

**Justyna CIEPLIK, Mariusz SOŁTYSIK**

Akademia Wychowania Fizycznego

Wydział Wychowania Fizycznego

Wrocław, Polska

e-mail: justyna.baginska@awf.wroc.pl, mariusz.soltysik@awf.wroc.pl

**PRÓBA OCENY DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ WYBRANYCH  
OBIEKTÓW KULTURY MATERIALNEJ I TERENÓW  
REKREACYJNYCH WROCŁAWIA DLA  
MIESZKAŃCÓW OBSZARÓW PODMIEJSKICH**

***AN ATTEMPT AT ESTIMATING TRANSPORT ACCESSIBILITY OF SELECTED  
WROCŁAW'S MONUMENTS OF MATERIAL HERITAGE AND RECREATION  
GROUNDS FOR THE INHABITANTS OF SUBURBAN AREAS***

**Słowa kluczowe:** dostępność komunikacyjna, obiekty kultury materialnej, turystyka kulturowa, strefa podmiejska, dominanty krajobrazowe

**Key words:** *transport accessibility, material heritage monuments, cultural tourism, suburban zone, landscape landmarks*

**Streszczenie**

W artykule dokonano próby oceny dostępności komunikacyjnej wybranych obiektów kultury materialnej oraz terenów i obiektów rekreacyjnych Wrocławia dla mieszkańców powiatu wrocławskiego. Do analizy wybrano cenione obiekty kultury materialnej, takie jak Ostrów Tumski, Rynek czy Hala Stulecia, które jednocześnie są architektonicznymi dominantami krajobrazowymi, oraz popularne obiekty i tereny rekreacyjne, takie jak Aquapark, ZOO, Ogród Botaniczny czy Hala Orbita. Dostępność komunikacyjną dla osób korzystających z komunikacji indywidualnej (samochodu) zanalizowano pod względem dostępności czasowej i odległości do wybranych obiektów. Dla osób korzystających z komunikacji publicznej zanalizowano w kontekście dostępności tych środków w danej gminie oraz czasu dojazdu do centrum Wrocławia.

**Abstract**

*The aim of this article was to estimate transport accessibility of selected Wrocław's monuments of material heritage and recreation grounds and buildings for the inhabitants of wroclawski district. Valued monuments of material heritage, such as Ostrów Tumski, the Market Square and the Centennial Hall (that are at the same time architectural dominants in the city's landscape), as well as popular recreation grounds and buildings, such as the Aquapark, the ZOO, Botanical Garden and Orbita Hall were selected for the analysis. Transport accessibility for tourists using their own cars was analyzed in terms of temporal and spatial accessibility of the selected monuments, buildings and grounds. For tourists using public transport, accessibility was analyzed in terms of the number of transport means available in individual communities as well as travel time to the centre of Wrocław.*

## WPROWADZENIE

O strefie podmiejskiej Wrocławia w aspekcie turystycznym pisze się głównie z punktu widzenia tych obszarów jako zaplecza wypoczynkowego (codziennego i weekendowego) dla Wrocławian i samych mieszkańców tej strefy (Marak i in., 2006; Szponar, 2009; Uwarunkowania rozwoju turystyki..., 2005).

Jednocześnie Wrocław jest jednym z bardziej atrakcyjnych turystycznie miast Polski oraz jedną z najważniejszych miejscowości krajoznawczych (Wyrzykowski i in., 2008). Spełniając rolę centrum administracyjnego regionu, w którym znajdują się uczelnie wyższe, instytuty badawcze, wielkie obiekty sportowo-rekreacyjne, sale koncertowe, centra handlowe itp., przyciąga mieszkańców strefy podmiejskiej, a w szczególności coraz silniej urbanizującego się powiatu wrocławskiego. Ta naturalna współzależność terenów miejskich i podmiejskich, mająca odniesienie także do innych aglomeracji miejskich w Polsce, stanowi zarówno podstawę rozwoju tych obszarów, jak i może (co jest często zauważalne) powodować degradację ich krajobrazu kulturowego i przyrodniczego.

