	23%	Lokalizacja przejść dla pieszych
58%	19%	23%	Poziombezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych
39%	16%	45%	Stan techniczny tras rowerowych
32%	8%	59%	Głębokość tras rowerowych
46%	14%	40%	Poziombezpieczeństwa na trasach rowerowych
53%	11%	37%	Poziombezpieczeństwa na drogach
36%	8%	56%	Dostępność miejsc parkingowych dla samochodów
58%	30%	12%	Dostępność przystanków komunikacji miejskiej w Opolu
59%	28%	13%	Jakość i poziombezpieczeństwa na przystankach komunikacji zbiorowej w Opolu
53%	14%	33%	Dostępność miejsc parkingowych dla rowerów (parkingi rowerowe/ stojaki na rowery)
54%	17%	29%	Jakość i poziombezpieczeństwa na parkingach rowerowych/ stojakach na rowery
31%	8%	61%	Dostępność samochodów do wypożyczenia (np. na minuty)
54%	13%	34%	Dostępność do taksówek, ubera itp.
30%	9%	61%	Dostępność do komunikacji gminnej / międzygminnej w Aglomeracji Opolskiej
45%	11%	44%	Dostępność do pociągów w Aglomeracji Opolskiej
42%	12%	46%	Dostępność do komercyjnych busów / PKS-ów na terenie Aglomeracji Opolskiej
59%	19%	22%	Jakość i poziombezpieczeństwa na stacjach i przystankach transportu zbiorowego AO

Źródło: Opracowanie własne

Sposób wykorzystania aplikacji lub stron internetowych do czynności związanych z podróżami

