



unicef  dla każdego dziecka

# WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE

dzieci i młodzieży  
w Polsce

Raport z badań





Niniejszy raport został przygotowany przez Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF.  
Badanie wśród dzieci i młodzieży zostało przeprowadzone przez Fundację Instytut Badań Społecznych i Rynkowych IBRIS.  
Opracowanie raportu: prof. dr hab. Tomasz Komornicki (Polska Akademia Nauk).

Każda część niniejszej publikacji może być bez ograniczeń wykorzystywana pod warunkiem umieszczenia następującej adnotacji:

**Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF, Wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży w Polsce. Raport z badań (oprac. T. Komornicki), Warszawa 2024.**

Korekta techniczna:

Agnieszka Telusiewicz-Pacak (UNICEF Polska), Anna Lewicka (UNICEF Polska)

Skład i opracowanie graficzne:

Przemysław Wilk (UNICEF Polska), Kacper Wilk (UNICEF Polska)

ISBN 978-83-965319-0-2

Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF

ul. Powązkowska 44C

01-797 Warszawa

e-mai: [unicef@unicef.pl](mailto:unicef@unicef.pl)

[www.unicef.pl](http://www.unicef.pl)

## Szanowni Państwo,

właśnie patrzycie na wyjątkową publikację – to pierwszy w Polsce raport poświęcony wykluczeniu transportowemu dzieci i młodzieży.

W UNICEF Polska zajmujemy się monitorowaniem sytuacji dzieci w Polsce, aby móc lepiej określić obszary wymagające zmiany i problemy, które istotnie wpływają na warunki i jakość życia najmłodszych Polaków. Jedną z takich kwestii jest skala realizacji praw dziecka na poziomie lokalnym. Współpracując z samorządami oraz Młodzieżowymi Radami Miast, m.in. w ramach międzynarodowej inicjatywy Miasto Przyjazne Dzieciom, dostrzegamy potrzebę podejmowania problemów bliskich dzieciom i młodzieży lokalnie, takich które angażują ich osobiście i bezpośrednio wpływają na ich codzienne życie.

Prowadzone oddolnie przez młodzież inicjatywy, wskazujące niedoskonałości lokalnego transportu oraz ewentualne sposoby poprawy dostępności tych usług, uwidocznily słabości wdrażanych rozwiązań transportowych. Zwróciły także uwagę na negatywny wpływ braku lub ograniczonego dostępu do transportu zbiorowego na wiele obszarów życia młodych obywateli.

Problem ten ogranicza np. możliwości korzystania z dodatkowej oferty edukacyjnej, a tym samym wpływa na dalsze kształcenie młodych ludzi i ich przyszłą ścieżkę zawodową. Wykluczenie transportowe przekłada się na możliwość podejmowania przez dzieci i młodzież aktywności sportowej czy kulturalnej. Wpływa także na ich zaangażowanie społeczne i obywatelskie, a także ogranicza aktywność w grupach rówieśniczych.

Raport stanowi próbę odpowiedzi na pytania: Ilu dzieci w Polsce dotyka wykluczenie transportowe? Dla których grup jest ono najbardziej dotkliwe? Jak sytuacja transportowa wygląda w miastach, a jak na obszarach wiejskich? Jak bardzo i gdzie sytuacja transportowa określa szanse edukacyjne, a w konsekwencji zawodowe? Na ile wpływa na dostęp do usług sportowych, rekreacyjnych oraz na budowanie relacji?

Jestem przekonana, że włączenie perspektywy dzieci i młodzieży do dyskursu społecznego w tym obszarze stanowi pierwszy i najważniejszy krok do podjęcia konkretnych działań mających na celu przeciwdziałanie pogłębiającemu się wykluczeniu transportowemu.

Zapraszam Państwa do lektury i chwili refleksji.



Renata Bem  
Dyrektor Generalna  
UNICEF Polska



# Spis treści

<b>Słowo wstępne</b> .....	<b>3</b>
<b>Wprowadzenie</b> .....	<b>5</b>
<b>Kluczowe statystyki</b> .....	<b>19</b>
<b>Nota metodologiczna</b> .....	<b>22</b>
<b>Wyniki badania</b> .....	<b>27</b>
Dostępność środków transportu	28
Korzystanie z transportu zbiorowego	45
Droga do szkoły	56
Transport a aktywności pozaszkolne dzieci i młodzieży	73
<b>Wnioski i rekomendacje</b> .....	<b>95</b>
<b>Bibliografia</b> .....	<b>107</b>



# Wprowadzenie



Prof. dr hab. Tomasz Komornicki, kierownik Zakładu Przestrzennego Zagospodarowania w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie, profesor na Wydziale Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej UMCS w Lublinie. Zajmuje się geografią społeczno-ekonomiczną, polityką transportową oraz planowaniem przestrzennym. Przewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, członek Rady Doskonałości Naukowej, autor ponad 400 publikacji naukowych, kierownik lub uczestnik kilkudziesięciu projektów krajowych i europejskich (HORYZONT 2020, ESPON, INTERREG). W przeszłości współautor Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 oraz Agendy Terytorialnej Unii Europejskiej 2020.

*Problem wykluczenia transportowego jest zagadnieniem szeroko opisywanym zarówno w literaturze naukowej, jak też w licznych raportach realizowanych dla władz publicznych różnych szczebli. Coraz częściej jest też przedmiotem debaty publicznej w kontekście mobilności dzieci i młodzieży.*

*Na potrzeby niniejszego raportu szczególne istotne jest poprawne zdefiniowanie wykluczenia (wskazanie najbliższej celom badania definicji funkcjonującej w literaturze przedmiotu). Na tym tle przywołano wybrane najnowsze opracowania dotyczące problemu wykluczenia transportowego w Polsce, w tym szczególnie te spośród nich, które odnoszą się do problemu złej sytuacji transportowej dzieci i młodzieży. Pomimo, że są to opracowania z ostatniej dekady, trzeba mieć świadomość, że pandemia COVID-19 i rok 2020 były ważną cezurą zmieniającą (często na gorsze) sytuację transportową w niektórych regionach Polski. Jest to istotnym uzasadnieniem dla podejmowania nowych analiz. Dlatego na bazie dotychczasowych wyników badań, celowe wydaje się identyfikowanie aktualnych luk w wiedzy potrzebnej do prawidłowego organizowania interwencji publicznej w zakresie sytuacji transportowej dzieci i młodzieży.*

*W podsumowaniu tej części raportu podjęto próbę sformułowania pytań badawczych, które stanowiły podstawę zrealizowanego badania ankietowego. W oparciu o nie postawiono też kilka wstępnych hipotez.*

## Czym jest wykluczenie transportowe

W literaturze naukowej wykluczenie transportowe jest pojęciem stosunkowo nowym. Klasyczny słownik *A Dictionary of Transport analysis* (red. K. Button, H. Vega, P. Nijkamp; 2012) nie uwzględnia go na bogatej liście haseł. W wielu starszych pracach i podręcznikach istnieją jednak nawiązania do wykluczenia społecznego (*transport oriented social exclusion*; Lucas 2012). Potwierdza to, że zjawisko było rozpoznane wcześniej, niż termin wykluczenie transportowe stał się jednym ze słów kluczy współczesnej polityki transportowej. W wielu podręcznikach (Stopher i Stanley 2014) znajdziemy raczej określenie **„niekorzystnej sytuacji transportowej”** (transport disadvantage czasem tłumaczonych także jako upośledzenie transportowe) występującej, gdy ludzie doświadczają braku opcji transportowych i/lub mają ograniczone możliwości skorzystania z opcji istniejących, co ogranicza ich mobilność, a zarazem dostęp do towarów, usług i relacji.

Współczesne definicje wykluczenia transportowego mogą opierać się na różnych wartościach bazowych. Najczęściej **wartością taką jest swobodny dostęp przestrzenny do określonych celów, ważnych w życiu człowieka**. Problem definiowany jest wówczas jako ograniczenie dostępu do szeroko rozumianych środków transportu, co wpływa na zdolność do uczestniczenia w codziennych aktywnościach, jak pra-

ca, edukacja i opieka zdrowotna. Niekiedy definicje odnoszą się także do potencjalnych skutków wykluczenia, a Autorzy zaznaczają, że wykluczenie transportowe w konsekwencji prowadzi do marginalizacji społecznej. W takim rozumieniu podstawową kategorią po stronie celów podróży potencjalnie wykluczonych są rynki pracy i usługi publiczne. Dane osoby / grupy społeczne są wykluczone transportowo, jeżeli nie mogą do nich dotrzeć. Sposób tego dotarcia nie jest wówczas elementem definicji.

Nowsze opracowania podkreślają silniej rolę transportu publicznego. Podaż takiego transportu jest wówczas „prawem”, niezależnie od tego czy i jak bardzo jego brak faktycznie doskwiera mieszkańcom. Takie podejście ma swoje źródła w koncepcjach „prawa” mieszkańców do określonej przestrzeni. Najczęściej jest to miasto (Harvey 2008). **Elementem prawa do miasta** wg twórcy tej koncepcji H. Lefebvra (1968) **jest prawo do mobilności**, co oznacza, że każdy obywatel powinien mieć zapewniony dostęp do środków transportu publicznego. Do tej grupy zaliczyć można rozumienie problemu przez Lucas (2012), która skupia się na braku dostępu do usług transportowych (a nie usług w ogóle). Zapewnienie powszechnego dostępu do transportu publicznego stanowi w takim podejściu kluczowy element sprawiedliwości społecznej i równouprawnienia. W kierunku „prawa do transportu” skłaniają się w Polsce Orchowska (2022) i Ciechański (2023) argumentujący, że przejawem wykluczenia transportowego jest także wymuszona motoryzacja.

Oba wspomniane podejścia determinują odmienne metody badania oraz szacunki liczby osób dotkniętych wykluczeniem. Drugie spojrzenie (powszechne prawo do transportu publicznego), skutkuje szacunkami ogromnej liczby wykluczonych (w opracowaniach publicystycznych w Polsce nawet na poziomie kilkunastu milionów osób (Dulak, Jakubowski 2018). Nie jest to jednak pełne odzwierciedlenie rzeczywistości, na którą składają się także: a) realne potrzeby transportowe (liczba i odległość celów podróży); b) dostęp do indywidualnych środków transportu; c) różna sytuacja poszczególnych grup społecznych (w tym wiekowych). Nie zmienia to oczywiście faktu, że rozwijanie transportu publicznego służy ograniczeniu wykluczenia, a jednocześnie pomaga realizować inne cele ważne społecznie (np. ograniczenie emisji CO<sup>2</sup>). Mimo to tak **szerokie rozumienie wykluczenia transportowego, może utrudniać identyfikację grup ludności i miejsc (jednostek terytorialnych), gdzie zagrożenie tym zjawiskiem jest szczególnie duże, a interwencja publiczna najbardziej pożądana.**

Niezależnie od definicji, literatura przedmiotu definiuje różne rodzaje (formy) wykluczenia transportowego (Ciechański 2023, za Lucas 2012). Może mieć ono m.in. wymiar: a) przestrzenno-infrastrukturalny (np. brak dróg utwardzonych na obszarze peryferyjnym); b) ekonomiczny (który można identyfikować z tzw. ubóstwem transportowym); c) organizacyjny (gdy brak jest odpowiednich usług transportowych); d) związany z percepcją (szczególnie bezpieczeństwa). Różne badania z zakresu wykluczenia pośrednio wskazują nam także **grupy społecz-**

**ne w sposób szczególnie zagrożone wykluczeniem transportowym.** Są to najczęściej: a) osoby starsze nie posiadające uprawnień i/lub nie mogące prowadzić samochodu, b) osoby o mniejszych dochodach, którym mobilność (indywidualną lub w transporcie publicznym) ograniczają związane z nią koszty; c) osoby niepełnosprawne, wymagające innych środków transportu lub rozwiązań organizacyjnych; d) osoby zamieszkujące strefy odległe i peryferyjne; e) młodzież, szczególnie szkół średnich; f) kobiety, zwłaszcza na niektórych etapach życia (samotne matki, wdowy). Grupy te mogą się nakładać, co w przypadku podjętego obecnie badania dotyczy w szczególności nakładania się kryterium wieku (młodzież) i sytuacji materialnej gospodarstw domowych (wykluczenie połączone z ubóstwem transportowym).

Podejmując temat wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży konieczne jest przyjęcie roboczej definicji adekwatnej do celu i zakresu badania. Wydaje się, że trafna jest w tym wypadku definicja uwzględniająca różną wrażliwość na wykluczenie poszczególnych grup wiekowych i społecznych, a jednocześnie wskazująca na konsekwencje wykluczenia. Przemawia to za definicją szeroką, obejmującą nie tylko dostęp do transportu publicznego, ale także odległość do placówek usługowych (szczególnie edukacyjnych) i możliwości korzystania z indywidualnych form transportu (w tym z mobilności aktywnej).

W takim ujęciu...

**...wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży to sytuacja, gdy na skutek braku możliwości transportowych (względnie trudności w skorzystaniu z możliwości istniejących) mają oni ograniczony przestrzennie i lub czasowo dostęp do edukacji, innych usług publicznych oraz relacji społecznych.**





## Wykluczenie transportowe w Polsce

Ostatnie lata obfitują w opracowania naukowe i publicystyczne dotyczące wykluczenia transportowego w Polsce. Najczęściej problem oceniany jest z punktu widzenia: a) podaży transportu publicznego; b) wyposażenia gospodarstw domowych w środki transportu; c) struktury demograficznej, w tym struktury gospodarstw domowych, d) dostępności przestrzennej. Liczba opracowań kompleksowych jest niewielka. Każde z wymienionych podejść obarczone jest istotnymi mankamentami natury technicznej (dostęp do danych), interpretacyjnej (duża liczba czynników, dodatkowo bardzo zróżnicowanych przestrzennie) oraz związanych z oceną wyników (konsekwencja opisanego wyżej, różnego definiowania wykluczenia transportowego). Powoduje to, że analizy ilościowe oparte na danych statystycznych nie dają nam pełnego obrazu istniejącego problemu. Dlatego najczęściej konieczne jest sięganie po badania ankietowe, a w konsekwencji oparcie wyników na studiach przypadku. W efekcie publikowane wyniki nie zawsze są spójne, a wnioski bywają rozbieżne.

Badania wykluczenia transportowego mogą być dokonywane z punktu widzenia: a) szeroko rozumianej dostępności przestrzennej; b) realnego problemu określonych osób i/lub grup społecznych. Podobnie postrzegać można wykluczenie w grupie dzieci i młodzieży.

### Dostępność przestrzenna a wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży

Dostępność możemy utożsamiać z miarą szans lub możliwości na sprawne dotarcie w określone miejsca. Istnieje wiele miar dostępności, z których część stosowana jest powszechnie także w Polsce. Dostępność może być mierzona odległością, istnieniem i stanem infrastruktury, podażą transportu zbiorowego, czasem lub kosztem dojazdu a także licznymi wskaźnikami syntetycznymi, które zbiorczo obrazują sytuację transportową jednostek przestrzennych lub nawet konkretnych lokalizacji adresów (Geurs, van Eck 2001; Komornicki i in., 2010; Stępnia i in., 2017). Wszystkie te podejścia łączy fakt, że dostępność to możliwość zajścia interakcji (Hansen 1959). Miary dostępności mogą być obliczane dla transportu indywidualnego oraz zbiorowego. Obie wartości zazwyczaj bardzo się różnią na niekorzyść komunikacji publicznej. Ponadto drugi wariant pozostaje w Polsce bardzo utrudniony w poprawnej ocenie z uwagi na brak danych (szczególnie w postaci cyfrowej) odnośnie rozkładów jazdy autobusów.

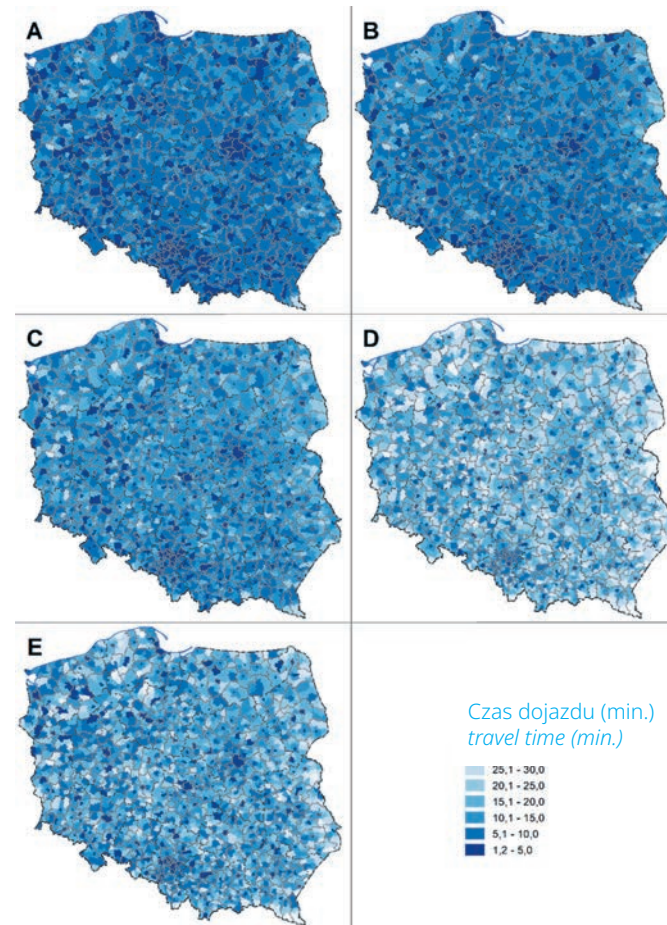
Miarą wykluczenia transportowego jest zatem niska dostępność, względem określonych celów (np. placówek edukacyjnych) lub też oceniana generalnie. Oznacza to, że mieszkańiec analizowanego miejsca (w polskich warunkach najczęściej punktem odniesienia jest gmina) może mieć utrudniony dostęp do tychże celów podróży. Miary syntetyczne, jak dostępność potencjałowa, obra-

zują położenie gminy względem wszystkich innych jednostek (np. pozostałych gmin w Polsce). Jednocześnie w kalkulacji wskaźnika więcej waży gminy większe (ludnościowo lub gospodarczo) oraz te położone bliżej (atrakcyjność celów naturalnie maleje wraz z odległością). W tym wypadku miara wykluczenia pokazuje generalnie złą pozycję transportową określonych jednostek terytorialnych, nie precyzując o jakie motywacje podróży chodzi.