Powiat wrocławski zajmuje 118km<sup>2</sup> i jest trzecim co do wielkości w województwie dolnośląskim. Według danych GUS (2011), w roku 2010 liczył nieco ponad 114 tys. mieszkańców (114.151) i jest obszarem, który do niedawna, ze względu na ukształtowanie powierzchni, dobre gleby i bliskość Wrocławia, stanowił rynek zbytu dla produktów oraz miał typowo rolniczy charakter. Obecnie podlega on intensywnej urbanizacji (w tym miejscu rozumianej jako rozwój osadnictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego o cechach miejskich) oraz stanowi atrakcyjną lokalizację dla nowych inwestycji i działalności gospodarczej (Czerwiński, Sołtysik, 2009; Informator samorządów..., 2010). Obszar powiatu stanowi 9 gmin, w tym:

- gminy miejsko-wiejskie: Kąty Wrocławskie, Sobótka, Siechnice,
- gminy wiejskie: Czernica, Długołęka, Jordanów Śląski, Kobierzyce, Mietków i Żórawina.

**Ryc. 1.** Powiat wrocławski w podziale na gminy.

*Źródło:* opracowanie własne J. Cieplik na podstawie: Mapa Polski (MapView 7.0).

**Fig. 1.** Communities of the wrocławski district.

*Source:* own elaboration by J. Cieplik based on:

Mapa Polski (MapView 7.0).



## CELE I PRZEDMIOT BADAŃ

Celem artykułu jest określenie dostępności komunikacyjnej wybranych obiektów kultury materialnej – dominant krajobrazowych miasta - oraz terenów i obiektów rekreacyjnych Wrocławia dla mieszkańców powiatu wrocławskiego.

Spośród najczęściej wskazywanych przez turystów ośrodków, obiektów i urządzeń miasta, stanowiących dla nich priorytetowe kierunki eksploracji turystycznej najczęściej wymieniane są (Wyrzykowski i in., 1999):

- Rynek, Ratusz – najpopularniejsze miejsce spotkań, serce miasta, skupisko kawiarenek, pubów, restauracji;
- Ostrów Tumski oraz Ogród Botaniczny (ul. H. Sienkiewicza 23) – najstarsza i urokliwa część miasta, miejsce spacerów, oferuje możliwość zwiedzania Wrocławia z pokładu statków wycieczkowych;
- Fontanna, Hala Stulecia, Ogród Zoologiczny (ul. Z. Wróblewskiego 1-5) – na niewielkim obszarze skupionych jest kilka ważnych atrakcji miasta: ZOO dla najmłodszych; Hala Stulecia (obiekt UNESCO) jako miejsce wielu imprez, targów, wystaw, koncertów; Fontanna jako niezwykle miejsce multimedialnych pokazów; Ogród Japoński oraz Park Szczytnicki dla miłośników przyrody;
- Aquapark (ul. Borowska 99) – jeden z największych tego typu obiektów w Polsce, oferujący różnorodne atrakcje wodne, sauny, zajęcia fitness, niezmiernie popularne miejsce wypoczynku;
- Hala Orbita – miejsce licznych koncertów oraz imprez sportowych i rekreacyjnych.

Obiekty te, oprócz Aquaparku oraz Hali Orbita, które są obiektami o charakterze wypoczynkowym, są w opinii turystów uznane za najciekawsze i najczęściej zwiedzane we Wrocławiu (Wyrzykowski, 2004). Są one jednocześnie dominantami krajobrazowymi, które rozumie się przez wyróżniający się, charakterystyczny fragment dzieła architektonicznego o najmocniejszym, wiodącym oddziaływaniu wizualnym, podporządkowującym sobie całość kompozycji. Wyróżnia je najczęściej jedna lub kilka z cech: skala odbiegająca od otoczenia, wyrazista forma, barwa, faktura lub funkcja i znaczenie (Vogt i Nassery, 2008).

## DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA Z OBSZARÓW PODMIEJSKICH

Dostępność komunikacyjna to, za J. Warszzyńską i A. Jackowskim (1978) „istniejąca sieć połączeń komunikacyjnych między miejscem stałego zamieszkania turysty a celem jego wyjazdu oraz system połączeń komunikacyjnych, szlaków i wyciągów turystycznych umożliwiających turyście odbywanie wycieczek w obrębie wybranego regionu turystycznego do określonych miejsc”.

Dostępność komunikacyjna w turystyce jest często charakteryzowana w aspekcie dostępności zewnętrznej (spoza regionu do miejsca docelowego) i wewnętrznej (poruszanie się po miejscu docelowym), np. dostępność komunikacyjna Krakowa (Rudnicki, 2010) lub też jako łatwość dotarcia do określonego miejsca (Seweryn, 1999).