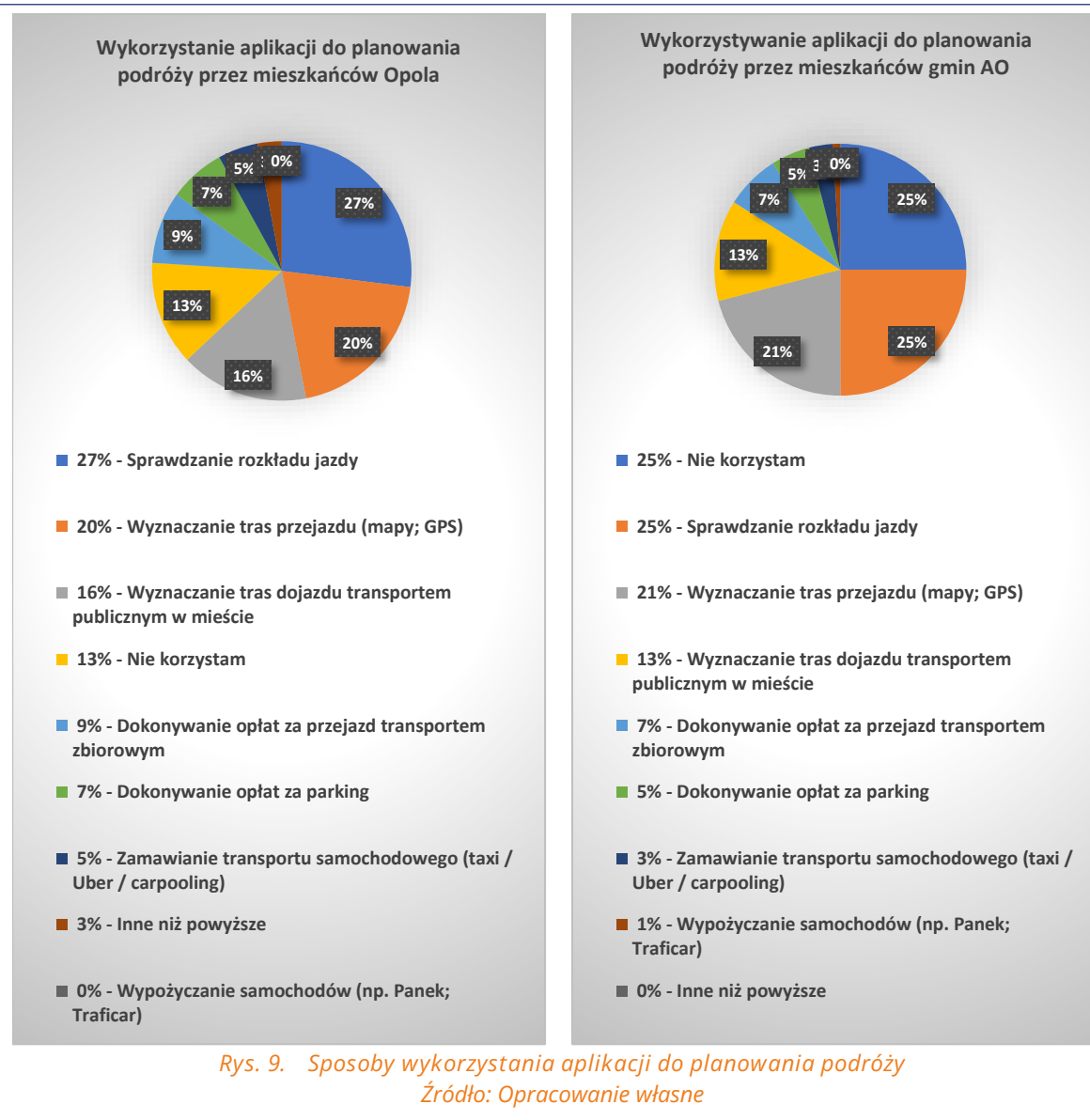


Aż 87% mieszkańców Opola i 75% mieszkańców gmin AO, korzysta z aplikacji mobilnych w telefonie lub ze stron internetowych przy planowaniu podróży po AO. Najczęściej są to pasażerowie transportu publicznego, którzy sprawdzają godziny odjazdu z danego przystanku.

Natomiast kierowcy najczęściej sprawdzają optymalną trasę planowanego przejazdu.

Mieszkańcy AO w mniejszym stopniu dokonują za pośrednictwem aplikacji opłat m.in. za przejazd transportem publicznym lub za postój w SPP.

Tylko 13% mieszkańców Opola oraz aż 25% mieszkańców gmin AO w ogóle nie korzysta z aplikacji mobilnych przy podróżach po AO.