**Specyfika miar dostępności powoduje jednak, że nie pozwalają one na rzeczywiste określenie liczby osób wykluczonych.** Zilustrujemy to dwoma przykładami. Wyobraźmy sobie, że 50% ludności wybranego powiatu nie jest w stanie dotrzeć transportem publicznym do jego stolicy w czasie krótszym niż 45 minut, a w dodatku autobus kursuje tam tylko w godzinach porannych. W praktyce jednak większość z nich dysponuje samochodami (oraz zasobami ekonomicznymi do ich użytkowania) i dojeżdża do ośrodka powiatowego w około 10 minut o dowolnej godzinie. Liczba wykluczonych transportowo będzie wówczas znacząco mniejsza niż wynikałoby z badania dostępności. W drugim hipotetycznym przykładzie sieć drogowa oraz transport autobusowy oplata gęsto cały powiat. Dojazd jest możliwy o każdej godzinie w umiarkowanej cenie. Z uwagi na zachodzące zmiany demograficzne i trudną sytuację budżetu, w ośrodku powiatowym zlikwidowano jednak szkołę średnią i specjalistyczną poradnię medyczną. Skorzystanie z podstawowych usług nie jest możliwe, wymaga dalszej podróży. W tym wypadku wbrew dobrym wskaźnikom dostępności część ludności może być wykluczona transportowo.

Rycina 1  
Średni czas dojazdu do trzech najbliższych: a- przedszkoli, b- szkół podstawowych, c – gimnazjów, d- zasadniczych szkół zawodowych, e-szkół ponadgimnazjalnych (2017)

W przypadku wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży najczęściej analizujemy miary dostępności do placówek edukacyjnych. Walorem takiego podejścia jest jednocześnie spojrzenie na miejsca zamieszkania, lokalizację szkół oraz możliwości transportowe. Tylko łączna analiza tych elementów daje obraz prawdopodobnej sytuacji najmłodszej części społeczeństwa. Na rycinie 1 przedstawiono prostą miarę czasu dojazdu do szkół różnych poziomów (system edukacji z okresu badania, czyli roku 2017). O ile **w przypadku szkół podstawowych** (a także przedszkoli i funkcjonujących jeszcze wówczas gimnazjów) **poziom wskaźnika jest relatywnie wyrównany terytorialnie, o tyle dla szkół ponadpodstawowych** (wówczas ponadgimnazjalnych) **różnice przestrzenne wyraźnie wzrastają**. Analiza Stępnia i in. (2017) dotyczyła wyłącznie transportu indywidualnego. Jest jednak dobrym obrazem samego nierównomiernego rozmieszczenia szkół ponadpodstawowych. Różnice w średnim czasie dojazdu do trzech najbliższych placówek są znaczne. W dużych miastach kształtują się na poziomie 5 minut, zaś na obszarach peryferyjnych przy granicy wschodniej i w Karpatach niekiedy przekraczają godzinę.



Źródło: Stępnia M., Wiśniewski R., Goliszek S., Marcińczak S., 2017

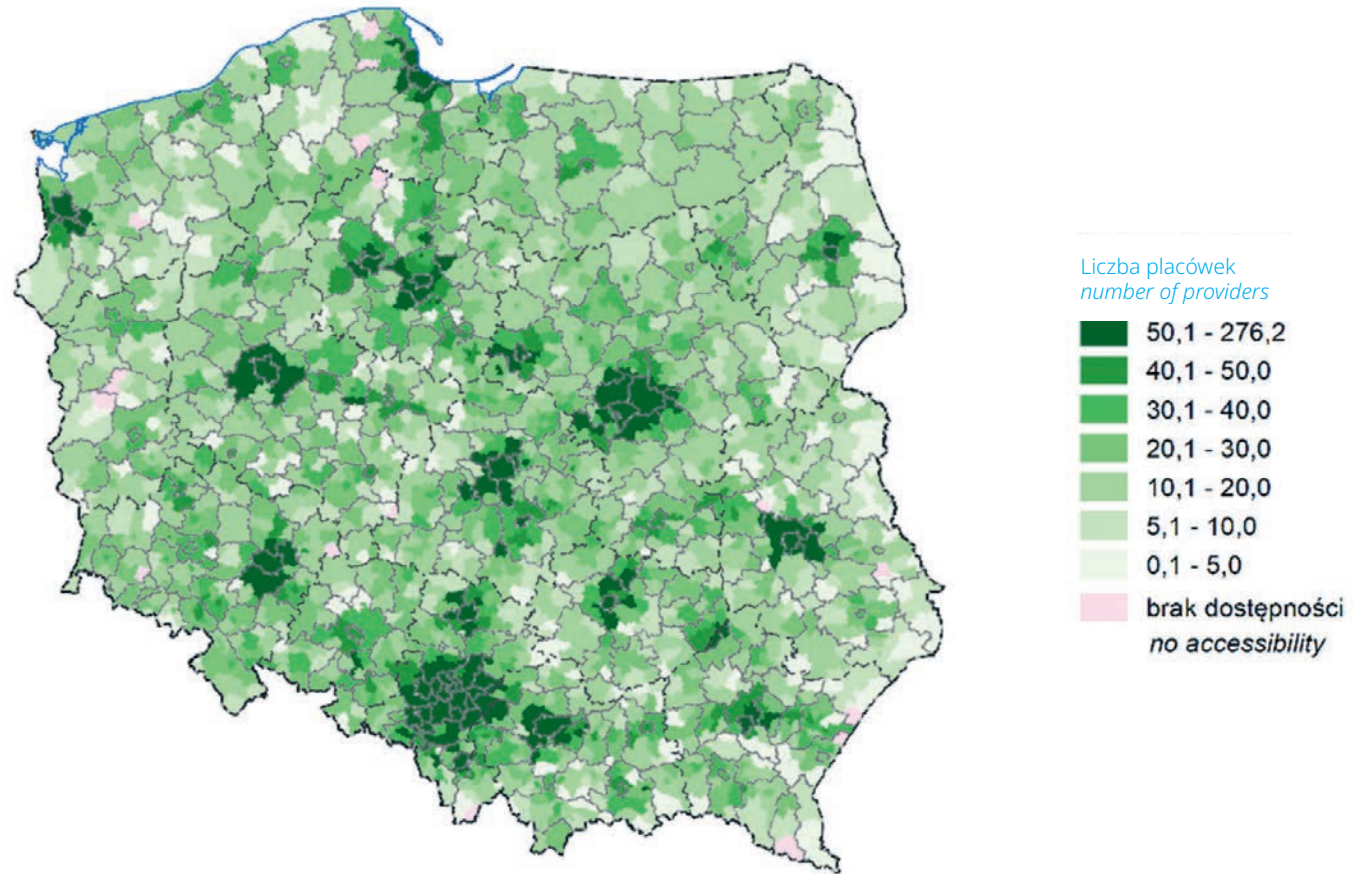
Jednocześnie uzyskany obraz pokazuje, że **zróżnicowania terytorialne dostępności placówek edukacyjnych mają raczej wymiar lokalny niż regionalny**. Na mapach trudno jest dostrzec wyraźny ogólnokrajowy podział na Polskę Zachodnią i Wschodnią, a nawet metropolitalną i pozametropolitalną. Obszary problemowe kształtują się na pograniczach województw, często także tych zamożniejszych. Widoczne są tzw. peryferia wewnętrzne (znane z literatury *inner peripheries*). Tworzy to układ mozaikowy, gdzie **nawet położenie w relatywnej bliskości dużych ośrodków niekoniecznie gwarantuje dobrą dostępność do edukacji i to nawet w transporcie indywidualnym**.



© UNICEF Polska/Bartek Zwiefka

Rycina 2  
Liczba szkół ponadgimnazjalnych w zasięgu 30 minut dojazdu w transporcie indywidualnym (2017)

Jeszcze bardziej zróżnicowany i mało optymistyczny obraz uzyskujemy, gdy dostępność do szkół średnich analizujemy przy użyciu wskaźnika liczby placówek osiągalnych w przeciągu 30 minut (w cytowanym badaniu ponownie w transporcie indywidualnym; rycina 2). Jest to wskaźnik pokazujący realną możliwość wyboru (bez konieczności zakwaterowania w internacie), a tym samym miara szans na spełnienie edukacyjnych aspiracji młodzieży. W Polsce nadal istnieje kilka gmin, gdzie wartość takiej miary wynosi zero, to znaczy w ciągu 30 minut samochodem osobowym nie możemy dojechać do żadnej szkoły ponadpodstawowej. W wielu pozostałych jest to wartość w przedziale 1-5. Z drugiej strony we wszystkich prawie miastach wojewódzkich możliwości wyboru jest spektakularnie większa i przekracza liczbę 50 placówek edukacyjnych. Tak jak poprzednio niskie poziomy wskaźnika widoczne są także w rejonach Polski postrzeganych najczęściej jako dobrze rozwinięte i wyposażone w usługi publiczne (np. w niektórych powiatach Wielkopolski). **Z punktu widzenia swobody wyboru szkoły średniej (bez wyprowadzki z domu rodzinnego) sytuacja polskich ośmioklasistów jest skrajnie nierównomierna przestrzennie. Nie może to pozostawać bez wpływu na ich ogólne możliwości edukacyjne.**



Źródło: Stępnia M., Wiśniewski R., Goliszek S., Marcińczak S., 2017

Porównanie obu miar dostępności dowodzi ich relatywności. Wykorzystując te same dane źródłowe możemy przedstawić sytuację odnośnie dostępności placówek edukacyjnych jako względnie dobrą lub też jako zdecydowanie problemową. Czas dojazdu do najbliższej szkoły pokaże nam optymistyczny obraz sprawiedliwości przestrzennej (opisywana w literaturze tzw. spatial justice) w szkolnictwie. Już czas średni do trzech najbliższych placówek zachwieje tym optymizmem. Zastosowanie wskaźnika liczby placówek w rozsądnym czasie dojazdu udowodni, że realna sytuacja jest drastycznie gorsza. **Świadomość względności uzyskiwanych wartości wskaźników i rozkładów przestrzennych jest konieczna**, szczególnie gdy mają się one stać podstawą określonych działań inwestycyjnych lub pomocy publicznej.

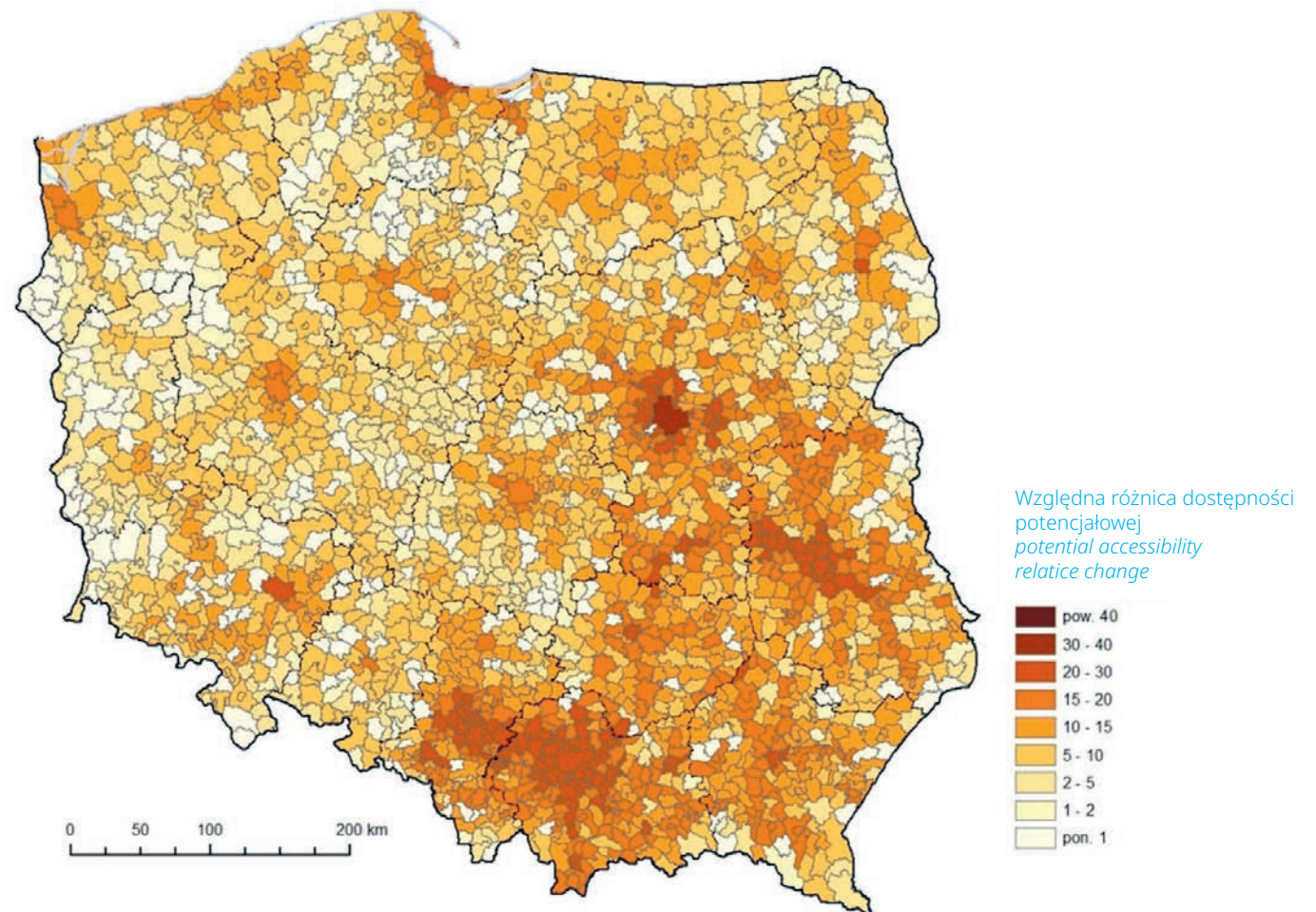
Jeszcze większe pole do różnej interpretacji pozostawiają badania dostępności w transporcie zbiorowym. Wspomniane braki w danych o rozkładach jazdy (w komunikacji autobusowej), zmuszają do podejmowania studiów opartych na szacunkach. Często mają one charakter zero-jedynkowej oceny obsługi transportem publicznym. W rzeczywistości jako obsługiwana zakwalifikowana zostanie zarówno miejscowość, do której autobus dojeżdża raz dziennie, jak i ta, gdzie dociera co 10 minut. Realna sytuacja obu osad będzie skrajnie różna. Próby rzetelnej oceny dostępności w transporcie zbiorowym są nieliczne i najczęściej stanowią jednorazowe „fotografie” sytuacji bez możliwości oceny dynamiki zjawiska.



Do istotnych prób podejmowanych w ostatniej dekadzie należy badanie Rosika i in (2016) oparte na rozbudowanych badaniach terenowych i pokazujące dostępność potencjałową w transporcie zbiorowym w układzie wszystkich gmin w Polsce (porównaj także Komornicki 2019). Dowodzi ono, że w transporcie publicznym paradoksalnie lepsza sytuacja ma miejsce w Polsce Południowo-Wschodniej, niż w zachodniej. Przyczyną jest m.in. większa gęstość zaludnienia i układ sieci osadniczej, gwarantujący opłacalność obsługi transportowej na zasadach rynkowych. Interesującym elementem tej analizy było porównanie poziomu dostępności w transporcie indywidualnym i zbiorowym (rycina 3). Wskaźnik ten najwyższy (najlepsza sytuacja) poziom osiąga **w Warszawie, gdzie dostępność zbiorowa wynosi około 40% dostępności indywidualnej**. Jednocześnie na zachodnich peryferiach kraju poziom ten spada poniżej 5%. Luźne porównanie tych wartości do cytowanych wcześniej danych odnośnie osiągalności placówek edukacyjnych daje **dramatyczny obraz skali wykluczenia młodzieży z rodzin nie mogących zapewnić dojazdu transportem indywidualnym, a jednocześnie żyjących na terenach o tak niskim poziomie dostępności w transporcie publicznym**.

Nowszą próbą badania dostępności w transporcie publicznym jest opracowanie dotyczące obszarów wiejskich Polski w roku 2019 wykonane przez Guzika i Kołosa (2021). Autorzy badali dostępność ośrodków powiatowych, jako miejsc koncentracji usług średniego szczebla, w tym edukacyjnych z otaczających je obszarów wiejskich.