Istnieje wiele miar dostępności komunikacyjnej – może być ona mierzona wyposażeniem infrastrukturalnym, izochronami czy maksymalizacją użyteczności dla użytkownika. W niniejszym artykule przyjęto miarę dostępności mierzoną poprzez bezpośrednią odległość fizyczną oraz odległość czasową (Sierpiński, 2010), a także dostępność środków komunikacji publicznej.

Osoby mieszkające w strefie podmiejskiej Wrocławia podróżują do miasta w różnych celach, wśród których sześć podstawowych to (Sierpiński, 2010):

- dojazdy do pracy,
- podróże służbowe i biznesowe,
- przejazdy w celach handlowych (zakupy),
- podróże związane z usługami służby zdrowia, edukacją i innymi,
- podróże rekreacyjne i turystyczne,
- wizyty (towarzyskie, rodzinne, itp.).

Według danych Instytutu Turystyki, 42% Polaków w 2009 roku wybierało miasta jako cel wyjazdów krótkookresowych ([www.intur.com.pl/kraj\\_ch1.htm](http://www.intur.com.pl/kraj_ch1.htm)); należy się też spodziewać, iż są one także bardzo popularnym celem wyjazdów jednodniowych. Podróże te realizowane są za pomocą własnych środków komunikacji lub też za pomocą środków komunikacji zbiorowej (autobus, pociąg).

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie wrocławskim wynosiła 55.182 w roku 2009 (Województwo dolnośląskie... 2010), czyli co drugi mieszkaniec powiatu posiadał samochód. Z tego wynika, iż dla dostępności komunikacyjnej z gmin powiatu do Wrocławia istotny jest układ dróg dojazdowych do miasta:

1. **Gmina Długoleka** – dojazd do Wrocławia z gminy Długoleka jest bardzo dobry. Przez gminę przebiega droga krajowa nr 8 (Kudowa Słone-Budzisko), a także znajduje się tu wjazd na nowo otwartą Autostradą Obwodnicę Wrocławia.
2. **Gmina Czernica** – dojazd do Wrocławia z gminy drogą wojewódzką nr 455 (Wrocław-Oława).
3. **Gmina Siechnice** – dojazd do Wrocławia drogą krajową nr 94 (Zgorzelec-Kraków) oraz drogą wojewódzką nr 395.
4. **Gmina Żórawina** – dojazd do Wrocławia drogą wojewódzką nr 395 (Wrocław-Paczków); przez gminę przebiega również autostrada A4.
5. **Gmina Kobierzyce** – dojazd do Wrocławia drogą krajową nr 8, posiada także łącznik trasą S8 z autostradą A4.
6. **Gmina Jordanów Śląski** – dojazd z tej gminy do Wrocławia, z racji jej położenia, jest taki sam jak z gminy Kobierzyce, tj. drogą krajową nr 8.
7. **Gmina Sobótka** – dojazd do Wrocławia drogą krajową nr 35.
8. **Gmina Kąty Wrocławskie** – dojazd do Wrocławia drogą wojewódzką nr 347 i 362 oraz autostradą A4.
9. **Gmina Mietków** – dojazd do Wrocławia jest utrudniony, gdyż przez gminę nie przebiegają żadne drogi krajowe ani wojewódzkie. Drogami lokalnymi można dojechać do drogi nr 35 lub do autostrady A4.

Niestety, w związku z intensywną urbanizacją powiatu i zwiększającą się stale liczbą samochodów na drogach dojazdowych do Wrocławia powstają liczne utrudnienia w ruchu, szczególnie w godzinach szczytu. Rozwiązaniem tego problemu może być korzystanie w większym stopniu ze środków komunikacji publicznej w ramach transportu publicznego. Składają się na nią połączenia oferowane przez przewoźników drogowych i kolejowych, zarówno państwowych, jak i prywatnych. Transport publiczny to: „usługa przewozu osób realizowana przez przewoźników zgodnie z wyznaczonym i podanym do publicznej wiadomości rozkładem jazdy, dostępna dla wszystkich odbiorców, którzy uiszczą taryfową cenę za przewóz oraz zgodzą się na stosowanie regulaminowych norm przewozowych” (Mańkowski, 2010).