Wpływ oferty transportowej na życiowe decyzje mieszkańców Aglomeracji Opolskiej



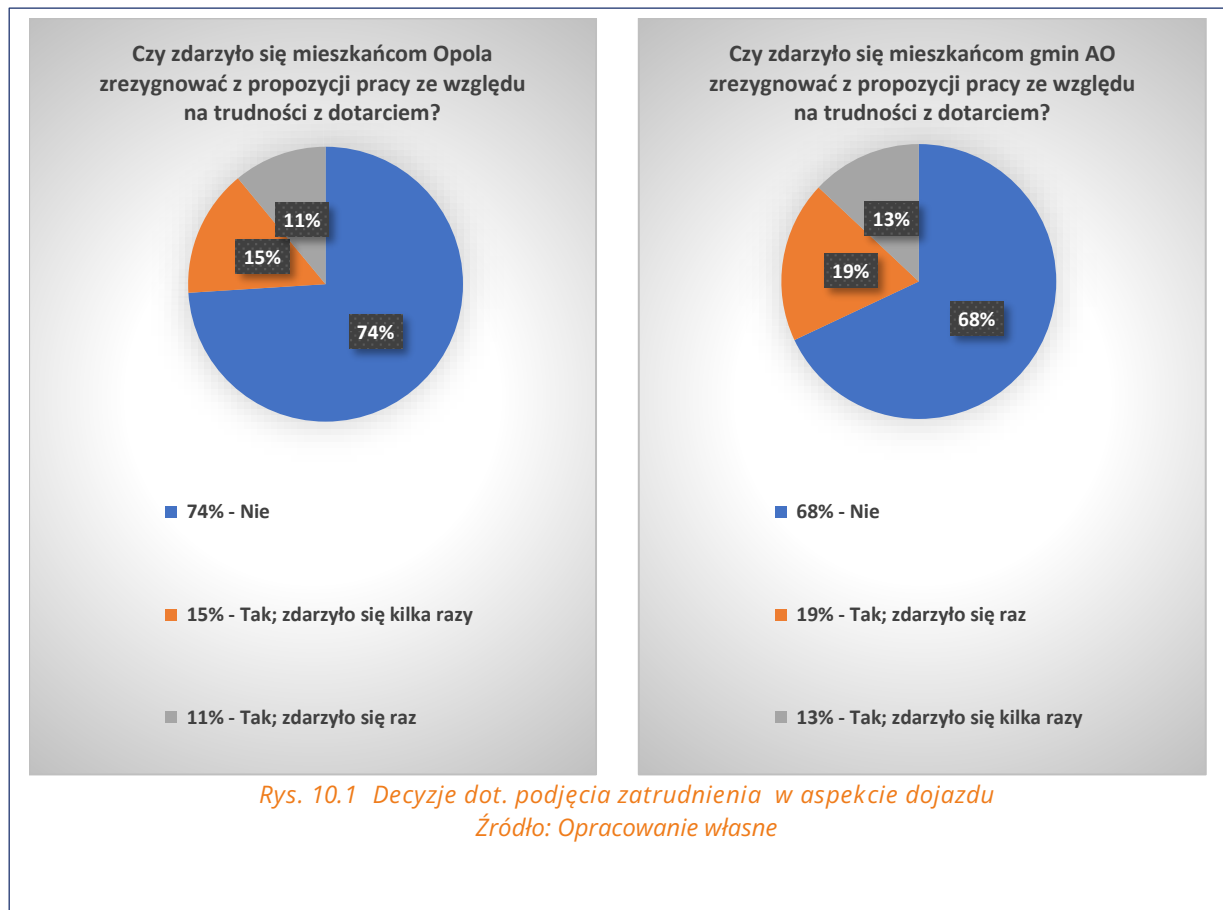
10

10.1 Decyzje dot. podjęcia zatrudnienia w aspekcie dojazdu

Mając na uwadze odpowiedzi mieszkańców AO w sprawie rezygnacji z podjęcia pracy w aspekcie trudności z dojeżdżaniem do niej, można wnioskować że przede wszystkim transport publiczny nie jest jeszcze postrzegany jako niezawodny środek komunikacji, a spore obszary gmin: Popielów, Murów, Lewin Brzeski, Niemodlin i Strzeleczki są nadal zagrożone wykluczeniem komunikacyjnym.

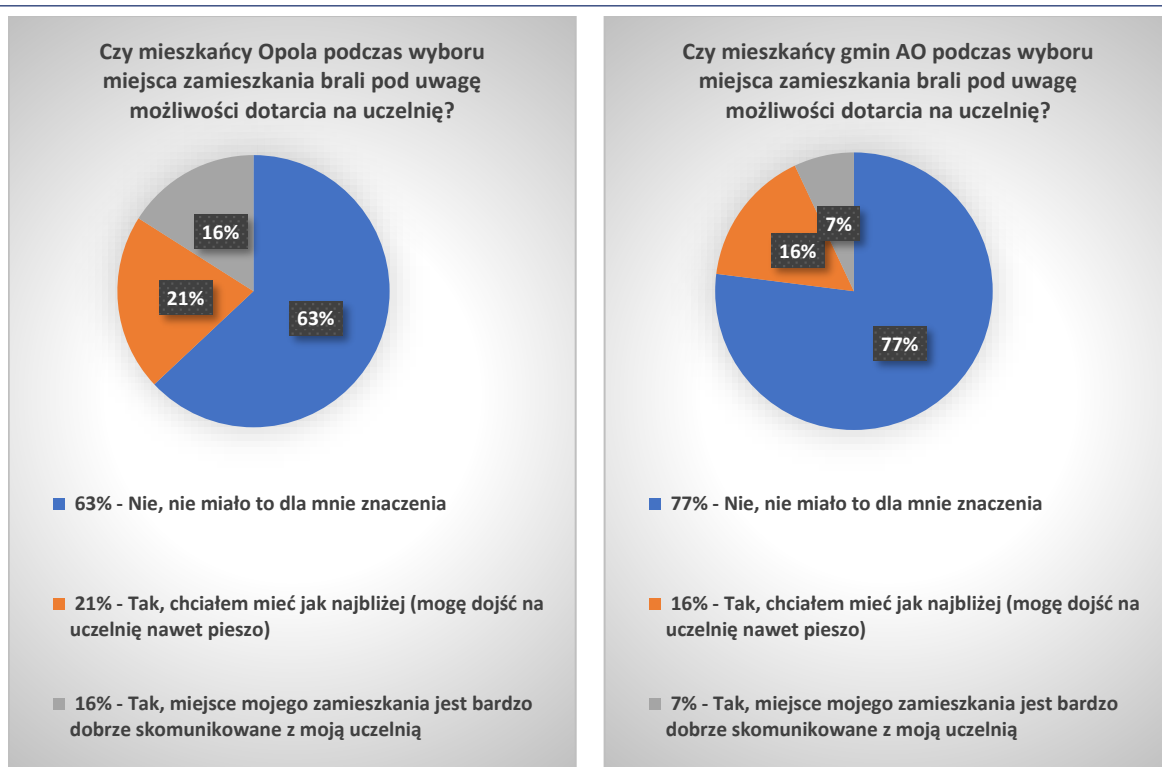
Obecnie sieć drogowa w stopniu zadowalającym obsługuje wszystkie miejscowości AO i pozwala na dogodny dojazd do Opola. Natomiast dla 32% mieszkańców gmin AO oraz aż dla 28% mieszkańców Opola, funkcjonalny i pewny transport publiczny oraz uzupełniając sieć spójnych ścieżek rowerowych, są nadal niezbędne, żeby nie czuli się oni wykluczeni, szczególnie na rynku pracy.

Dlatego istotne jest zapewnienie pewności dotarcia do pracy nie tylko samochodem, ale także transportem publicznym, natomiast na bliższe odległości także rowerem.



10.2 Podejmowanie decyzji co do miejsca zamieszkania, w aspekcie skomunikowania z uczelnią

Mając na uwadze większą liczbę samochodów w gospodarstwach domowych w gminach AO niż w Opolu oraz sieć komunikacji miejskiej w Opolu, miejsce zamieszkania względem lokalizacji wybranej przez siebie uczelni nie miało znaczenia dla większej części studentów, odpowiednio dla 63% mieszkańców Opolu i aż 77% mieszkańców gmin AO.