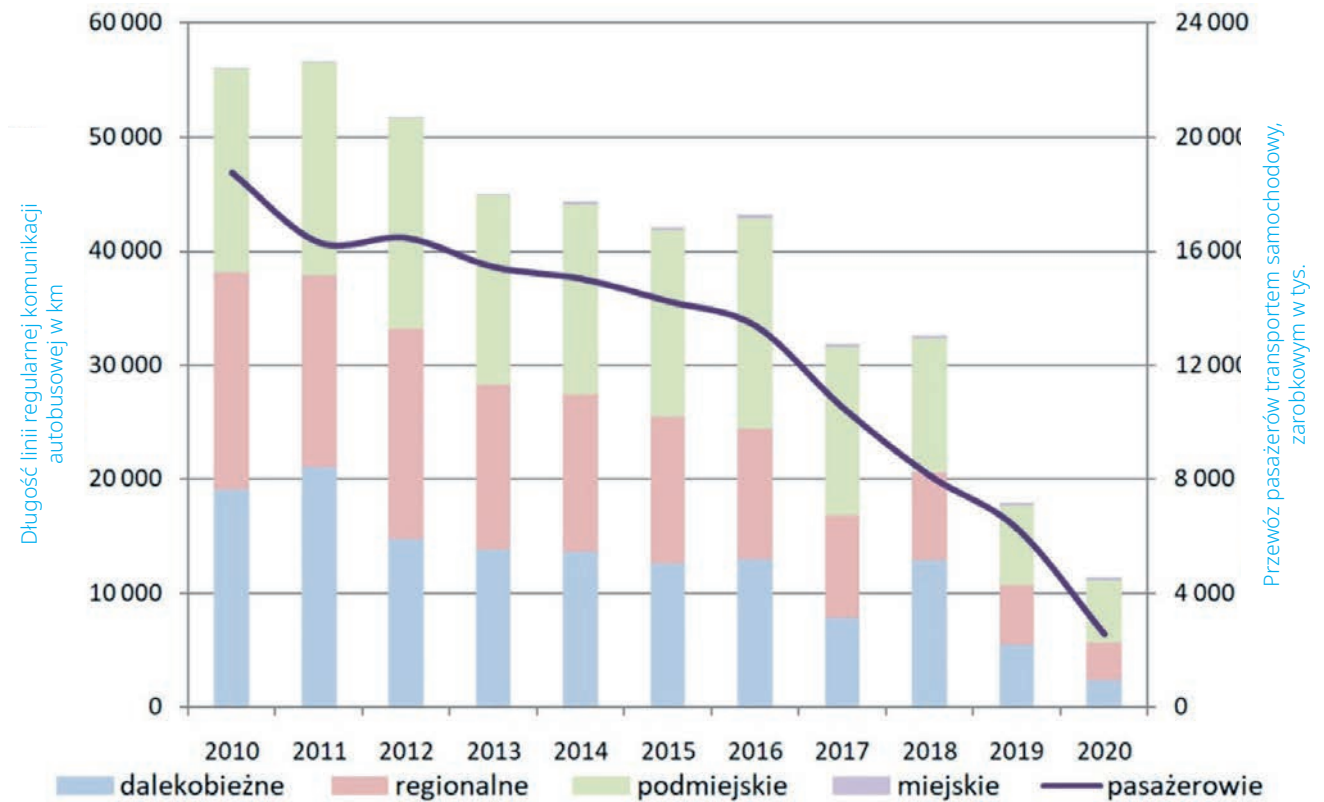
Rycina 3  
Względna różnica poziomu dostępności potencjałowej w transporcie indywidualnym i zbiorowym



Źródło: Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępiak M., Kowalczyk K., Guzik R., Kołoś A., Komornicki T., 2017

Rycina 4  
Komunikacja autobusowa w województwie warmińsko-mazurskim w okresie 2010-2020

Badanie objęło 6 polskich województw. Wykazano, że w niektórych spośród nich (warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie) ponad 60% ludności posiada słabą lub bardzo słabą dostępność transportem publicznym do swojego ośrodka regionalnego (w tym do skupionych w nim szkół średnich). Jednocześnie w małopolskim (przewaga wspomnianej wyżej gęstszej sieci osadniczej) analogiczny odsetek wynosi tylko 25%. Co więcej w każdym z województw obszary o najsłabszej dostępności tworzą skupiska, które nazwać można strefami zagrożonymi wykluczeniem transportowym. Badania prowadzone w ramach przygotowania regionalnego planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego (Komornicki i in. 2021; Rycina 4) dowodzą (po porównaniu do badań Guzika i Kołosa z 2019 r.), że **pandemia COVID-19 przyczyniła się do dalszego regresu transportu publicznego na obszarach wiejskich**, a tym samym, że dostępność takim transportem do wielu usług uległa tam pogorszeniu.



Źródło: Komornicki T., Rosik P., Goliszek S., Duma P., Szejgiec-Kolenda B., 2022

Warte podkreślenia jest także, że badania i wskaźniki dostępności służą (jako składowa miar syntetycznych) do delimitacji obszarów problemowych i zagrożonych trwałą marginalizacją znajdujących później zastosowanie w dokumentach strategicznych poziomu krajowego (np. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego; Śleszyński in. 2020). Badania identyfikujące rozmieszczenie obszarów problemowych w Polsce dowodzą tym samym pośrednio, że **słaba dostępność transportowa (zarówno indywidualna, jak i zbiorowa) występuje często na tych samych obszarach co inne problemy społeczne i ekonomiczne**. Badano wówczas (Bański i in 2018) także takie wskaźniki jak procesy starzenia, poziom wykształcenia, wyniki testów gimnazjalnych. Zbieżności terytorialnej nie można wprost interpretować jako wzajemnej zależności zmiennych. Można jednak przypuszczać, że zależności te mają charakter sprzężenia zwrotnego (opisywanego czasem jako błędne koło transportu publicznego; Guzik i Kołoś 2021) i wyrażają się m.in. w następujących faktach:

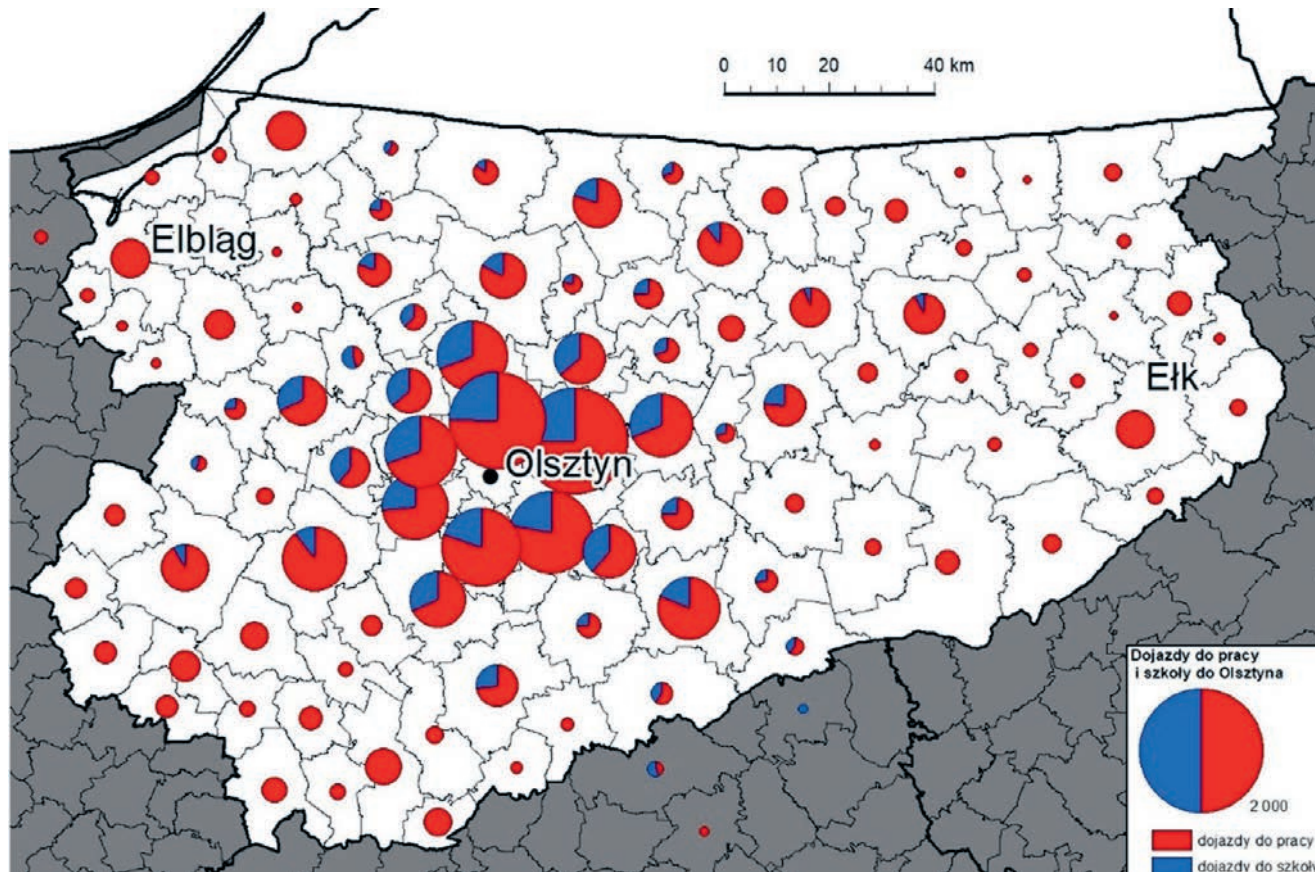
- a. **Wykluczenie transportowe przyspiesza niekorzystne procesy demograficzne i społeczne** (odpływ ludzi młodszych, lepiej wykształconych, gorsze wyniki kształcenia);
- b. **Zmiany demograficzne i społeczne potęgują wykluczenie**, wpływając negatywnie na rynkową opłacalność transportu publicznego, zmniejszając liczbę potencjalnych dysponentów pojazdów indywidualnych, a także powodując likwidację niektórych placówek usługowych, co wymusza odległe dojazdy do nich.



## Realny poziom wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży

Jak już wspomniano słaba dostępność jest wprawdzie kluczową determinantą wykluczenia transportowego, ale nie może być z nim utożsamiana. Bardziej precyzyjne analizy powinny obejmować także strukturę demograficzną, wielkość gospodarstw domowych, ich wyposażenie w pojazdy, posiadanie uprawnień do prowadzenia pojazdów oraz czynniki indywidualne, w tym percepcję transportu (także w kontekście bezpieczeństwa korzystania z niego). Dane demograficzne są dostępne w ramach statystyki publicznej także na poziomie poszczególnych miejscowości. Pozwala to na stwierdzenie, że różnice w wykluczeniu transportowym grup wiekowych (w tym dzieci i młodzieży) mogą występować także bardzo lokalnie w obrębie poszczególnych gmin. Od niedawna baza CEPiK (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców) udostępnia także informacje o parku samochodowym w układzie terytorialnym. Dane te obarczone są jednak dużymi błędami (Kołoś i in. 2020), co powoduje, że liczba pojazdów jest w Polsce znacząco przeszacowana. W niektórych jednostkach w ewidencji nadal pozostają samochody krajowe wyprodukowane w latach 70-tych ubiegłego wieku. Może to prowadzić do mylnego wniosku, że wiejskie gospodarstwa domowe są bardzo dobrze zmotoryzowane (posiadają po kilka pojazdów, z których młodzież po ukończeniu 18 roku życia może potencjalnie korzystać), choć w rzeczywistości jest to jeden pojazd wykorzystywany w dojazdach do pracy rodziców lub w bieżącej obsłudze gospodarstwa rolnego.

Rycina 5  
Dojazdy do pracy i szkół w województwie warmińsko-mazurskim w roku 2016



Źródło: Komornicki T., Rosik P., Goliszek S., Duma P., Szejgiec-Kolenda B., 2022

Konsekwencją wykluczenia jest nie tylko brak możliwości skorzystania z określonych usług publicznych (w tym edukacyjnych), ale także korzystanie z nich okupione znacznym kosztem w postaci środków finansowych i/lub czasu. Dowodem na tak rozumiane problemy jest zasięg dojazdów do szkół. Na rycinie 5 przedstawiono skalę dojazdów do pracy i szkół (wszystkich poziomów, wg danych GUS) w województwie warmińsko-mazurskim. **Odległość tych dojazdów przekracza niekiedy 50 km** i musi być postrzegana jako bariera, którą przekraczają tylko szczególnie zdeterminowani uczniowie i/lub ich rodzice.

Inne informacje, szczególnie te związane z **indywidualnymi zwyczajami transportowymi**, uwarunkowaniami podejmowanych decyzji transportowych i percepcją transportu mogą już być pozyskane jedynie w formie kompleksowych badań ruchu (KBR) lub dedykowanych badań ankietowych. KBR są w Polsce realizowane głównie w dużych metropoliach. Badania ankietowe są częste, ale prawie zawsze dotyczą ograniczonych obszarów i pozostają reprezentatywne tylko dla nich.

Szerokie badania społeczne wykluczenia na obszarach wiejskich realizowano ostatnio w Instytucie Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN (Komorowski, Stanny 2017), w ramach analiz dostępu do transportu publicznego na obszarach wiejskich w Polsce. Uzyskane wyniki wskazywały na powolną poprawę sytuacji od początku XXI wieku. Jednym z najnowszych (a zarazem popandemijnych) pogłębionych i szczególnie wartościowych badań społecznych



dotyczących wykluczenia transportowego młodzieży uczącej się jest opracowanie A. Ciechańskiego (2023). Dotyczy ono powiatów karpackich (Bieszczad i Beskidu Niskiego). Autor (oprócz analizy rozkładów jazdy) przeprowadził ponad 530 ankiet wśród uczniów szkół średnich Jasła, Żmigrodu, Dukli, Krosna, Rymanowa, Nowosielec, Sanoka, Leska i Ustrzyk Dolnych, a dodatkowo także blisko 140 wśród studentów państwowych wyższych szkół zawodowych w Krośnie i Sanoku. Pytał respondentów o powody wyboru środków transportu, a także o wpływ sytuacji transportowej na ich decyzje edukacyjne. Wnioski z tej analizy nie są optymistyczne. Autor zauważa, że zjawisko wymuszonej motoryzacji wiąże się nie tylko z dojazdami do pracy, ale także z dowożeniem dzieci do szkół i na zajęcia dodatkowe. Wskazuje też na podobieństwa przyczyn i skutków wykluczenia transportowego względem sytuacji opisanej w innych krajach.

Inne podejmowane ostatnio próby badania wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży najczęściej dotyczyły pojedynczych powiatów. I tak Koliński (2021) analizował zjawisko w powiecie wągrowieckim. Przeprowadził on ankietę wśród 321 uczniów szkół ponadpodstawowych. Szuszczyk (2017) badał (także za pomocą ankiety) sytuację transportową młodzieży w powiecie wschowskim. Badania ankietowe w szkołach ponadpodstawowych na obszarach wiejskich metropolii wrocławskiej przeprowadzili Szczepańska i Szczepański (2023). We wszystkich tych badaniach zauważono, że **podstawową strategią uniezależnienia się od niewystarczającej**

**i niestabilnej oferty transportu zbiorowego jest dla osób kończących 18 lat możliwie szybkie zdobycie prawa jazdy i korzystanie z samochodu.** Orchowska (2022) ograniczyła swoje badanie do kilku miejscowości województwa mazowieckiego. Badanie w formie wywiadów przeprowadziła ona wśród osób dorosłych, którzy jednak bardzo często zwracali uwagę na wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży oraz na fakt, że determinuje to ich wybory edukacyjne.

### Luki w wiedzy, nowe pytania i hipotezy badawcze

Przedstawiony problem pozwala na identyfikację luk w naszej wiedzy na temat skali, struktury i wymiaru terytorialnego wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży w Polsce.