Przez gminy powiatu przebiegają następujące linie kolejowe:

1. **Gmina Długołęka** – linia kolejowa nr 143 (Wrocław Mikołajów-Kalety).
2. **Gmina Czernica** – linia kolejowa nr 277 (Wrocław Brochów-Opole Proszowice) z PKP Czernica Wrocławska przez Siechnice.
3. **Gmina Siechnice** – przez gminę przebiegają trzy linie kolejowe: linia kolejowa nr 277 (Wrocław Brochów-Opole Proszowice), linia kolejowa nr E30 (należąca do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę) z PKP Święta Katarzyna oraz linia kolejowa nr 276 (Wrocław-Lichkov, Republika Czeska) z PKP Żerniki Wrocławskie.
4. **Gmina Żórawina** – linia kolejowa nr 276 (Wrocław-Lichkov, Republika Czeska).
5. **Gmina Kobierzyce** – przez gminę przebiega nieczynna linia kolejowa Wrocław-Świdnica.
6. **Gmina Jordanów Śląski** – przez gminę nie przebiega żadna linia kolejowa.
7. **Gmina Sobótka** – przez gminę przebiega nieczynna linia kolejowa Wrocław-Świdnica.
8. **Gmina Kąty Wrocławskie** – linia kolejowa nr 274 (Wrocław-Wałbrzych-Jelenia Góra-Görlitz, Niemcy).
9. **Gmina Mietków** – linia kolejowa nr 274 Wrocław-Görlitz (Niemcy).

Wyniki analizy źródłowej wskazują, że linie kolejowe, które przebiegają przez powiat wrocławski, pod względem liczby i funkcjonalności są zdecydowanie zróżnicowane. Jednocześnie, należy zwrócić uwagę, że położenie gmin powiatu wrocławskiego sprzyja ich pośredniemu wykorzystaniu w ramach Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej. Dla mieszkańców powiatu, którzy korzystają z kolei jest to o tyle istotne, iż wszystkie stacje PKP w powiecie znajdują się w granicach tzw. Dużej Aglomeracji Wrocławskiej (ryc. 2), w ramach której można korzystać z biletu zintegrowanego na tramwaj, autobus i pociąg.

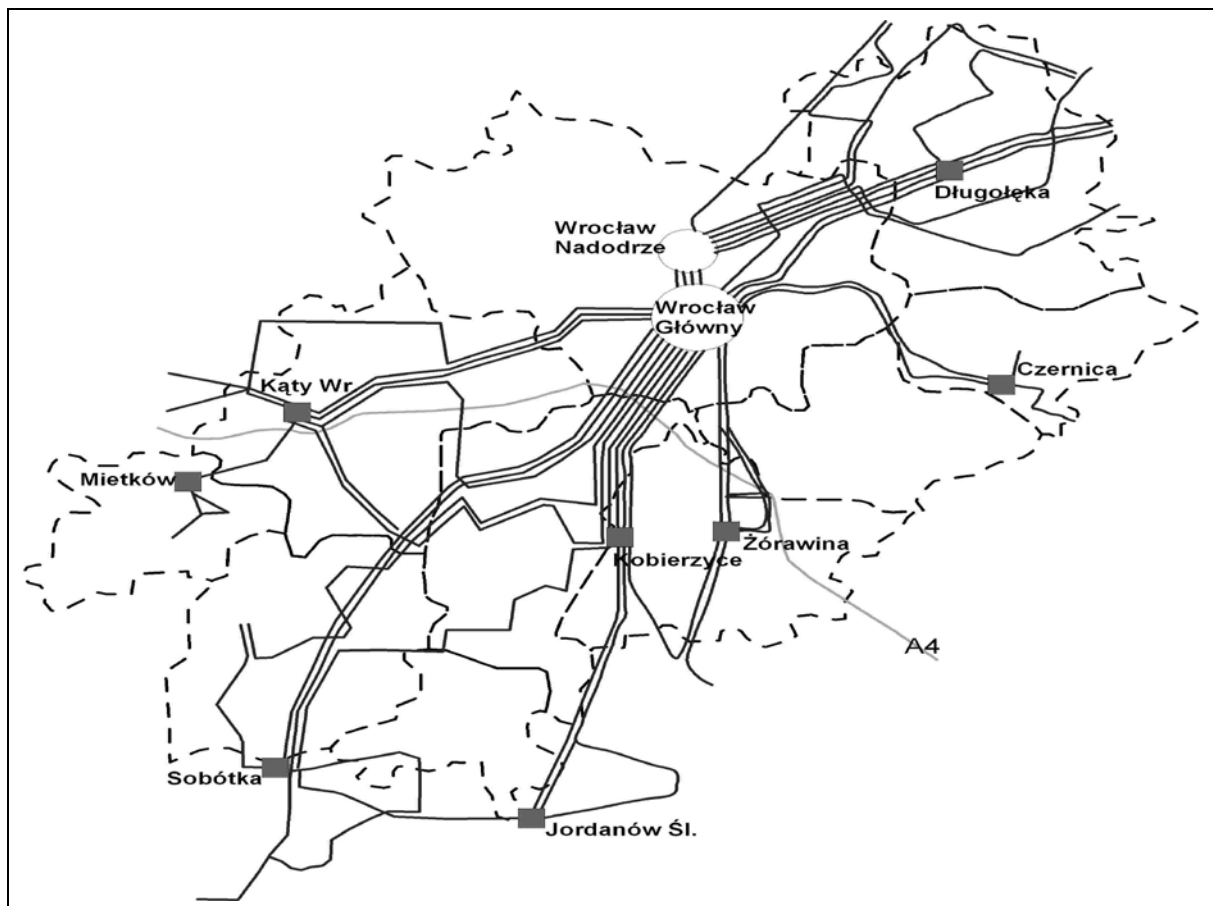
Przewoźnikiem państwowym, który oferuje najwięcej połączeń regularnej autobusowej komunikacji pasażerskiej w powiecie jest przedsiębiorstwo POLBUS PKS. Schemat połączeń autobusowej komunikacji pasażerskiej w obszarze powiatu ilustruje rycina 3.