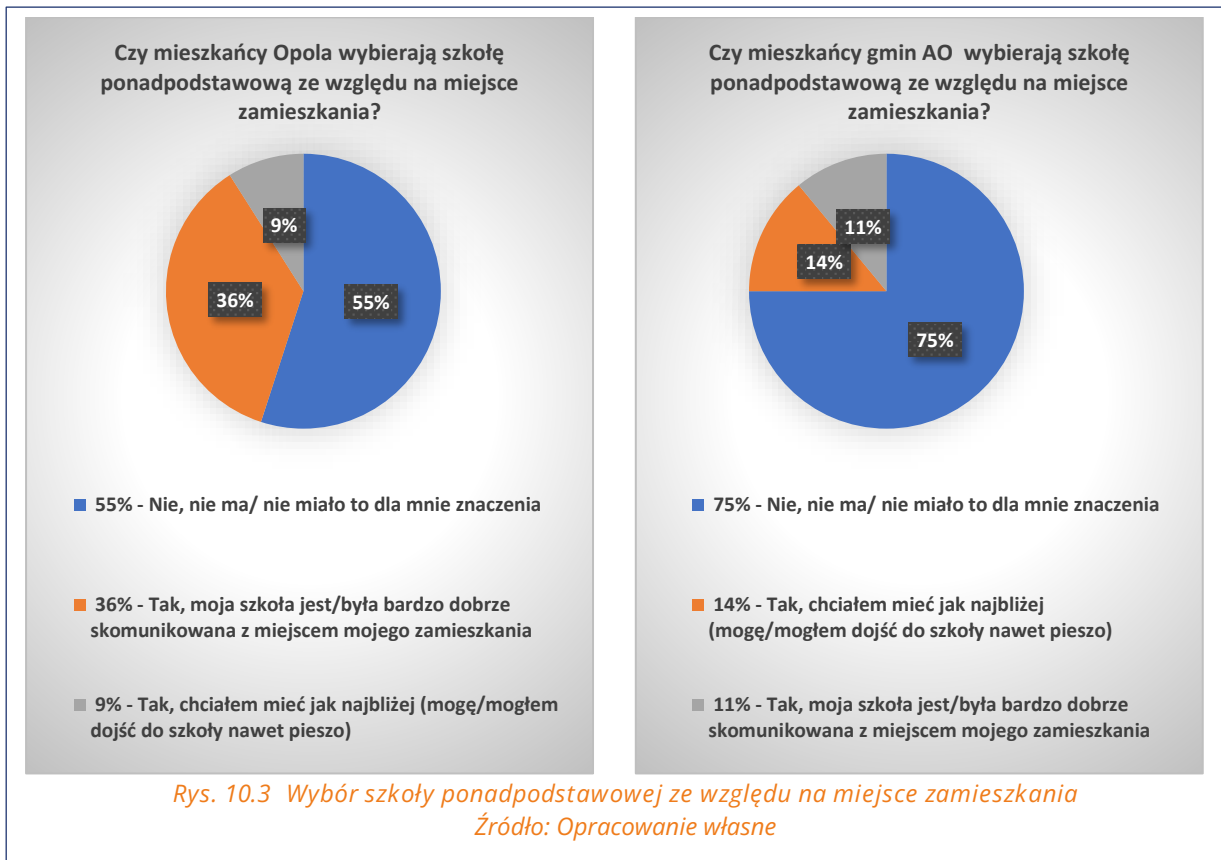


*Rys. 10.2 Podejmowanie decyzji co do miejsca zamieszkania, w aspekcie skomunikowania z uczelnią
Źródło: Opracowanie własne*

10.3 Wybór szkoły ponadpodstawowej ze względu na miejsce zamieszkania

Nastolatki z Opola wybierając szkołę średnią w 55% przypadków nie biorą pod uwagę jej lokalizacji względem odległości od ich miejsca zamieszkania. Tylko 9% z nich szuka takiej szkoły, która jest dobrze skomunikowana z ich miejscem zamieszkania. Wynika to z liczby szkół ponadpodstawowych na terenie miasta.