Pierwszym zagadnieniem, gdzie wiedza nasza wydaje się nie być kompletna jest struktura wykluczonych transportowo. Możliwe jest postawienie hipotezy, że problem jest zróżnicowany wewnątrz społeczności lokalnych (w obrębie gmin, klas w szkołach), zależnie od cech i struktury gospodarstw domowych. Nie wiemy jednak jak silna jest to zależność i **jakie cechy społeczności lokalnych oraz rodzin decydują o faktycznym wykluczeniu.** Przywołane wyżej opracowania powstałe na gruncie geografii społeczno-ekonomicznej dowodzą, że problem wykluczenia jest silnie zróżnicowany terytorialnie na obszarze Polski, a także w obrębie poszczególnych województw, a nawet miejskich obszarów funkcjonalnych. Nadal jed-

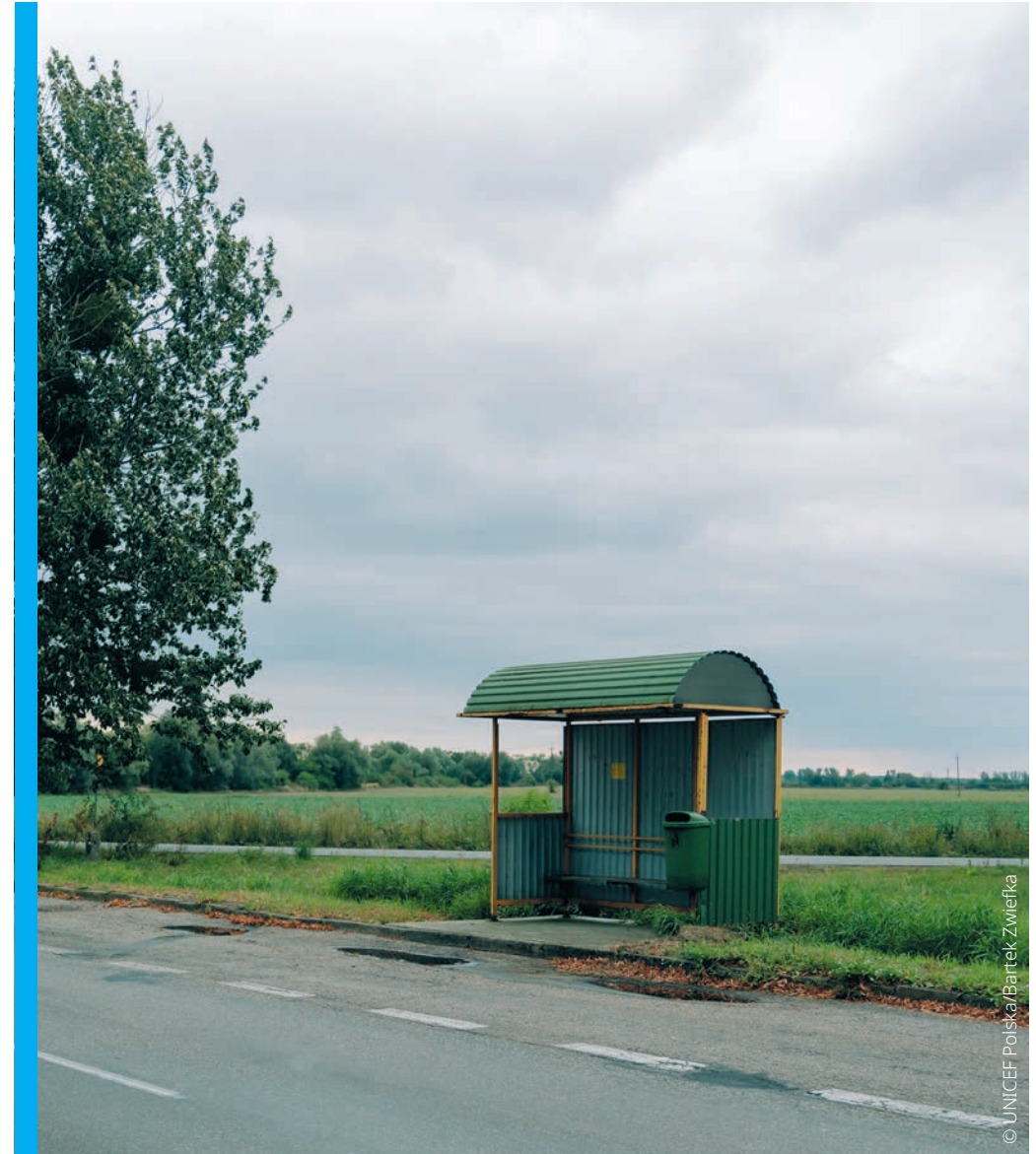
nak **nie wiemy na ile wykluczenie jest skoncentrowane przestrzennie na peryferyjnych obszarach wiejskich**, a na ile występuje także w pozornie lepiej dostępnych regionach Polski centralnej i zachodniej. Niektóre badania wskazują także, że zróżnicowanie terytorialne ma charakter bardzo lokalny i poszczególne miejscowości, gdzie wykluczenie transportowe nie ma miejsca mogą sąsiadować z innymi, gdzie jest fundamentalnym problemem. Większość dotychczasowych studiów dotyczyła wykluczenia młodzieży szkół średnich. Zakładamy, że jest tak nadal. Nie mamy jednak pełnego rozeznania **na ile wykluczenie stało się także problemem starszych klas szkół podstawowych** (szczególnie po cofnięciu wcześniejszej reformy i likwidacji gimnazjów).

Dotychczasowe studia sugerują, że sytuacja transportowa wpływa na możliwości edukacyjne relatywnie małej grupy dzieci i młodzieży, ale tam gdzie problem ten występuje konsekwencje wykluczenia transportowego są duże i mają charakter systemowy. Skala odległych dojazdów do szkół pokazuje, że młodzież i jej rodziny radzą sobie z przewyciężaniem wykluczenia. Z pewnością nie dotyczy to jednak wszystkich gospodarstw domowych. Tym samym nie wiemy do końca **jak bardzo i gdzie sytuacja transportowa określa dzieciom i młodzieży szanse edukacyjne, a w konsekwencji zawodowe.** Nie jest też jasne czy, jak bardzo i gdzie sytuacja transportowa wpływa na dostęp dzieci i młodzieży do innych podstawowych usług? Wstępnie można jedynie postawić hipotezę, że wpływ

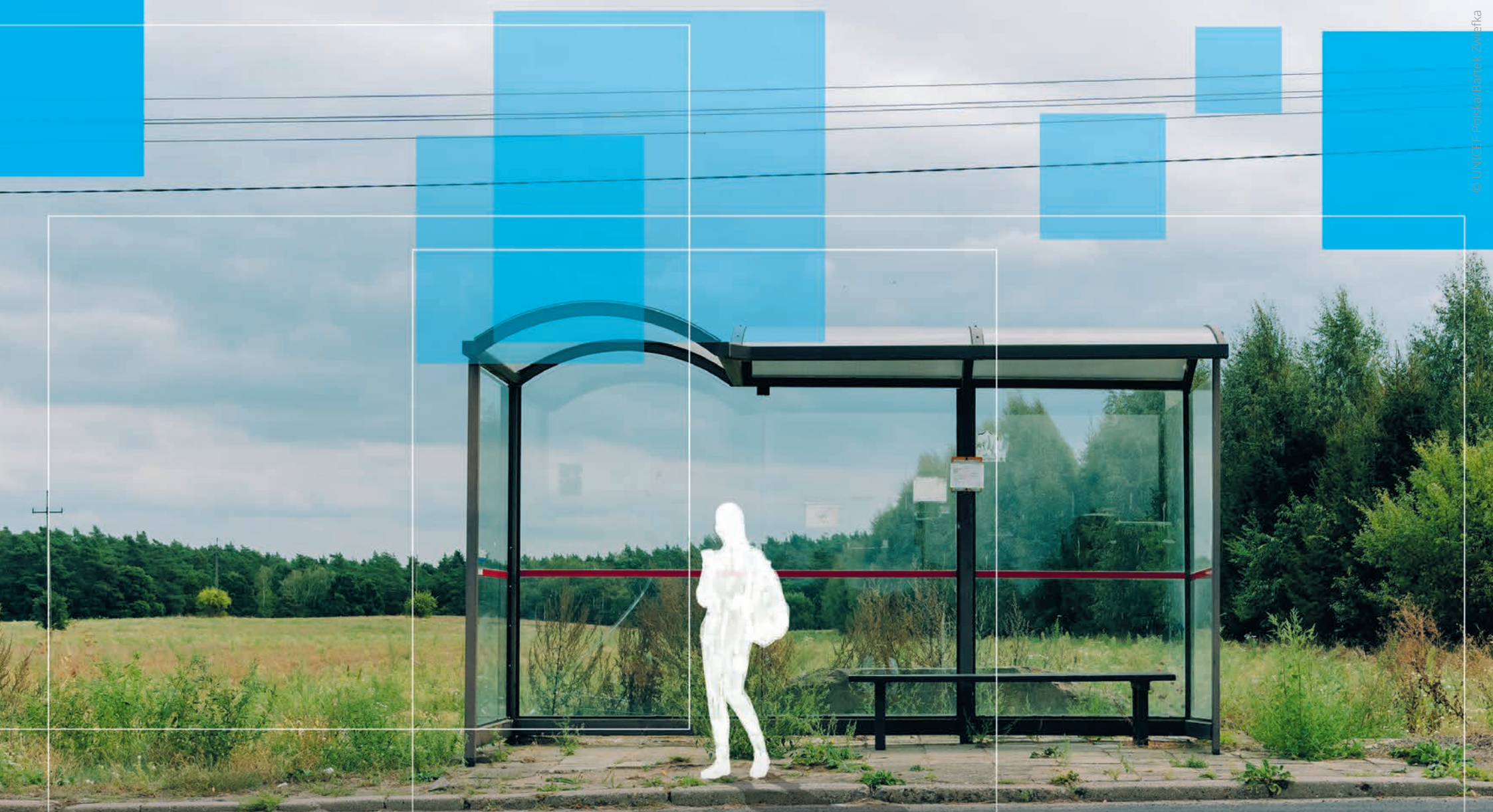
ten nie tylko dotyczy usług podstawowych (w tym zdrowotnych), ale raczej innych (np. kulturalnych, rekreacyjnych, sportowych), co w konsekwencji odbija się na nawiązywaniu relacji i budowaniu kompetencji społecznych. Możemy bowiem domniemywać, że sytuacja transportowa ma duży wpływ na udział dzieci i młodzieży w życiu towarzyskim.

W kontekście samego problemu wykluczenia istotne jest także **jak dzieci i młodzież postrzegają transport zbiorowy** (także w miejscach, gdzie problem wykluczenia nie występuje). Czy jest on traktowany jako konieczność, czy też może być efektem świadomego wyboru (np. związanego z troską o środowisko). Dotychczasowe badania na terenach wiejskich wskazują raczej na pierwszą odpowiedź. Często negatywny, jak możemy założyć, **stosunek do transportu zbiorowego wiąże się z pytaniem, dlaczego dzieci i młodzież z niego nie korzystają, nawet gdy jest on dostępny?** Możliwe jest postawienie hipotezy, że wynika to z rzeczywistej lub tylko postrzeganej „niepewności”, cech rozkładu jazdy oraz z percepcji bezpieczeństwa.

Badania, w tym ankietowe dają ponadto szansę na precyzyjniejsze opracowanie rekomendacji dla samorządów terytorialnych, a także innych władz publicznych i organizacji pozarządowych w zakresie poprawy sytuacji transportowej. Mogą być sposobem na znalezienie przykładów (dobrych praktyk) stosowanych przy przewyciężaniu problemu wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży. Często stawiana jest hipoteza, że współpraca rodziców w zaspokajaniu potrzeb transportowych dzieci jest w Polsce rozwiązaniem stosowanym, ale na ogół niesformalizowanym (jak to ma miejsce w niektórych krajach Europy Zachodniej). Jednocześnie spojrzenie na rzeczywistą skalę i strukturę wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży, na ich własną percepcję zjawiska oraz na cechy badanych gospodarstw domowych daje możliwość sformułowania propozycji interwencji publicznej, jaką możemy podjąć, aby ograniczyć badany problem.



© UNICEF Polska/Bartek Zwiefka



# Kluczowe statystyki

### 1. 14% dzieci i młodzieży w wieku 12-19 lat w Polsce jest zagrożonych wykluczeniem transportowym.

Oznacza to brak jakiegokolwiek transportu publicznego w miejscowości zamieszkania lub zbyt niską częstotliwość kursowania (rzadziej niż raz na godzinę).

- Zagrożenie wykluczeniem transportowym jest większe w przypadku dzieci i młodzieży mieszkających na obszarach wiejskich oraz w małych miastach.
- Zagrożenie wykluczeniem transportowym jest większe wśród uczennic niż wśród uczniów. W ich przypadku trudności transportowe mają większy wpływ na dostęp do usług, rozrywki i kontaktów towarzyskich.

### 2. 30% badanych dzieci i młodzieży uważa, że w ich miejscu zamieszkania dostęp do komunikacji publicznej jest problemem.

### 3. 42% respondentów zagrożonych wykluczeniem transportowym ma słaby dostęp do infrastruktury społecznej (usługi w zakresie rozrywki, kultury, dodatkowych zajęć).

### 4. Co dziesiąta osoba zagrożona wykluczeniem transportowym nie posiada w gospodarstwie domowym samochodu, co może oznaczać realne fizyczne odcięcie od podstawowych usług, a w konsekwencji drastyczne pogorszenie jej sytuacji społecznej.

### 5. Pomoc sąsiedzka i rodzicielska jest dużo powszechniejsza wśród dzieci zagrożonych wykluczeniem transportowym. Samochodem innych osób niż rodzice dojeżdża do szkoły aż 17% badanych z tej grupy (wśród niezagrażonych odsetek ten wynosi tylko 7%).

### 6. Problemy z dojazdem mają duży wpływ na kontakty z rówieśnikami.

Co drugi badany doświadczył sytuacji, w której nie mógł wziąć udziału w spotkaniu ze względu na problemy transportowe, w tym 19% – wiele razy.

Jednocześnie niemal 30% dzieci i młodzieży ma poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, ich relacje ze znajomymi byłyby lepsze. Taki problem częściej dotyka mieszkańców wsi i małych miast oraz uczniów szkół ponadpodstawowych.

Wśród dzieci i młodzieży zagrożonej wykluczeniem transportowym aż 66% nie mogło uczestniczyć w spotkaniach ze znajomymi, a niemal połowa dostrzega negatywny wpływ wykluczenia transportowego na relacje z rówieśnikami.



- 7.** 44% uczniów szkół średnich podczas wybierania szkoły ponadpodstawowej kierowało się tym, czy istnieją dogodne połączenia transportem zbiorowym do placówki (dla 16% był to kluczowy czynnik). **21% deklaruje, że wybrałoby inną szkołę, gdyby nie problemy transportowe.** Odsetek ten jest większy wśród dziewcząt.
- 8.** Blisko dwóch na trzech badanych przynajmniej raz w tygodniu korzysta z transportu zbiorowego, w tym niemal połowa – codziennie lub prawie codziennie (48%). Z kolei **15% respondentów nie jeździ wcale środkami komunikacji publicznej.**
- 9.** **Zagrożenie wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży jest różne w różnych dziedzinach życia,** relatywnie mniejsze w przypadku edukacji szkolnej i usług podstawowych (jak służba zdrowia), większe w odniesieniu do zajęć dodatkowych, a zdecydowanie **najwyższe w przypadku rozrywki oraz kontaktów społecznych.**
- 10.** Transport zbiorowy jest jednym z częściej wykorzystywanych sposobów dotarcia do szkół – korzysta z niego łącznie 32% badanych, a dla 25% jest to wiodący sposób. Wyżej w zestawieniu znalazły się samochód rodziców/ opiekunów oraz dojście piechotą. Dziewczęta częściej korzystają z transportu publicznego niż chłopcy.
- 11.** **Plan zdobycia prawa jazdy wydaje się być kluczową strategią** na poprawę sytuacji transportowej zarówno wśród chłopców, jak i dziewcząt.
- 12.** Co czwarty badany przyznaje, że świadomie wybiera środki transportu zbiorowego, kierując się **dobrem środowiska** (23%).





# Nota metodologiczna

## Metodologia

**Czas realizacji:** Wrzesień 2024 r.

**Jednostka badania:** Uczniowie szkół podstawowych (klasy: VI-VIII) i ponadpodstawowych – dzieci i młodzież szkolna w wieku 12-19 lat.

**Wielkość próby:** Próba ogólnopolska N=2468  
*Uczniowie szkół podstawowych: N=1038;*  
*Uczniowie szkół ponadpodstawowych: N=1430*  
 Próba dodatkowa – powiaty peryferyjne N=1001  
*Uczniowie szkół podstawowych: N=429;*  
*Uczniowie szkół ponadpodstawowych: N=572*

**Miejsce badania:** Szkoły publiczne z terenu Polski

**Technika badawcza:** Badanie zrealizowane metodą internetowych standaryzowanych wywiadów kwestionariuszowych wspomaganym komputerowo (CAWI). Ankieta została przekazana do wylosowanych szkół. Kwestionariusze były wypełniane w warunkach ankiety audytoryjnej.

## Metodologia – udział szkół w badaniu

Liczba szkół z próby ogólnopolskiej, które wzięły udział w badaniu, w podziale na regiony:



## Słownik pojęć – definicje zmiennych złożonych

W celu przeprowadzenia wybranych analiz na osobach, które są zagrożone wykluczeniem transportowym (mają utrudniony dostęp do transportu zbiorowego w miejscu zamieszkania) utworzono zmienną **wykluczenie transportowe** na podstawie poniższych pytań:

*Q: Czy w Twojej miejscowości zamieszkania jeździ...?*

*Q: Jak często kursuje ten środek transportu z najbliższego dla Ciebie przystanku/ stacji?*

Zmienna **wykluczenie transportowe** przyjmuje wartości:

- **Zagrożeni** (osoby z miejscowości, do których nie dojeżdża transport publiczny lub kursuje on zbyt rzadko – żaden ze wskazanych środków transportu nie kursuje częściej niż co 2-3 godziny w ciągu dnia).
- **Niezagrożeni** (osoby, które mają transport publiczny w swojej miejscowości, który kursuje przynajmniej co godzinę.)