**Ryc. 2.** Stacje PKP gmin powiatu wrocławskiego w ramach Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej.

*Źródło:* opracowanie własne J. Cieplik na podstawie [www.mapa.kolej.one.pl](http://www.mapa.kolej.one.pl).

**Fig. 2.** Railway stations of the wrocławski district within the Wrocław Agglomeration Railways.

*Source:* own elaboration by J. Cieplik based on [www.mapa.kolej.one.pl](http://www.mapa.kolej.one.pl).



**Ryc. 3.** Schemat połączeń komunikacji podmiejskiej POLBUS w powiecie wrocławskim.

*Źródło:* opracowanie własne J. Cieplik na podstawie [www.polbus.pl](http://www.polbus.pl).

**Fig. 3.** Diagram of POLBUS suburban public transport in the wrocławski district.

*Source:* own elaboration by J. Cieplik based on [www.polbus.pl](http://www.polbus.pl).

Analizy dostępnego materiału badawczego wskazują, że najgęstsza sieć połączeń linii POLBUS istnieje w gminach Długołęka, Kobierzyce oraz Kąty Wrocławskie. Natomiast strukturę dostępnych środków komunikacji publicznej w poszczególnych gminach powiatu wraz z przybliżonym czasem dojazdu do Wrocławia, w sposób syntetyczny przedstawiono przy pomocy tabeli 1.

Na podstawie materiałów źródłowych można stwierdzić, iż dostępność komunikacyjna z gmin powiatu do centrum Wrocławia rozpatrywana pod kątem ilości środków komunikacji publicznej oraz dostępności czasowej jest zróżnicowana. Najwięcej możliwości dojazdu środkami komunikacji publicznej do Wrocławia mają mieszkańcy gmin Długołęka, Czernica, Siechnice, Kobierzyce, Żórawina oraz Kąty Wrocławskie. Kursują tam zarówno autobusy komunikacji podmiejskiej, pociągi, autobusy PKS oraz busy prywatnych firm przewozowych. Czas dojazdu z tych gmin autobusem do centrum Wrocławia wynosi około 0,5 godziny, a pociągiem – od kilkunastu minut do 0,5 godziny. Gminy Mietków, Jordanów Śląski i Sobótka są natomiast zauważalnie gorzej skomunikowane z centrum Wrocławia, a czas dojazdu środkami komunikacji publicznej wynosi od około 45 minut (pociąg, bus) oraz do niemal 1 godziny (autobusy POLBUS).

Dla określenia dostępności komunikacyjnej wybranych obiektów kultury materialnej oraz obiektów rekreacyjnych dla mieszkańców gmin powiatu podróżujących samochodem zastosowano dwie miary dostępności: dostępność mierzona odległością fizyczną oraz czasową. Odległości mierzono od siedziby gminy do danego obiektu za pomocą internetowej platformy Targeo (tab. 2).