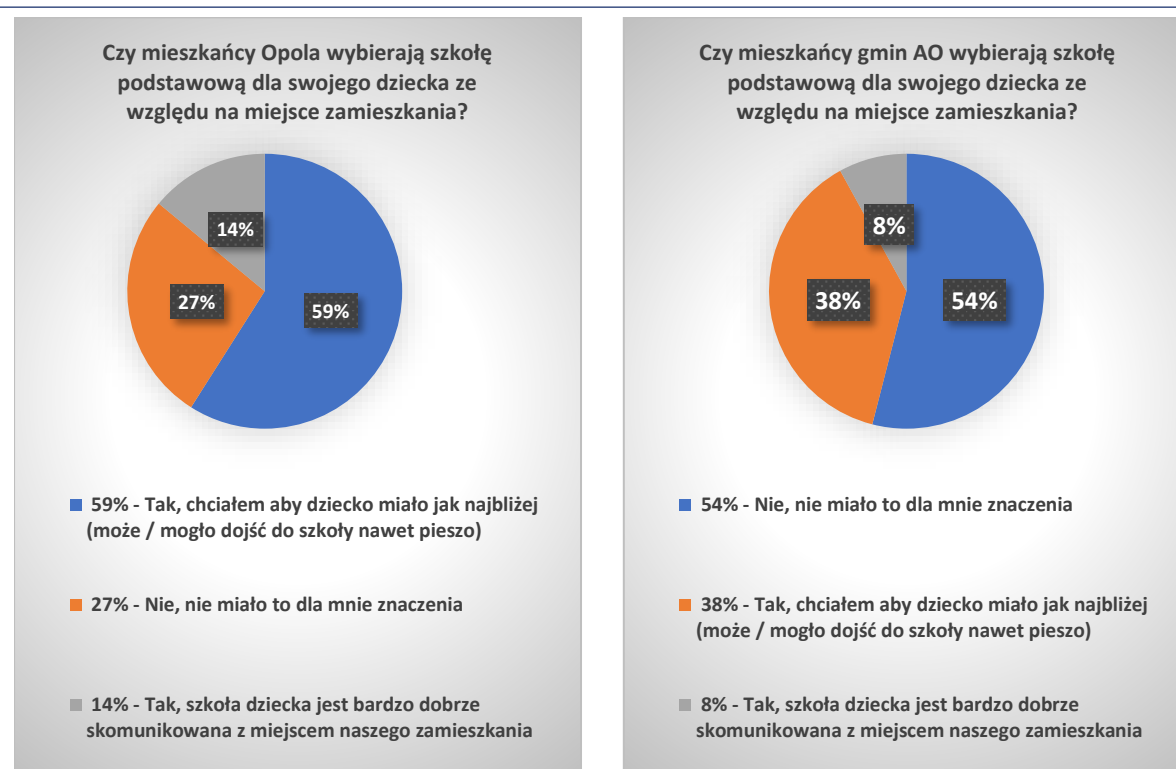
Mniejszą wagę w tej kwestii (75%) przykładają ich rówieśnicy z gmin AO, tylko dlatego, że nauka w szkole średniej w wypadku wielu z nich i tak oznacza codzienny dojazd do Opola. Ale aż 11% z nich stara się wybierać szkołę najlepiej skomunikowaną z ich domem.



10.4 Wybór szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania

Aż 59% rodziców z Opola wybierając szkołę podstawową dla swojego dziecka zwraca uwagę na jej lokalizację, preferując te szkoły, które są w zasięgu drogi pieszej, choć później i tak odwożą oni często dziecko samochodem.

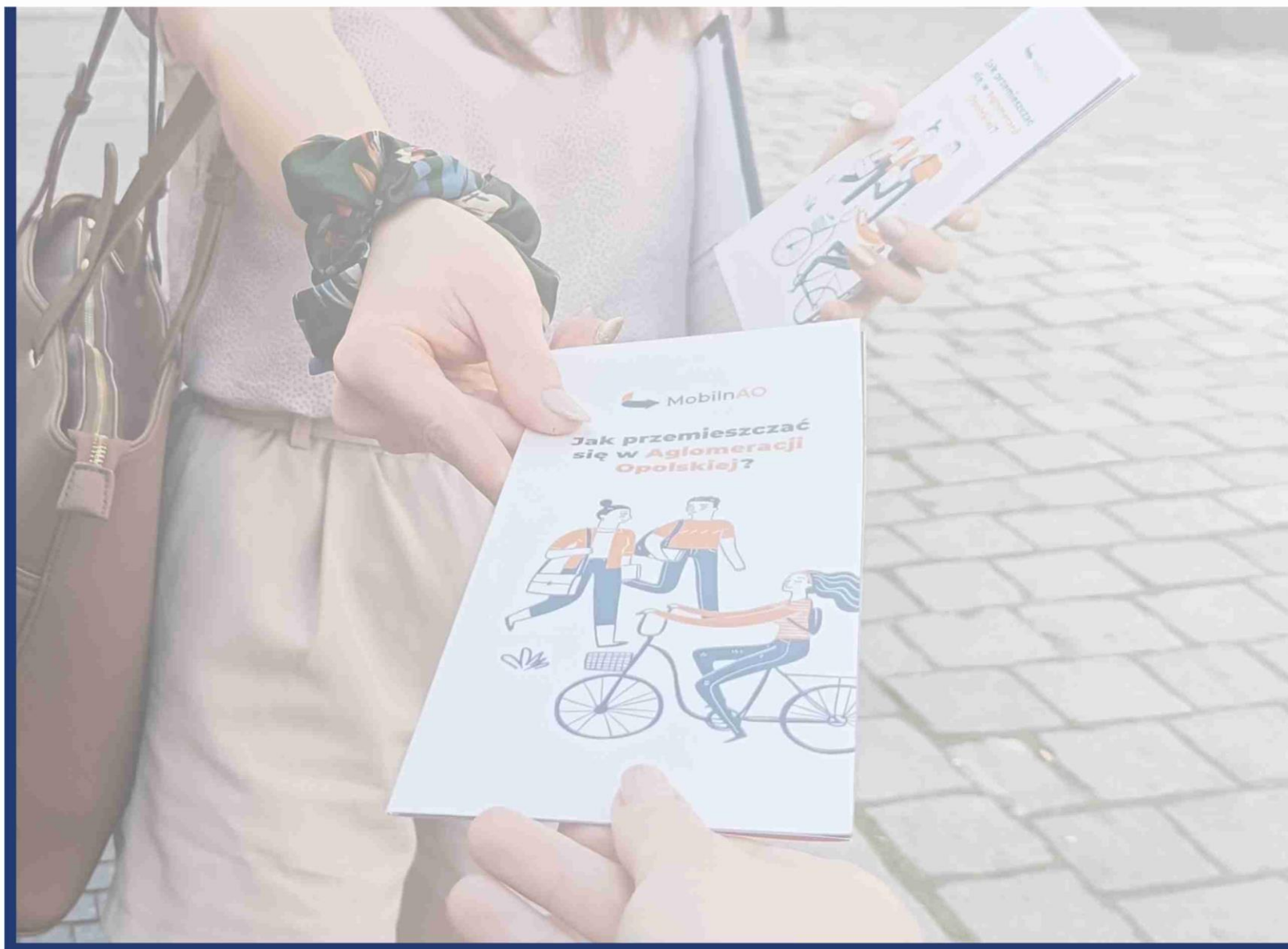
Podobnie decyzje o edukacji dzieci podejmuje 54% rodziców mieszkających w gminach AO.