W analizach wykorzystano zmienną sytuacja finansowa, która została utworzona na podstawie pytania:

*Q: Jak oceniasz sytuację finansową swojej rodziny?*

Zmienna sytuacja finansowa przyjmuje wartości:

- **Zła** („żyjemy bardzo skromnie” i „żyjemy skromnie”)
- **Średnia** („żyjemy na przeciętnym poziomie”)
- **Dobra** („żyjemy na dobrym poziomie” i „żyjemy na bardzo dobrym poziomie”)

W analizach wykorzystano zmienną **dostęp do infrastruktury społecznej**, która została utworzona na podstawie pytania:

*Q: Czy w miejscowości, w której mieszkasz, jest ...?*

Kościół, Obiekt sportowy, Szkoła podstawowa, Przychodnia lekarska/ ośrodek zdrowia, Ośrodek Kultury, Kawiarnia/ restauracja, Szkoła średnia / ponadpodstawowa, Szpital, Centrum handlowe/ Galeria handlowa

Zmienna dostęp do infrastruktury społecznej przyjmuje wartości:

- **Dobry** (dostęp do 6 i więcej kategorii)
- **Średni** (dostęp do 3-5 kategorii)
- **Słaby** (dostęp do maksymalnie 2 kategorii)

W analizach wykorzystano do porównań oddzielną próbę, która w raporcie występuje pod nazwą **powiaty peryferyjne**.

Jest to próba uczniów w wieku 12-19 lat ze szkół z 5 powiatów: wągrowieckiego, bartoszyckiego, hrubieszowskiego, nowotarskiego i jasielskiego.

Powiaty zostały dobrane metodą ekspercką z różnych regionów Polski. Przy wyborze brano pod uwagę oddalenie powiatu od dużych aglomeracji i mniejszą gęstość sieci osadniczej. Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne, a ich interpretacja jest możliwa jedynie dla wskazanych powiatów.

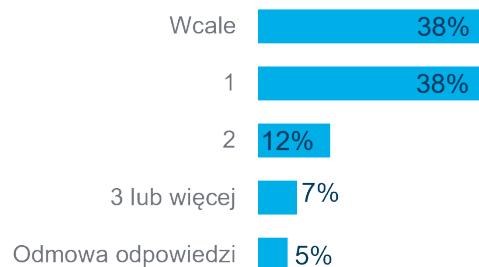


## Rozkład danych demograficznych w próbie ogólnopolskiej

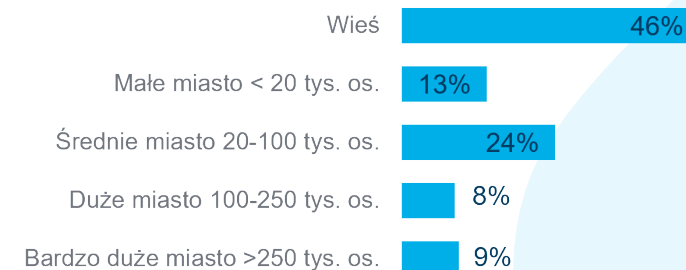
### Płeć



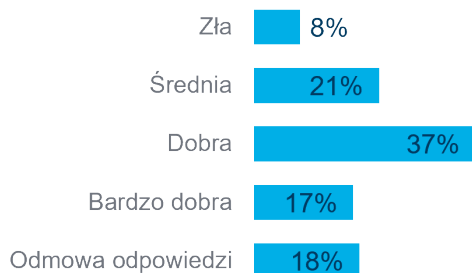
### Liczba rodzeństwa (osoby niepełnoletnie)



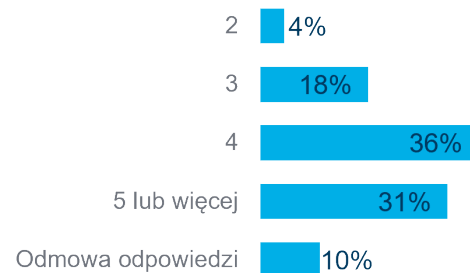
### Wielkość miejscowości zamieszkania \*



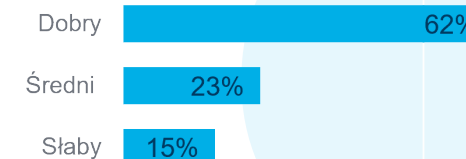
### Sytuacja finansowa



### Liczba osób w gospodarstwie domowym



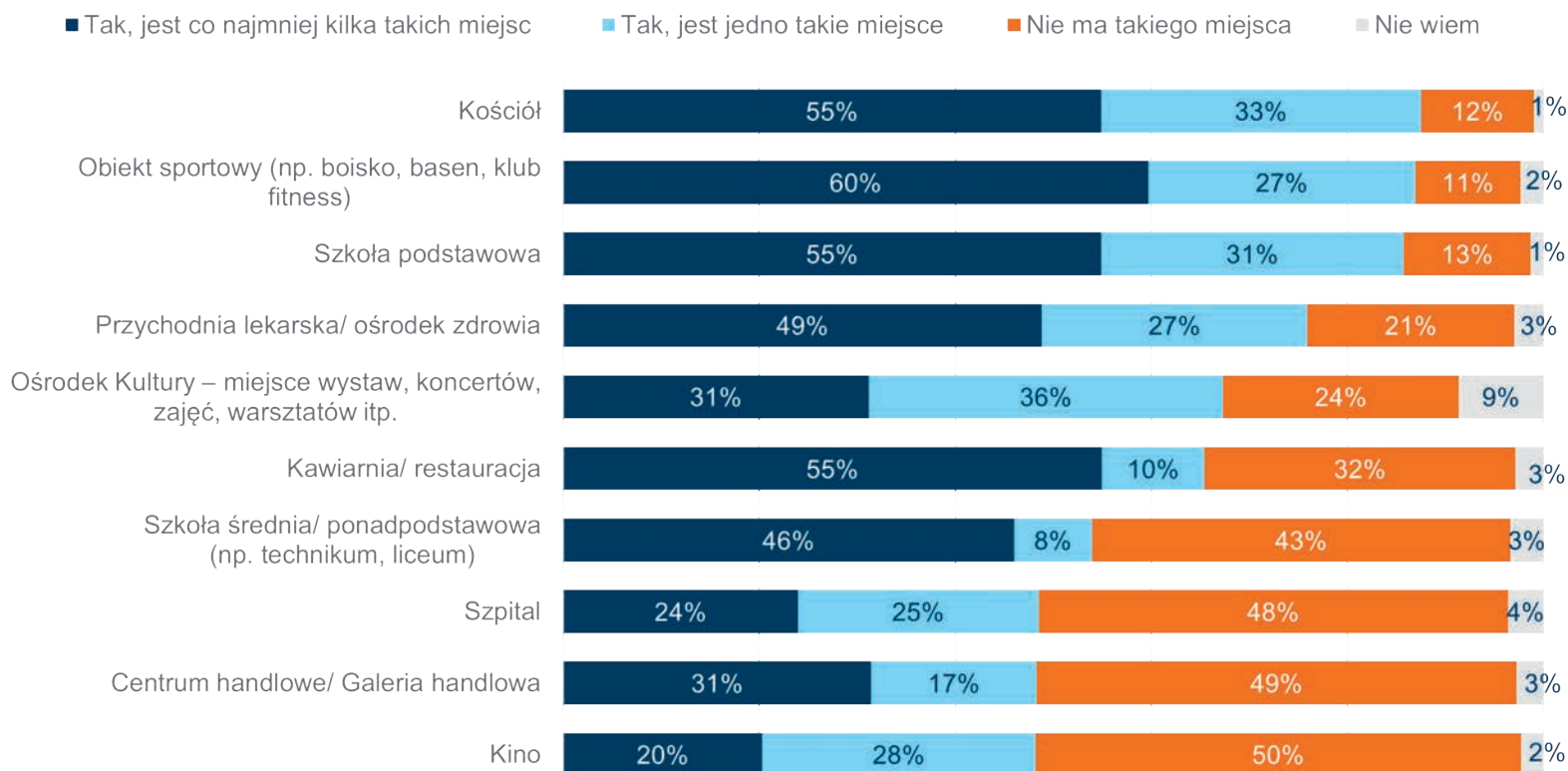
### Dostęp do infrastruktury społecznej



\* Uwaga: Rozkład próby według wielkości miejscowości zamieszkania odzwierciedla wyłącznie proporcje miasto-wieś.

## Dostęp do infrastruktury społecznej

Q: Czy w miejscowości, w której mieszkasz, jest ...?



Kościół, obiekt sportowy, szkoła podstawowa czy przychodnia lekarska – to najczęściej występujące obiekty w miejscu zamieszkania respondentów.

Miejsca, do których **dostęp jest najczęściej ograniczony** to: kino, galeria handlowa, szpital czy szkoła średnia – dla każdego z tych obiektów odsetek negatywnych wskazań wynosi ponad 40%.



# Wyniki badania

## Wyniki badania

# Dostępność środków transportu

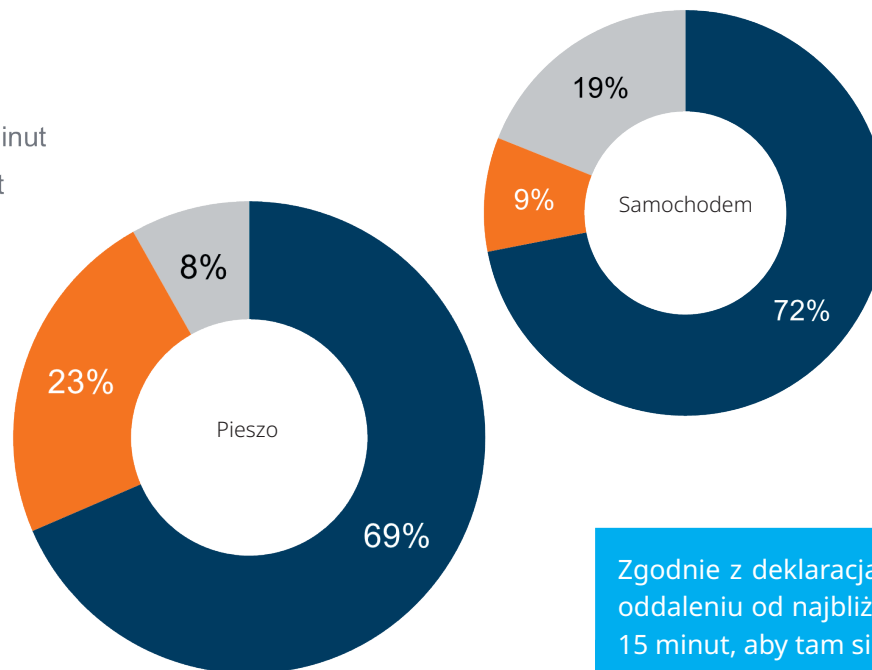


## Odległość do najbliższego przystanku

**Q: Jak daleko jest z Twojego domu/ mieszkania do najbliższego przystanku (autobusowego, kolejowego lub tramwajowego)?**

Aby tam się znaleźć potrzebuję...

- maksymalnie 15 minut
- więcej niż 15 minut
- nie wiem



Zgodnie z deklaracjami, blisko co czwarty badany uczeń mieszka w dużym oddaleniu od najbliższego przystanku czy stacji – 23% potrzebuje iść ponad 15 minut, aby tam się znaleźć.

Co więcej, blisko co dziesiąty uczestnik badania wskazał, że do najbliższego przystanku/ stacji ma ponad 15 minut jazdy samochodem.

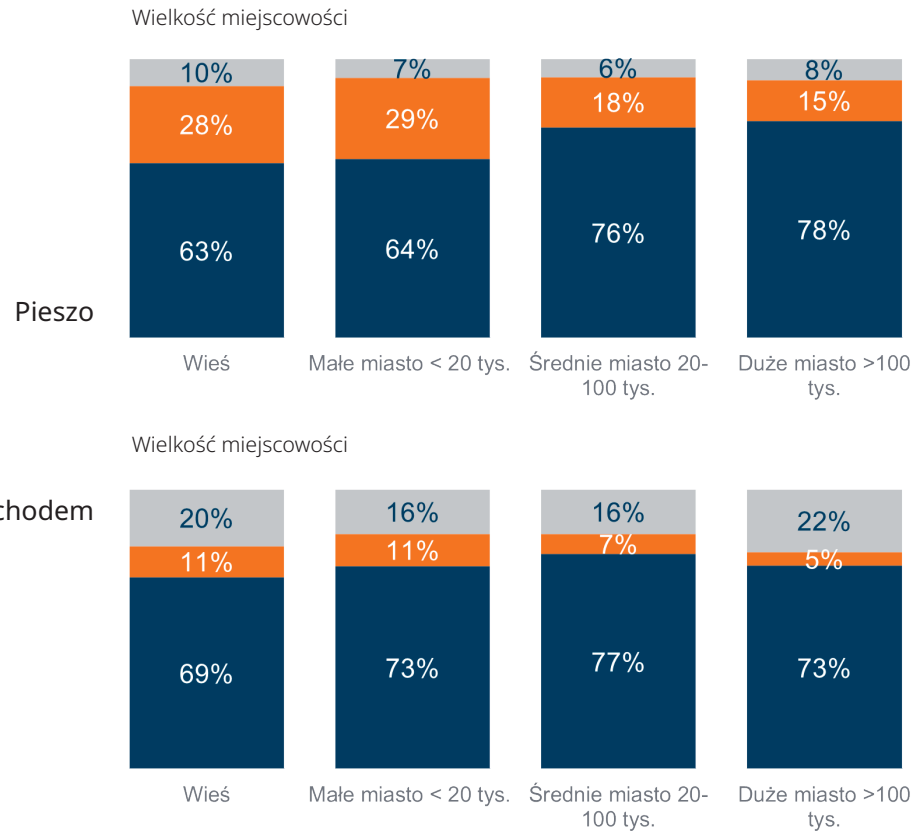
## Odległość do najbliższego przystanku

Miejsce zamieszkania

**Q: Jak daleko jest z Twojego domu/ mieszkania do najbliższego przystanku (autobusowego, kolejowego lub tramwajowego)?**

Aby tam się znaleźć potrzebuję...

- maksymalnie 15 minut
- więcej niż 15 minut
- nie wiem

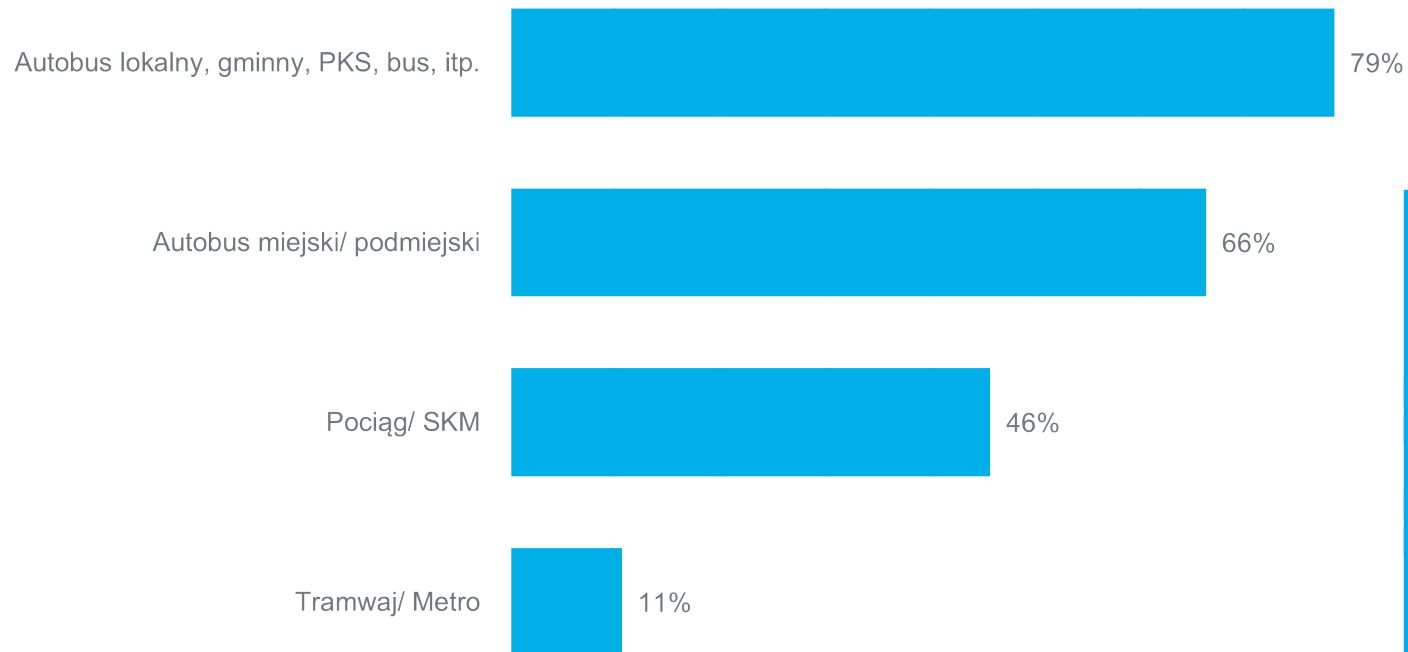


Blisko 30% mieszkańców wsi i również niemal 30% mieszkańców małych miast ma ponad 15 minut pieszo do najbliższego przystanku/ stacji.