Aby ułatwić porównanie uzyskanych wyników, wyznaczono po 3 klasy dostępności dla każdej miary:

1. Dla dostępności fizycznej były to:
  - klasa 1 – do 15 km,
  - klasa 2 – od 15,1 do 30 km,
  - klasa 3 – od 30,1 do 45 km.
2. Dla dostępności czasowej:
  - klasa 1 – do 30 minut,
  - klasa 2 – od 31 do 45 minut,
  - klasa 3 – od 46 do 60 minut.

Strukturę klas dostępności komunikacyjnej do określonych obiektów kultury materialnej Wrocławia z wyznaczonych obszarów strefy podmiejskiej (gmin powiatu wrocławskiego) ujęto w tabeli 3.

**Tab. 1.** Środki komunikacji publicznej oraz czas dojazdu z gmin powiatu wrocławskiego do centrum Wrocławia

**Tab. 1.** Means of public transport and access time from communities of the wrocławski district do the centre of Wrocław

<b>Gmina</b> <i>Community</i>	<b>Dostępne środki komunikacji</b> <i>Means of public transport</i>	<b>Przybliżony czas dojazdu</b> <i>Travel time</i>
Długołęka	- wiele autobusów PKS - autobusy podmiejskie POLBUS linii 504, 514, 564, 543, 554, 574, 584, 594, 598) - autobusy TRAKO linie N04 i N11 - autobusy miejskie strefowe linii 904, 911, 914, 921, 931, 934, 936, 944 - busy prywatnych firm przewozowych (Kangurek, Beskid) - pociągi	- autobusem podmiejskim POLBUS do Wrocław Główny PKS: 35 min. - pociągiem do stacji Wrocław Główny: 33 min.
Czernica	- autobusy POLBUS linii 555, 565 - autobusy DLA linia 505 - autobusy miejskie strefowe linii 945 i 955 - pociągi	- autobusem miejskim strefowym: 30 min. do Placu Grunwaldzkiego - pociągiem: 30 min.
Siechnice	- autobusy miejskie strefowe linii 900, 901, 910 - busy i autobusy PKS do Oławy - pociągi	- autobusem miejskim strefowym: 35 min. do Galerii Dominikańskiej - autobusem PKS do Wrocławia Głównego PKS: 24 min. - pociągiem: 16 min. z PKP Siechnice, 15 min. w PKP Wrocław Żerniki, 13 min. z PKP Święta Katarzyna
Żórawina	- autobusy POLBUS linii 573, 563 - autobusy Sevibus linii 503, 513 - pociągi	- autobusem podmiejskim 30 min. do Wrocław Eureka - pociągiem: 16 min.
Kobierzyce	- autobusy POLBUS linii 572, 582, 573, 562, 542 - autobusy Sevibus linii 852, 862, 872, 892 - autobusy podmiejskie linii 602, 607, - busy do Świdnicy, Dzierżoniowa	- autobusem podmiejskim: 35 min. do Wrocław Krzyki - busem: 30 min. do ul. Dawida (koło Dworca Głównego PKS)
Sobótka	- autobusy POLBUS linii 512, 562, 522, 532 - autobusy TRAKO linii 502	- autobusem POLBUS: 1 godz.
Jordanów Śląski	- autobusy POLBUS linii 572, 582 - busy firmy M. Romańczuk do Dzierżoniowa	- autobusem POLBUS: 1 godz. - busem: 45 min.
Kąty Wrocławskie	- autobusy POLBUS linii 547, 527, 537, 592 - autobusy TRAKO linii 577 - pociągi	- autobusem POLBUS: 30 min. - pociągiem: 30 min.
Mietków	- autobusy POLBUS linii 537 - pociągi	- autobusem POLBUS: 1 godz. - pociągiem: 43 min.

*Źródło:* opracowanie własne J. Cieplik na podstawie [www.pkp.pl](http://www.pkp.pl), [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl), [www.wroclaw.pl/komunikacja\\_podmiejska](http://www.wroclaw.pl/komunikacja_podmiejska).

*Source:* own elaboration by J. Cieplik based on: [www.pkp.pl](http://www.pkp.pl), [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl), [www.wroclaw.pl/komunikacja\\_podmiejska](http://www.wroclaw.pl/komunikacja_podmiejska).