Rys. 10.4 Wybór szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania

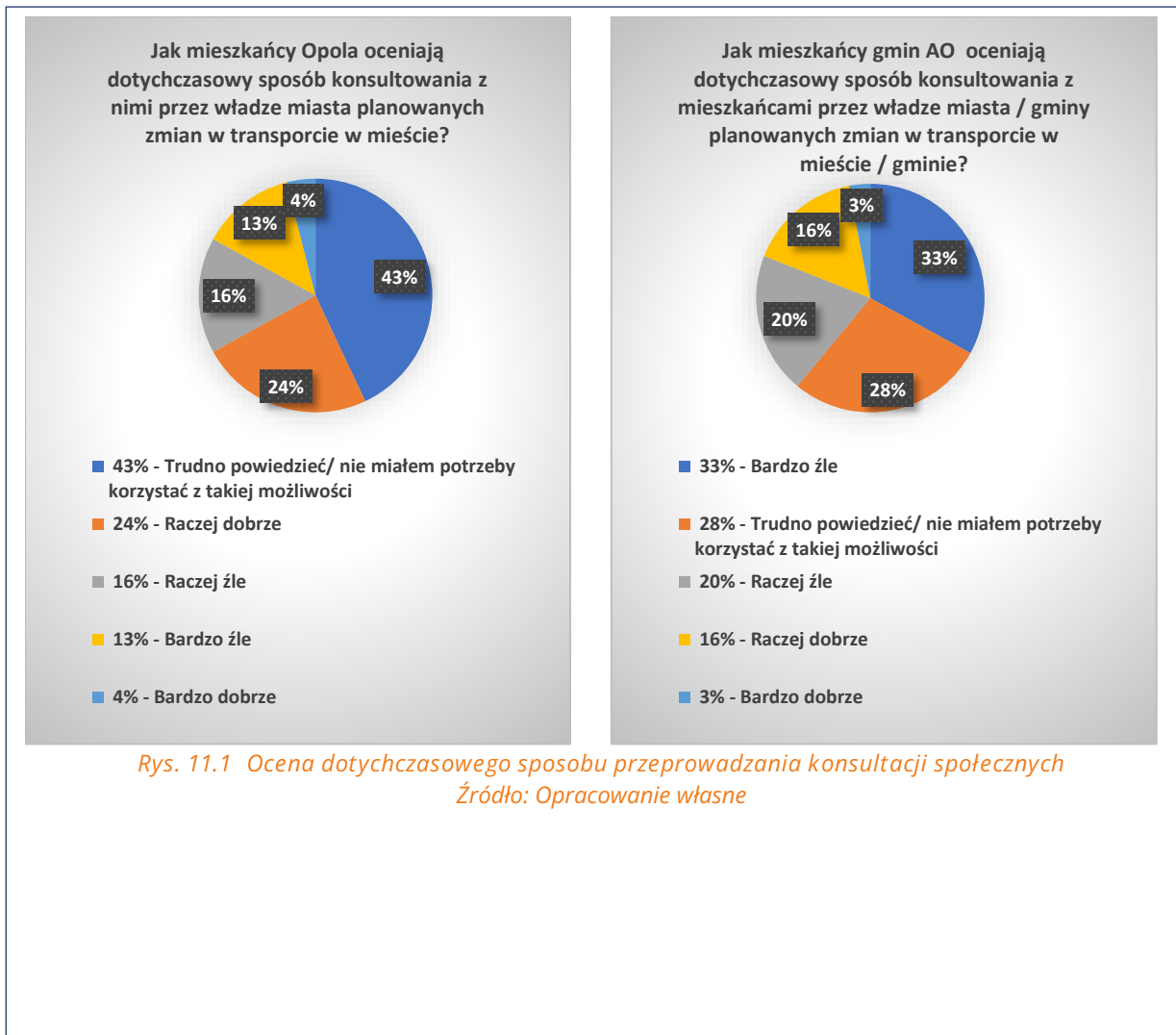
Źródło: Opracowanie własne

Oczekiwane sposoby informowania i edukowania mieszkańców Aglomeracji Opolskiej, w zakresie sposobu przemieszczania się



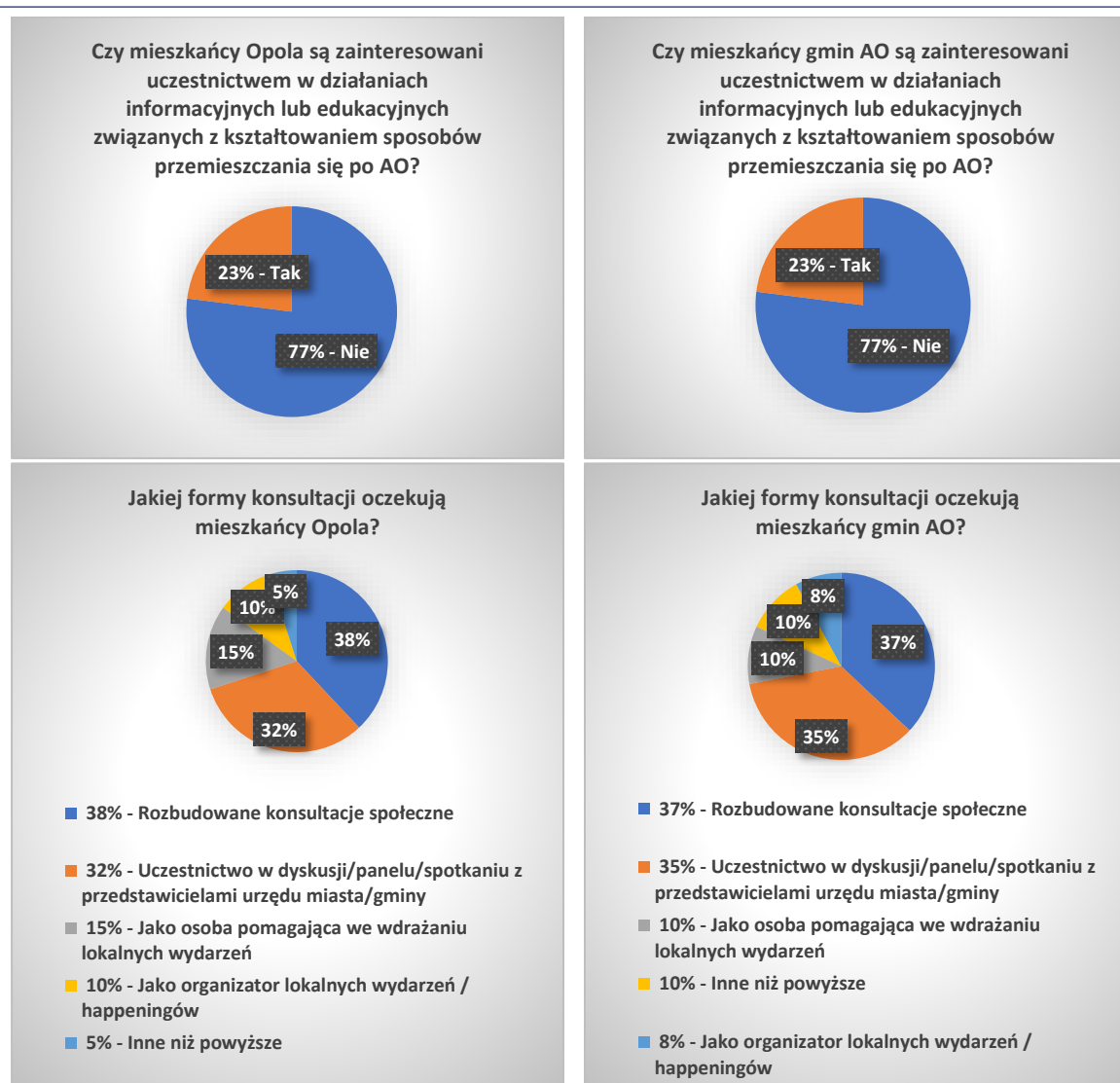
11.1 Ocena dotychczasowego sposobu konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie

Niecała połowa mieszkańców Opola (43%) oraz 28% mieszkańców gmin AO nie miało potrzeby brania udziału w konsultacjach społecznych dotyczących planowanych zmian w transporcie publicznym w AO. Tylko 28% mieszkańców Opola oraz 19% mieszkańców gmin AO, wykazała zainteresowanie dotychczasowymi konsultacjami. Natomiast aż 53% mieszkańców gmin AO oraz 29% mieszkańców Opola jest bardziej krytyczna dla swoich władz, określając sposoby komunikowania się z nimi poprzez konsultacje jako raczej złe lub bardzo złe.



11.2 Oczekiwana forma konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie

Jedynie 23% mieszkańców AO (zarówno Opola, jak i gmin AO), chciałoby wziąć czynny udział w dialogu z władzami lokalnymi oraz władzami AO w konsultacjach dotyczących zmian w transporcie na obszarze AO. Preferowane są rozbudowane formy konsultacji społecznych. Rys 11.3 i 11.4 obrazują jakie formy konsultacji społecznych preferują mieszkańcy AO. Preferencje są bardzo podobne wśród mieszkańców Opola i gmin AO. Natomiast bardzo niski jest poziom zainteresowania mieszkańców AO uczestnictwem w działaniach informacyjnych lub edukacyjnych związanych z kształtowaniem sposobów przemieszczania się po AO. Oznaczać to może zbyt nieefektywne dotychczasowe działania Opola i gmin AO w tym zakresie, czego efektem może być nadal wysoki udział podróży po AO samochodem osobowym.



Rys. 11.2 Oczekiwane formy przeprowadzania konsultacji społecznych
Źródło: Opracowanie własne

12. Podsumowanie

Formułowane przez mieszkańców AO deklaracje wskazują na możliwość odwrócenia proporcji udziału poszczególnych środków transportu w przemieszczaniu się po AO, poprzez istotne zwiększenie udziału transportu publicznego, kosztem zmniejszania udziału samochodów osobowych. Ruch piesz i rowerowy powinien być natomiast systemem uzupełniającym, głównie w aspekcie podróży krótkich (w ramach miasta oraz miejscowości) oraz lokalnych (w ramach gmin oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami).

Mając na uwadze wysoki obecnie udział podróży realizowanych samochodem w AO, w aspekcie wskazywanego oczekiwania względem wzrostu podróży transportem publicznym, należałoby także odpowiednio kreować politykę mobilnościową wśród mieszkańców AO, tak aby wpłynąć na istotną zmianę ich zachowań komunikacyjnych.

Funkcjonalny, szybki i niezawodny transport publiczny w AO to swoboda przemieszczania się mieszkańców AO po całym jej obszarze. Dlatego też inwestycje w infrastrukturę drogową i tabor do obsługi linii transportu

publicznego, muszą być uzupełniane o zachęty w postaci atrakcyjnej oferty taryfowo-biletowej, funkcjonalnej sieci połączeń z dobrymi częstotliwościami kursowania oraz rozwiązaniami pokazującymi korzyści z dojścia pieszego na krótkie odległości oraz dojazdu rowerem w aspekcie lokalnym.

Efekt kompleksowych działań powinien być mierzony realnie skróconym czasem przejazdu i faktycznie skróconym czasem oczekiwania na przystanku na pojazd transportu publicznego w AO.

13. Spis rysunków

Rys. 1.1	Struktura uzyskanej próby badawczej	4
Rys. 2.1	Procent mieszkańców gminy, którzy pracują lub uczą się w mieście rdzennym aglomeracji	9
Rys. 2.2	Procent mieszkańców gminy, którzy pracują lub uczą się we własnej gminie.....	9
Rys. 3.9	Sposób realizacji podróży w celu załatwiania spraw na mieście	19
Rys. 7.1	Działania usprawniające przemieszczanie się po AO wskazane przez mieszkańców Opola.....	33
Rys. 7.2	Działania usprawniające przemieszczanie się po AO wskazane przez mieszkańców gmin AO	34

Rys. 10.1	Decyzje dot. podjęcia zatrudnienia w aspekcie dojazdu ...	41
Rys. 10.2	Podjmowanie decyzji co do miejsca zamieszkania, w aspekcie skomunikowania z uczelnią	42
Rys. 10.3	Wybór szkoły ponadpodstawowej ze względu na miejsce zamieszkania.....	43
Rys. 10.4	Wybór szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania.....	44
Rys. 11.1	Ocena dotychczasowego sposobu przeprowadzania konsultacji społecznych	46
Rys. 11.2	Oczekiwane formy przeprowadzania konsultacji społecznych.....	47