## Dostępność publicznych środków transportu

### Q: Czy w Twojej miejscowości zamieszkania jeździ...?

Przedstawiono odpowiedzi: **TAK**



Dzieci i młodzież szkolna w swoim miejscu zamieszkania mają najczęściej dostęp do autobusów lokalnych/ gminnych/ PKS itp. (79% oraz do autobusów miejskich/ podmiejskich (66%)

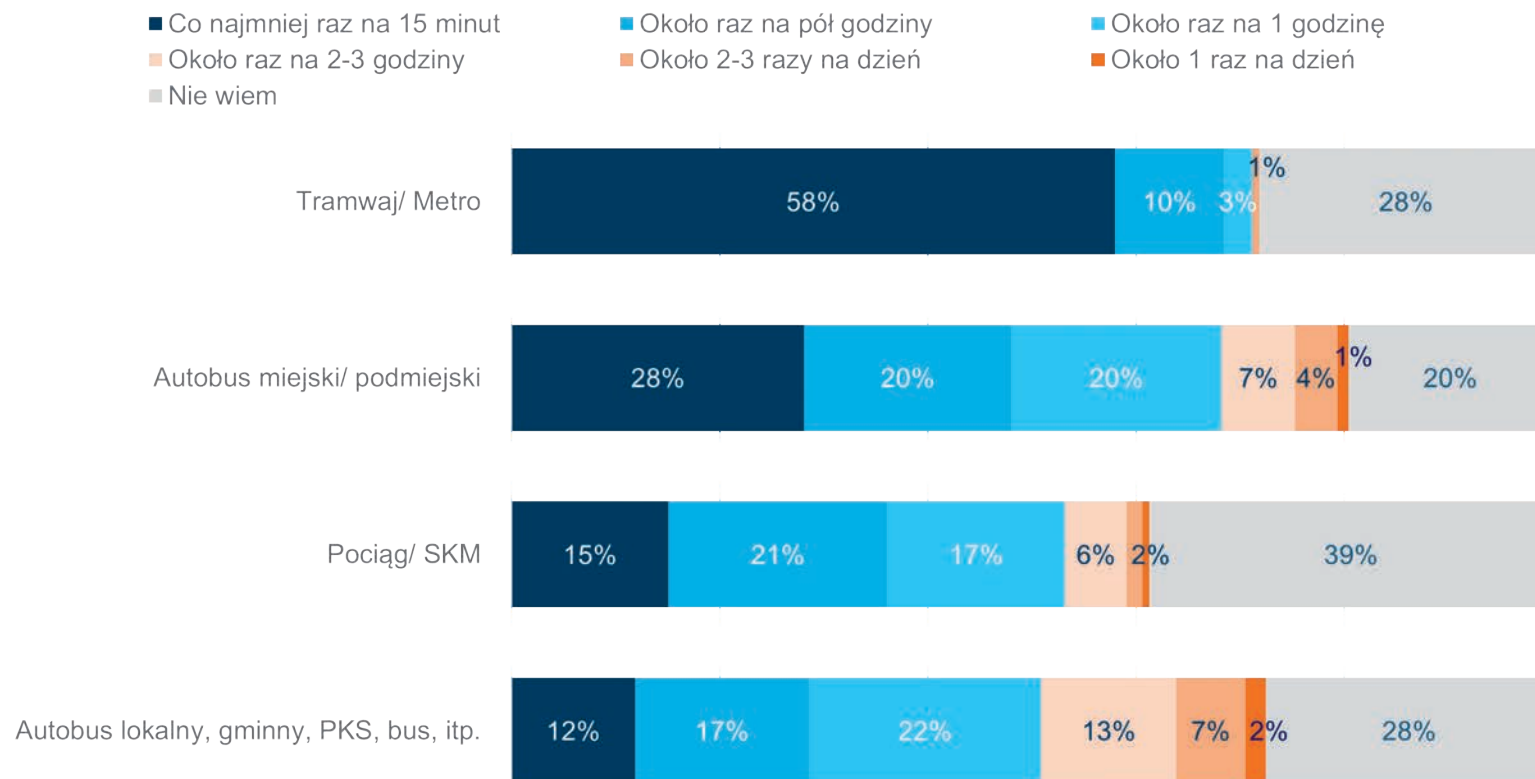
Pociąg/ SKM wskazało 46%, a tramwaj – 11% respondentów.

Analiza danych wykazała, że **3% badanych nie ma dostępu do żadnego środka transportu publicznego w swojej miejscowości zamieszkania.**

## Częstotliwość kursowania środków transportu

### Q: Jak często kursuje ten środek transportu z najbliższego dla Ciebie przystanku/ stacji?

Prezentujemy odpowiedzi osób, które wskazały, że **dany środek transportu kursuje w ich miejscowości zamieszkania**.



Respondenci, którzy mają dostęp do transportu publicznego, zostali zapytani o częstotliwość kursowania pojazdów.

Chociaż środki transportu takie jak autobusy lokalne, PKS, busy dojeżdżają do wielu miejscowości, to częstotliwość ich kursowania nie jest zadowalająca – 22% dzieci, które mają do nich dostęp w swojej miejscowości, wskazało, że jeżdżą one rzadziej niż raz na godzinę.

Dla autobusów miejskich/ podmiejskich odnotowano 12% wskazań na kursowanie rzadsze niż raz na godzinę. W przypadku pociągów odsetek takich deklaracji wyniósł 9%.

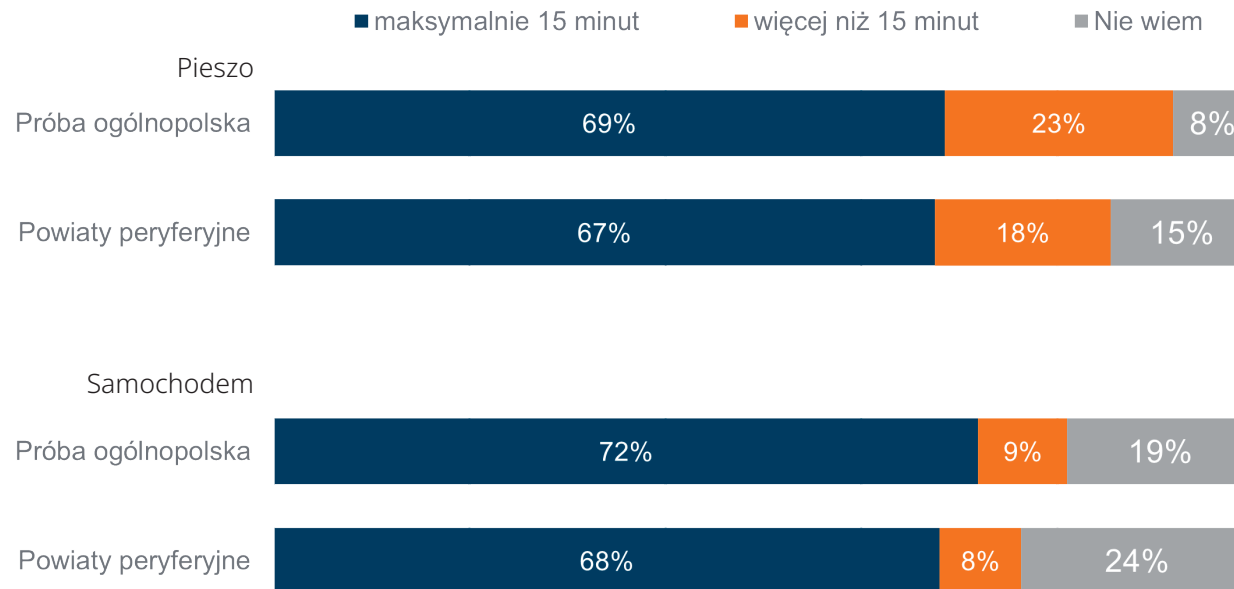
Analiza danych wykazała, że **11% dzieci ma zbyt rzadko dostęp do transportu w swojej miejscowości**.



## Odległość do najbliższego przystanku w powiatach peryferyjnych

**Q: Jak daleko jest z Twojego domu/ mieszkania do najbliższego przystanku (autobusowego, kolejowego lub tramwajowego)?**

Aby tam się znaleźć potrzebuję...



Większość badanych potrzebuje maksymalnie 15 minut, aby znaleźć się na najbliższym przystanku autobusowym, kolejowym lub tramwajowym zarówno idąc pieszo jak i jadąc samochodem.

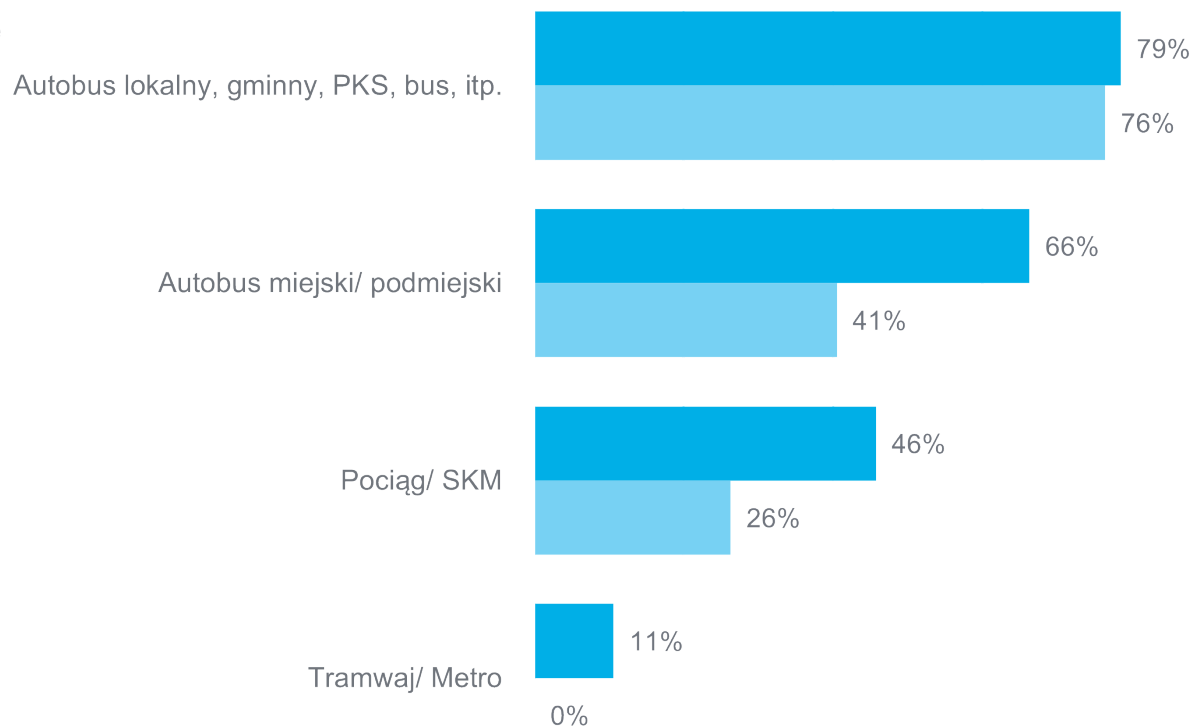
**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Dostępność publicznych środków transportu w powiatach peryferyjnych

### Q: Czy w Twojej miejscowości zamieszkania jeździ...?

Przedstawiono odpowiedzi: **TAK**

- Próba ogólnopolska
- Powiaty peryferyjne



Autobusy lokalne, gminne oraz PKS to publiczne środki transportu, do których dostęp ma najwyższy odsetek uczniów, niezależnie od miejsca zamieszkania.

Dwóch na trzech badanych w próbie ogólnopolskiej ma dostęp do autobusów miejskich lub podmiejskich, jednak w przypadku próby peryferyjnej było to zaledwie 41%. Uczniowie z powiatów peryferyjnych jednocześnie mają również znacznie mniejszy dostęp do pociągów lub SKM.

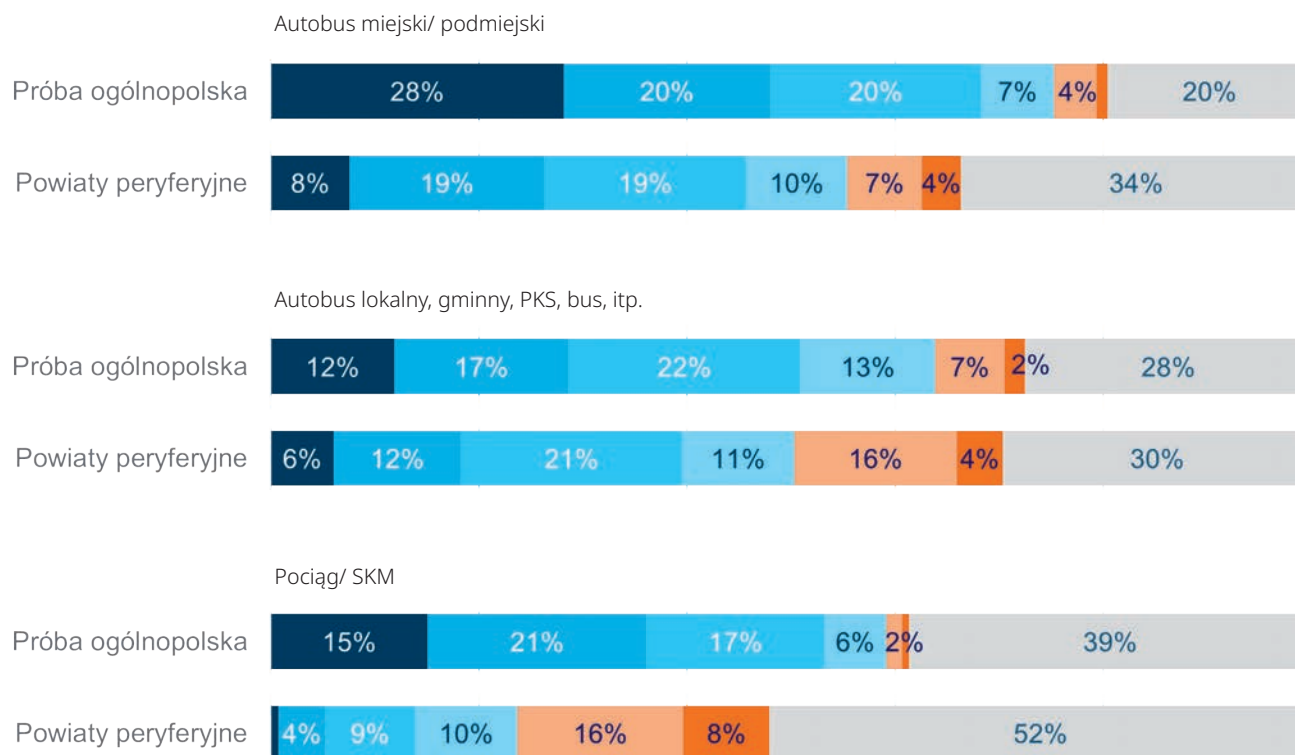
**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Częstotliwość kursowania środków transportu

### Q: Jak często kursuje ten środek transportu z najbliższego dla Ciebie przystanku/ stacji?

Przedstawiono odpowiedzi osób, które wskazały, że **dany środek transportu kursuje w ich miejscowości zamieszkania**.

- Co najmniej raz na 15 minut
- Około raz na pół godziny
- Około raz na 1 godzinę
- Około raz na 2-3 godziny
- Około 2-3 razy na dzień
- Około 1 raz na dzień
- Nie wiem



W przypadku każdego z wymienionych środków transportu, wśród odpowiedzi respondentów z powiatów peryferyjnych, zauważalna jest wyraźnie mniejsza częstotliwość kursów.

Jednocześnie dzieci i młodzież z powiatów peryferyjnych zauważalnie rzadziej orientują się w częstotliwości kursowania autobusów podmiejskich oraz pociągów.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Zagrożenie wykluczeniem transportowym

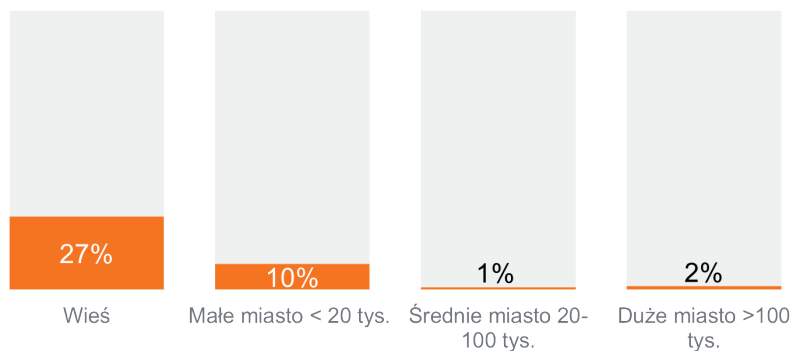
### Miejsce zamieszkania

**Q: Czy w Twojej miejscowości zamieszkania jeździ...?**

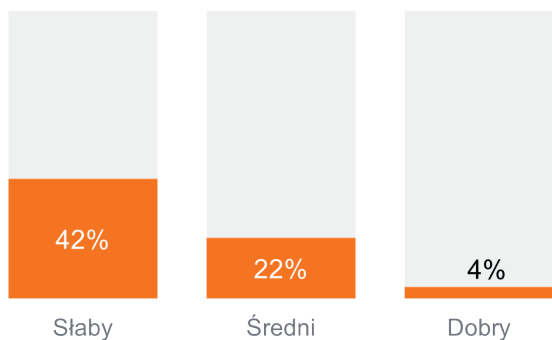
**Q: Jak często kursuje ten środek transportu z najbliższego dla Ciebie przystanku/ stacji?**

Przedstawiono odsetki badanych, którzy **nie mają transportu zbiorowego w swoim miejscu zamieszkania lub transport ten odjeżdża z najbliższego przystanku rzadziej niż co godzinę.**

Wielkość miejscowości



Dostęp do infrastruktury społecznej



**14% dzieci i młodzieży jest zagrożonych wykluczeniem transportowym.**

Wśród mieszkańców obszarów wiejskich odsetek osób zagrożonych wykluczeniem transportowym jest wyraźnie wyższy niż w miastach.