**Tab. 2.** Dostępność fizyczna i czasowa do wybranych obiektów we Wrocławiu z gmin powiatu wrocławskiego

**Tab. 2.** Physical and temporal accessibility to the selected monuments and recreation grounds in Wrocław from the communities of the wrocławski district

Gmina <i>Community</i>	Obiekty turystyczne <i>Monuments</i>									
	Rynek, Ratusz		Ostrów Tumski (Katedra Św. Jana Chrzyciela), Ogród Botaniczny		ZOO, Hala Stulecia, Park Szczytnicki, Ogród Japoński		Aquapark		Hala Orbita	
	Odległość [km] <i>Distance [km]</i>	Czas dojazdu [min] <i>Travel time [minutes]</i>	Odległość [km] <i>Distance [km]</i>	Czas dojazdu [min] <i>Travel time [minutes]</i>	Odległość [km] <i>Distance [km]</i>	Czas dojazdu [min] <i>Travel time [minutes]</i>	Odległość [km] <i>Distance [km]</i>	Czas dojazdu [min] <i>Travel time [minutes]</i>	Odległość [km] <i>Distance [km]</i>	Czas dojazdu [min] <i>Travel time [minutes]</i>
Długołęka	16,4	24	14,8	21	14,8	20	17,8	27	19,4	28
Czernica	19,5	27	18,3	25	16,4	19	20,6	30	24,3	37
Siechnice	13,2	21	13,5	22	14,1	22	10,8	17	17,7	30
Żórawina	18	26	18,3	27	18,8	30	15,2	20	28	31
Kobierzyce	21,7	28	24,2	32	24,1	31	16,9	25	22,4	33
Jordanów Śląski	34,8	37	37,3	41	35,5	42	33	33	35,5	42
Kąty Wrocławskie	14,1	22	14,8	30	17,6	29	13,9	22	11,4	22
Mietków	36,8	43	39,5	47	39,2	47	34,9	39	38,4	49
Sobótka	36,4	45	38,9	50	38,8	49	34,6	41	37,2	49

*Źródło:* opracowanie własne J. Cieplik na podstawie serwisu Targeo.pl.

*Source:* own elaboration by J. Cieplik based on Targeo.pl platform.

**Tab. 3.** Klasy dostępności dla wybranych obiektów we Wrocławiu z gmin powiatu wrocławskiego

**Tab. 3.** Accessibility classes of the selected monuments and recreation grounds in Wrocław from the communities of the wrocławski district

Gmina Community	Obiekty turystyczne Monuments										
	Rynek, Ratusz		Ostrów Tumski (Katedra Św. Jana Chrzyciela), Ogród Botaniczny		ZOO, Hala Stulecia, Park Szczytnicki, Ogród Japoński		Aquapark		Hala Orbita		
	Odległość [km] <i>Distance</i> [km]	Czas dojazdu [min] <i>Travel</i> <i>time</i> [minutes]	Odległość [km] <i>Distance</i> [km]	Czas dojazdu [min] <i>Travel</i> <i>time</i> [minutes]	Odległość [km] <i>Distance</i> [km]	Czas dojazdu [min] <i>Travel</i> <i>time</i> [minutes]	Odległość [km] <i>Distance</i> [km]	Czas dojazdu [min] <i>Travel</i> <i>time</i> [minutes]	Odległość [km] <i>Distance</i> [km]	Czas dojazdu [min] <i>Travel</i> <i>time</i> [minutes]	Pozycja <i>Position</i>
Długołęka	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1,3
Czernica	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	1,6
Siechnice	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1,1
Żórawina	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	1,6
Kobierzyce	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	1,8
Jordanów Śląski	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2,5
Kąty Wrocławskie	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1,1
Mietków	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2,8
Sobótka	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2,9
Pozycja	2,1	1,4	2	1,6	2,1	1,6	2,1	1,3	2,2	1,8	X

*Źródło: opracowanie własne J. Cieplik.*

*Source: own elaboration by J. Cieplik.*

Uśrednione wyniki badań wskazują, że najwyższą dostępność czasową i fizyczną do wybranych obiektów turystycznych Wrocławia mają mieszkańcy gmin Siechnice, Kąty Wrocławskie oraz Długołęka, natomiast najgorzej dostępne są te obiekty dla mieszkańców gmin Sobótka, Mietków oraz Jordanów Śląski. Jednocześnie można zauważyć, że najwyższą dostępność komunikacyjną pod względem czasowym ze wszystkich gmin ma Aquapark oraz Rynek wrocławski, natomiast dostępność wyróżnionych obiektów pod względem odległości fizycznej jest zbliżona.