Aż 42% respondentów, którzy mają słaby dostęp do infrastruktury społecznej, jest zagrożonych wykluczeniem transportowym, co dodatkowo pogarsza ich sytuację w zakresie dostępu do różnego rodzaju usług.

## Zagrożenie wykluczeniem transportowym

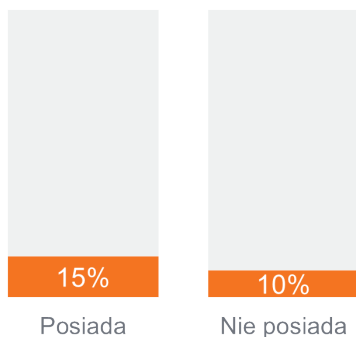
Charakterystyka gospodarstw domowych

**Q: Czy w Twojej miejscowości zamieszkania jeździ...?**

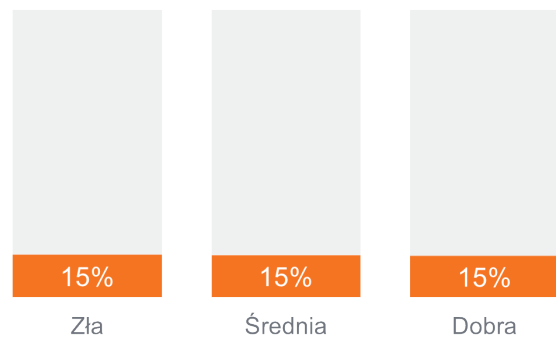
**Q: Jak często kursuje ten środek transportu z najbliższego dla Ciebie przystanku/ stacji?**

Przedstawiono odsetki badanych, którzy **nie mają transportu zbiorowego w swoim miejscu zamieszkania lub transport ten odjeżdża z najbliższego przystanku rzadziej niż co godzinę.**

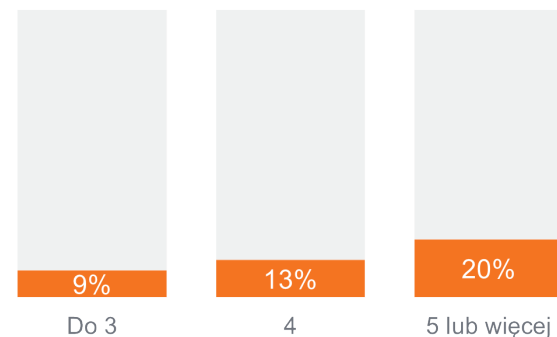
Samochód w gospodarstwie domowym



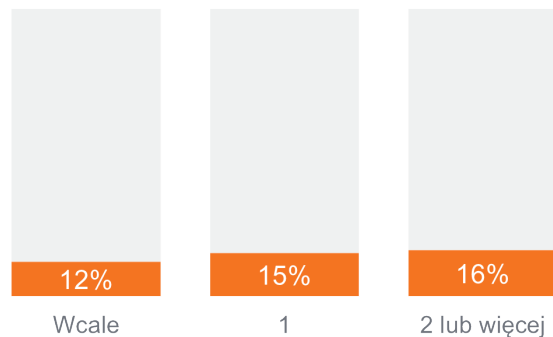
Sytuacja finansowa



Liczba osób w gospodarstwie domowym



Liczba rodzeństwa w gospodarstwie domowym (osoby niepełnoletnie)



Zagrożenie wykluczeniem transportowym (utrudniony dostęp do komunikacji zbiorowej) dotyczy co dziesiątej osoby, która nie ma samochodu w swoim gospodarstwie domowym.

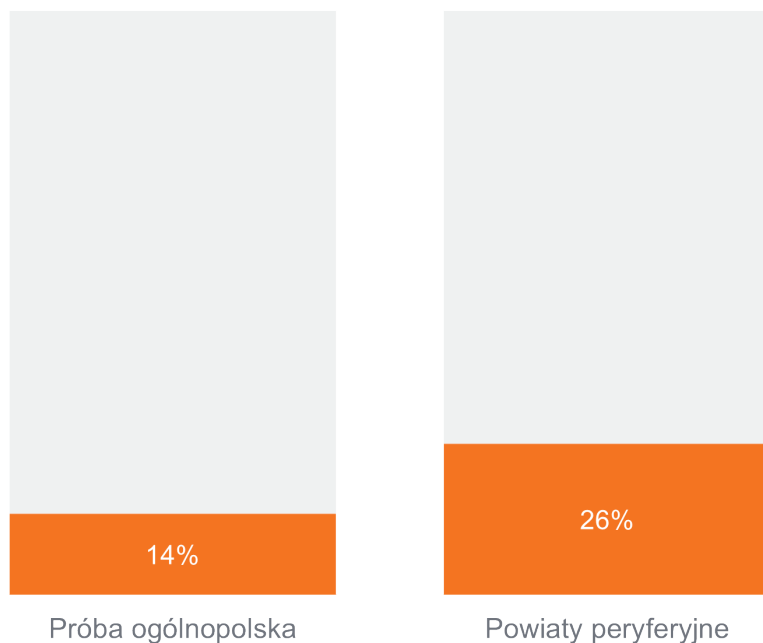
W niekorzystnej sytuacji częściej są osoby z wieloosobowych gospodarstw domowych.

## Zagrożenie wykluczeniem transportowym w powiatach peryferyjnych

**Q: Czy w Twojej miejscowości zamieszkania jeździ...?**

**Q: Jak często kursuje ten środek transportu z najbliższego dla Ciebie przystanku/ stacji?**

Przedstawiono odsetki badanych, którzy **nie mają transportu zbiorowego w swoim miejscu zamieszkania lub transport ten odjeżdża z najbliższego przystanku rzadziej niż co godzinę.**

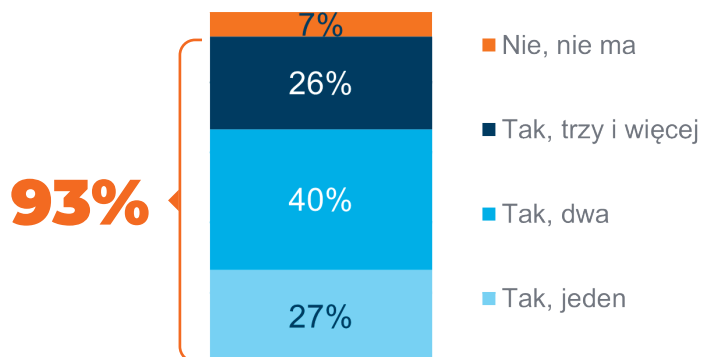


**W powiatach peryferyjnych deklaratorywny poziom zagrożenia wykluczeniem transportowym jest wyraźnie wyższy niż w próbie ogólnopolskiej i wynosi 26% (w tym 6% zadeklarowało brak jakiegokolwiek środka transportu zbiorowego w swojej miejscowości, a w przypadku pozostałych 20% jeździ on zbyt rzadko).**

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Samochód w gospodarstwie domowym

Q: Czy w Twoim gospodarstwie domowym jest samochód?



Q: Czy posiadasz prawo jazdy?

Przedstawiono odpowiedzi uczniów **szkół ponadpodstawowych**



Brak samochodu w gospodarstwie domowym zadeklarowało 7% uczniów.

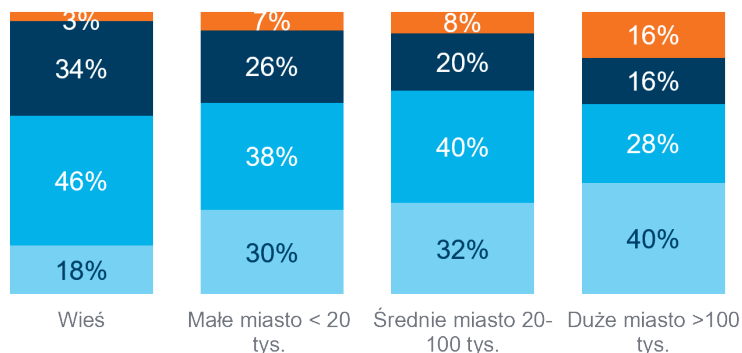
**Uczniowie szkół ponadpodstawowych są zmotywowani do posiadania prawa jazdy – 12% już zdobyło uprawnienia, zaś 72% chce je zdobyć tak szybko, jak będzie to możliwe.**

## Samochód w gospodarstwie domowym

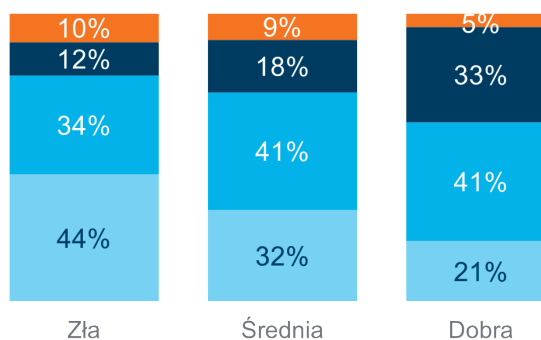
Charakterystyka gospodarstw domowych, miejsce zamieszkania

**Q: Czy w Twoim gospodarstwie domowym jest samochód?**

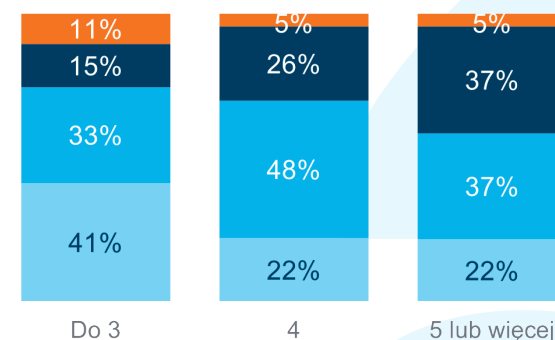
Wielkość miejscowości



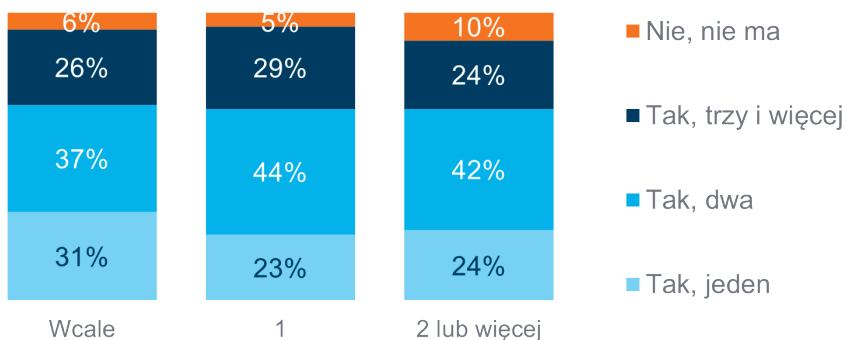
Sytuacja finansowa



Liczba osób w gospodarstwie domowym



Liczba rodzeństwa w gospodarstwie domowym (osoby niepełnoletnie)



Mieszkańcy terenów wiejskich posiadają więcej samochodów w gospodarstwie domowym niż mieszkańcy miast (zwłaszcza największych), co może wynikać z utrudnionego dostępu do publicznych środków transportu.

Im lepsza deklarowana sytuacja finansowa oraz im większa liczba osób w gospodarstwie domowym, tym częściej badani deklarują posiadanie min. 3 samochodów.



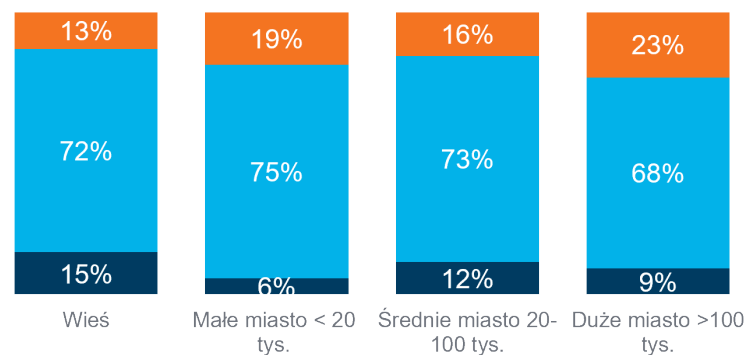
## Prawo jazdy

Charakterystyka gospodarstw domowych, miejsce zamieszkania

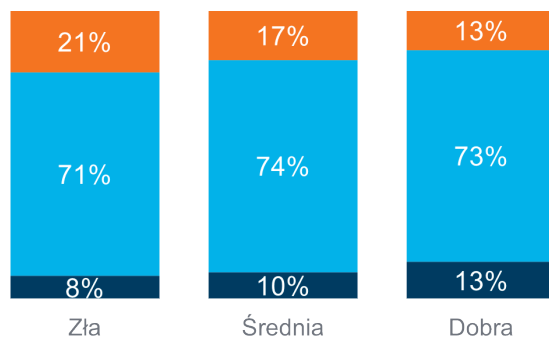
### Q: Czy posiadasz prawo jazdy?

Przedstawiono odpowiedzi uczniów **szkół ponadpodstawowych**

Wielkość miejscowości



Sytuacja finansowa



- Nie, i nie spieszę się, aby zdobyć
- Nie, ale chcę zdobyć tak szybko jak się da
- Tak

Wyższe odsetki uczniów, którzy nie spieszą się ze zdobyciem prawa jazdy, odnotowano wśród:

- mieszkańców dużych miast (23%), co może być związane z dostępem do transportu zbiorowego;
- osób w złej sytuacji finansowej (21%).

## Percepcja dostępu do transportu zbiorowego

**Q: Na ile poniższe stwierdzenie pasuje do Twojej sytuacji i Twoich opinii?**

Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza zupełnie nie pasuje, a 5 oznacza bardzo pasuje.

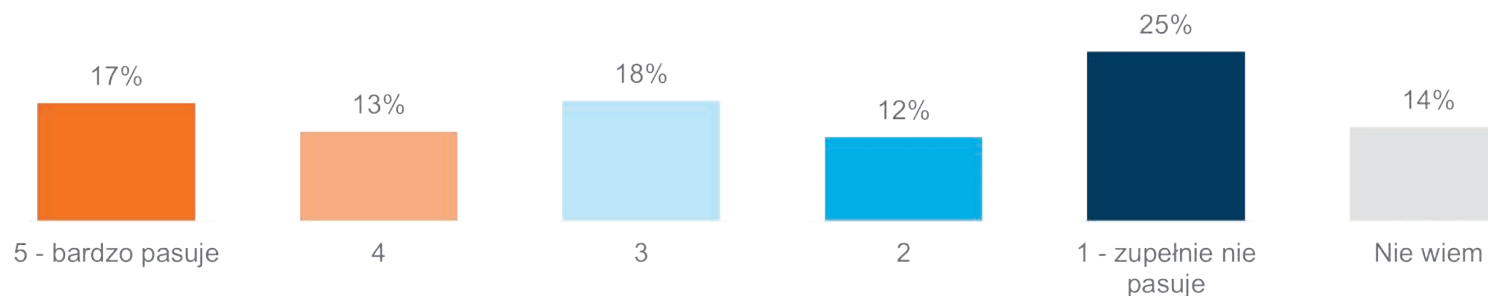
# Dostęp do transportu zbiorowego jest problemem w moim miejscu zamieszkania.

## 30%

badanych stwierdziło, że to stwierdzenie pasuje do ich sytuacji.

Wśród badanych uczniów, **30% ma poczucie, że dostęp do transportu zbiorowego jest problemem** w ich miejscu zamieszkania.

Jednocześnie tylko 37% uważa, że ta trudność ich nie dotyczy.



## Percepcja dostępu do transportu zbiorowego

Charakterystyka gospodarstw domowych, miejsce zamieszkania

**Q: Na ile poniższe stwierdzenie pasuje do Twojej sytuacji i Twoich opinii?**

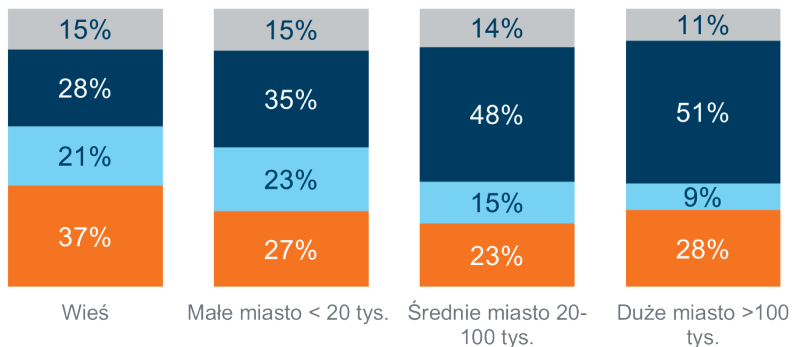
Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza zupełnie nie pasuje, a 5 oznacza bardzo pasuje.