## PODSUMOWANIE

W artykule dokonano próby oceny dostępności komunikacyjnej wybranych obiektów kultury materialnej oraz terenów i obiektów rekreacyjnych Wrocławia dla mieszkańców powiatu wrocławskiego. Do analizy wybrano cenione obiekty kultury materialnej, takie jak Ostrów Tumski, Rynek czy Hala Stulecia będące charakterystycznymi dominantami krajobrazowymi Wrocławia oraz popularne obiekty i tereny rekreacyjne, takie jak Aquapark, ZOO, Ogród Botaniczny czy Hala Orbita. Dostępność komunikacyjną dla osób korzystających z komunikacji indywidualnej (samochodu) zanalizowano pod względem dostępności czasowej i odległości do wybranych obiektów. Dla osób korzystających z komunikacji publicznej zanalizowano dostępność tych środków w danej gminie oraz czas dojazdu do centrum Wrocławia. Wyniki analiz wykazują, że najwyższą dostępnością komunikacyjną, zarówno dla osób podróżujących samochodem, jak i środkami komunikacji publicznej charakteryzują się gminy Długołęka, Siechnice oraz Kąty Wrocławskie, a najniższą – Sobótka, Mietków oraz Jordanów Śląski.

## LITERATURA

- Czerwiński J., Sołtysik M., 2009: Powiat Wrocławski. Przewodnik, Wydawnictwo kartograficzne EKO-GRAF, Wrocław.
- Informator samorządów Dolnego Śląska, 2010, Stowarzyszenie na Rzecz Promocji Dolnego Śląska, DAPOS, Wrocław.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2008: Geografia turystyki Polski, PWE, Warszawa.
- Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie dolnośląskim w 2010 roku, 2011, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- Mańkowski T., 2010: System publicznego transportu zbiorowego w obsłudze ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim [w:] Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 590, Ekonomiczne Problemy Usług nr 52: 497-507.
- Marak J., Sołtysik M., Wyrzykowski J., 2006: Rola samorządu terytorialnego w aktywizacji turystycznej obszaru na przykładzie powiatu wrocławskiego [w:] Gospodarka turystyczna w regionie (red.): A. Rapacz, AE we Wrocławiu: 205-212.

- Rudnicki M., 2010: Dostępność komunikacyjna jako czynnik decydujący o konkurencyjności miasta Krakowa na globalnym rynku turystycznym [w:] Konkurencyjność miast i regionów na globalnym rynku turystycznym (red.): J. Sala, PWE, Warszawa: 237-255.
- Seweryn R., 1999: Ocena dostępności komunikacyjnej Polski dla turystów zagranicznych, Problemy turystyki, vol. 22, nr 2, Warszawa: 67-90.
- Sierpiński G., 2010: Miary dostępności transportowej miast i regionów, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Seria Transport, z. 66, Nr kol. 1825: 91-96.
- Szponar A., 2009: Tereny rekreacyjne dla Wrocławia [w:] Rola turystyki w gospodarce regionu (red.): J. Wyrzykowski, J. Marak, vol. II, Monografie WSH we Wrocławiu, Wrocław.
- Vogt B., Nassery F., 2008, Geometryczne przesłanki zaistnienia dominanty w przestrzeni współczesnego miasta [w:] Czasopismo techniczne. Architektura, R. 105, z. 6-A, s. 561-566, Warszawa.
- Warszyńska J., Jackowski A., 1978: Podstawy geografii turystyki, PWN, Warszawa.
- Województwo dolnośląskie. Podregiony, powiaty, gminy, 2010, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- Wyrzykowski J. i in., 1999: Walory i oferta turystyczna Wrocławia w opinii odwiedzających miasto, Wrocław 2000 Plus – Studia nad strategią miasta, Urząd Miejski Wrocławia, Zeszyt 1 (28), Wrocław.
- Wyrzykowski J. (red.), 2004: Turystyka na Dolnym Śląsku. Stan i kierunki rozwoju, Studia i Monografie 73, Akademia Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, Wrocław.
- Wyrzykowski J. i in., 2005: Uwarunkowania rozwoju turystyki w Powiecie Wrocławskim, Wrocław (maszynopis).
- [www.intur.com.pl/kraj\\_ch1.htm](http://www.intur.com.pl/kraj_ch1.htm)
- [www.mapa.kolej.one.pl/](http://www.mapa.kolej.one.pl/)
- [www.polbus.pl](http://www.polbus.pl)
- [www.pkp.pl](http://www.pkp.pl)
- [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl)
- [www.wroclaw.pl/komunikacja\\_podmiejska](http://www.wroclaw.pl/komunikacja_podmiejska).