# Dostęp do transportu zbiorowego jest problemem w moim miejscu zamieszkania.

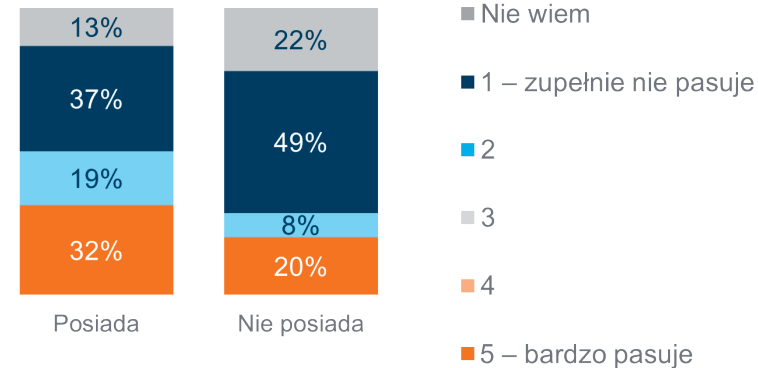
Przeszło co trzeci mieszkaniec terenów wiejskich zgłasza, że w miejscu zamieszkania dostęp do transportu zbiorowego jest ograniczony (37%). Mieszkańcy miast, chociaż rzadziej, to również częściowo odczuwają taki problem (odsetki wskazań powyżej 20%).

Posiadający samochód w gospodarstwie gorzej oceniają dostęp do transportu zbiorowego.

Wielkość miejscowości



Samochód w gospodarstwie domowym

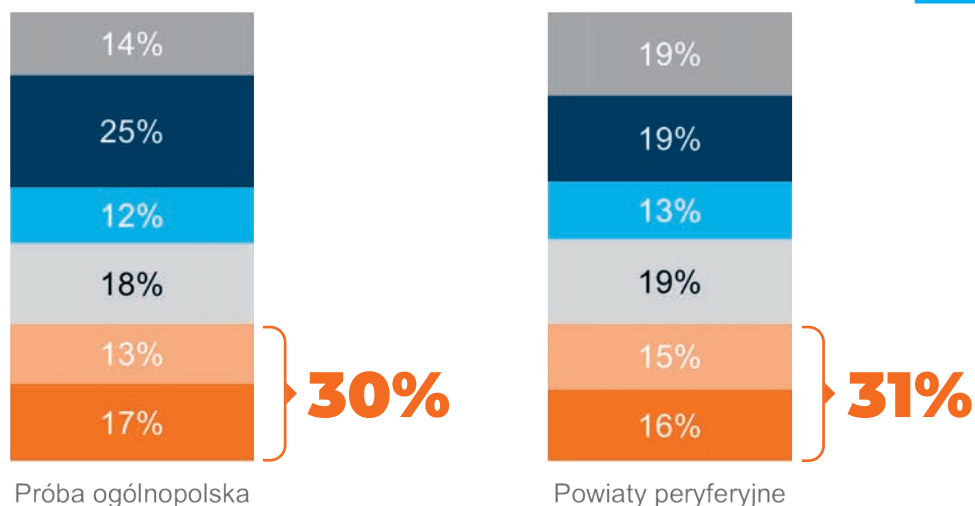


## Percepcja dostępu do transportu zbiorowego w powiatach peryferyjnych

**Q: Na ile poniższe stwierdzenie pasuje do Twojej sytuacji i Twoich opinii?**  
Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza zupełnie nie pasuje, a 5 oznacza bardzo pasuje.

# Dostęp do transportu zbiorowego jest problemem w moim miejscu zamieszkania.

- Nie wiem
- 1 – zupełnie nie pasuje
- 2
- 3
- 4
- 5 – bardzo pasuje



Odsetek odpowiedzi zgadzających się ze stwierdzeniem, że dostęp do transportu jest problemem w miejscu zamieszkania respondenta, jest tak samo wysoki w próbie głównej jak i dodatkowej.

Uczniowie badani w ramach próby ogólnopolskiej nieznacznie częściej wskazywali, że stwierdzenie zdecydowanie nie pasuje do ich sytuacji.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

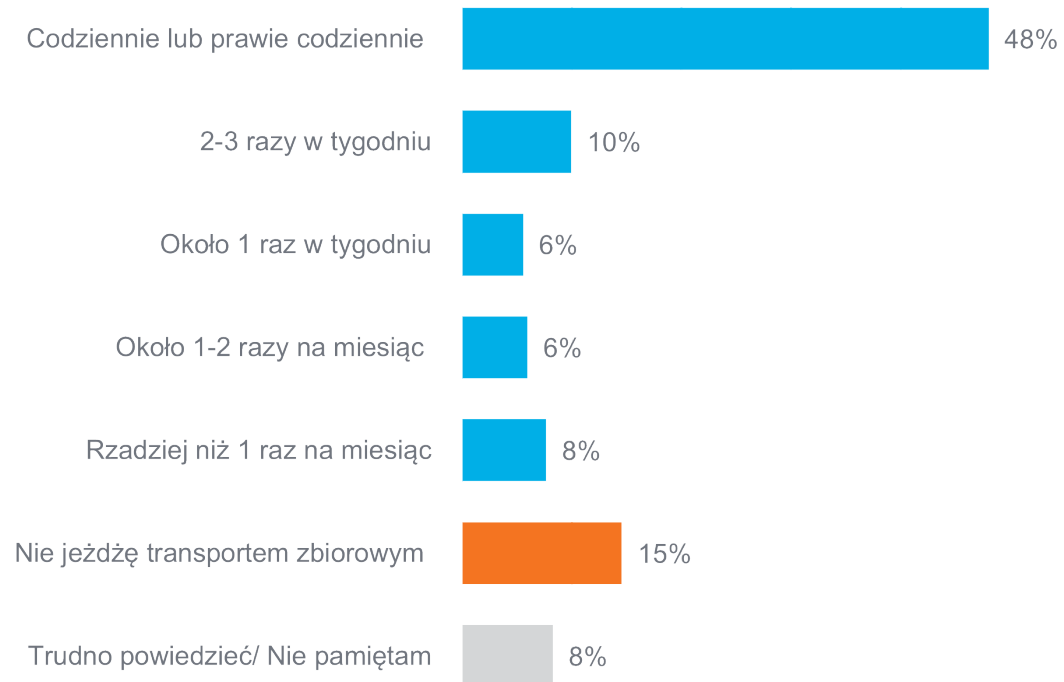
## Wyniki badania

# Korzystanie z transportu zbiorowego



## Częstotliwość korzystania z transportu zbiorowego

Q: Jak często jeździsz transportem zbiorowym (np. autobusem, pociągiem itp.)?



**Blisko połowa uczniów (48%) korzysta na co dzień z transportu zbiorowego.**

Osoby, które w ogóle nie jeżdżą komunikacją publiczną, stanowią 15% badanych.

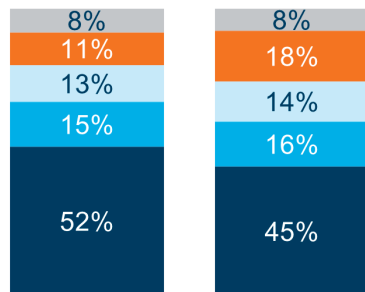
# Częstotliwość korzystania z transportu zbiorowego

Płeć, miejsce zamieszkania, rodzaj szkoły

**Q: Jak często jeździsz transportem zbiorowym (np. autobusem, pociągiem itp.)?**

- Codziennie lub prawie codziennie
- Około 1-3 razy w tygodniu
- 1 raz w miesiącu lub rzadziej
- Nie jeżdżę transportem zbiorowym
- Trudno powiedzieć / Nie pamiętam

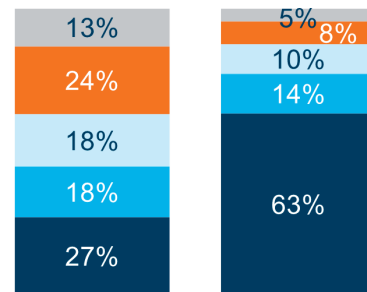
Płeć



Dziewczeta

Chłopcy

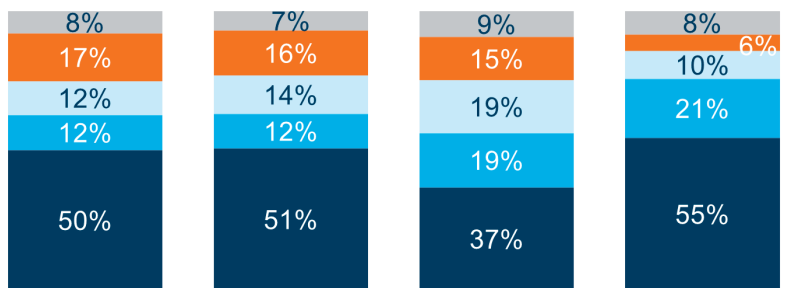
Rodzaj szkoły



Podstawowa

Ponadpodstawowa

Wielkość miejscowości



Wieś

Małe miasto < 20 tys.

Średnie miasto 20-100 tys.

Duże miasto >100 tys.

**Dziewczeta deklarują częstsze korzystanie z transportu zbiorowego niż chłopcy.**

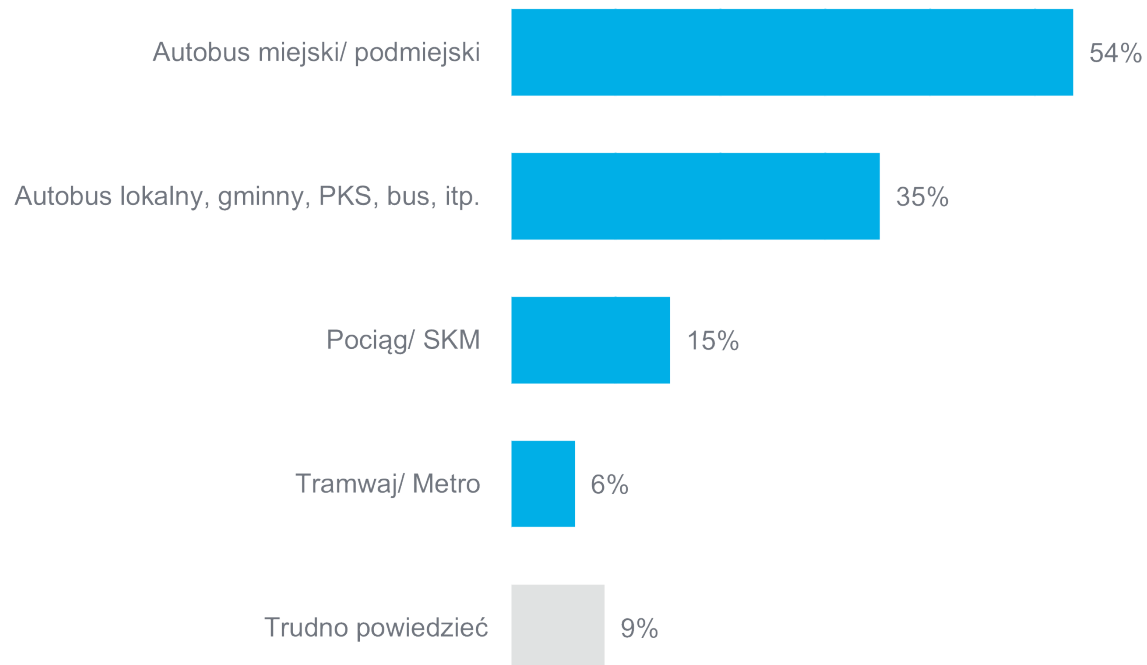
**Uczniowie szkół średnich zdecydowanie częściej niż uczniowie szkół podstawowych regularnie korzystają z transportu zbiorowego.**

Respondenci ze średniej wielkości miast zauważalnie rzadziej deklarowali korzystanie z transportu zbiorowego niż mieszkańcy innych ośrodków miejskich i wsi. Badani z największych miast najrzadziej deklarowali brak jakiegokolwiek kontaktu z tym rodzajem transportu.

## Rodzaje użytkowanych środków transportu zbiorowego

### Q: Jakimi środkami transportu zbiorowego najczęściej jeździsz?

Przedstawiono odpowiedzi osób, które **korzystają z transportu publicznego**. Pytanie wielokrotnego wyboru.



**Dzieci i młodzież, które korzystają z transportu zbiorowego, najczęściej jeżdżą autobusami** – 54% autobusami miejskimi/ podmiejskimi, a 35% – lokalnymi/ PKS itp.

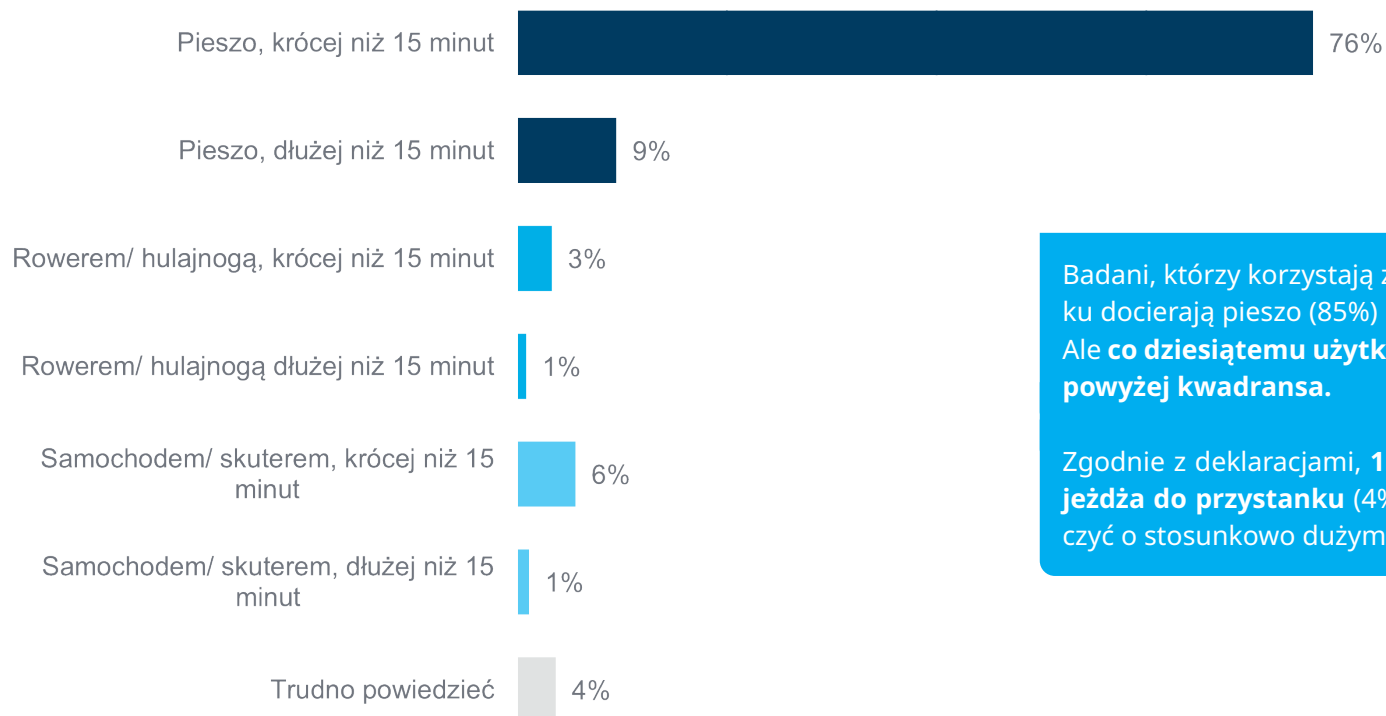
Dla 15% najczęściej używanym środkiem komunikacji publicznej jest pociąg/ SKM.



## Sposoby dotarcia do przystanku

**Q: W jaki sposób najczęściej docierasz do przystanku, i ile Ci to zajmuje?**

Prezentujemy odpowiedzi osób, które **korzystają z transportu publicznego**.



Badani, którzy korzystają z komunikacji publicznej, najczęściej do przystanku docierają pieszo (85%) i zazwyczaj trwa to nie więcej niż 15 minut (76%). Ale **co dziesiątemu użytkownikowi piesza droga do przystanku zajmuje powyżej kwadransa**.

Zgodnie z deklaracjami, **11% użytkowników transportu zbiorowego dojeżdża do przystanku** (4% rowerem, a 7% samochodem), co może świadczyć o stosunkowo dużym oddaleniu przystanku od miejsca zamieszkania.

## Bariery w korzystaniu z transportu zbiorowego

**Q: Dlaczego nie korzystasz z transportu zbiorowego częściej?  
Zaznacz wszystkie powody, które Ciebie dotyczą.**

Przedstawiono odpowiedzi osób, które **korzystają z transportu publicznego co najwyżej 1 raz w tygodniu lub w ogóle z niego nie korzystają**. Pytanie wielokrotnego wyboru.



Uczniowie nie korzystają z transportu publicznego lub robią to bardzo rzadko, ponieważ mieszkają w pobliżu miejsc docelowych (52%) lub preferują podróż własnym środkiem transportu (48%).

**Dla 13% barierą są częstotliwość lub pory kursowania publicznych środków transportu.**



## Bariery w korzystaniu z transportu zbiorowego w powiatach peryferyjnych

**Q: Dlaczego nie korzystasz z transportu zbiorowego częściej? Zaznacz wszystkie powody, które Ciebie dotyczą.**

Przedstawiono odpowiedzi osób, które **korzystają z transportu publicznego co najwyżej 1 raz w tygodniu lub w ogóle z niego nie korzystają**.  
Pytanie wielokrotnego wyboru.

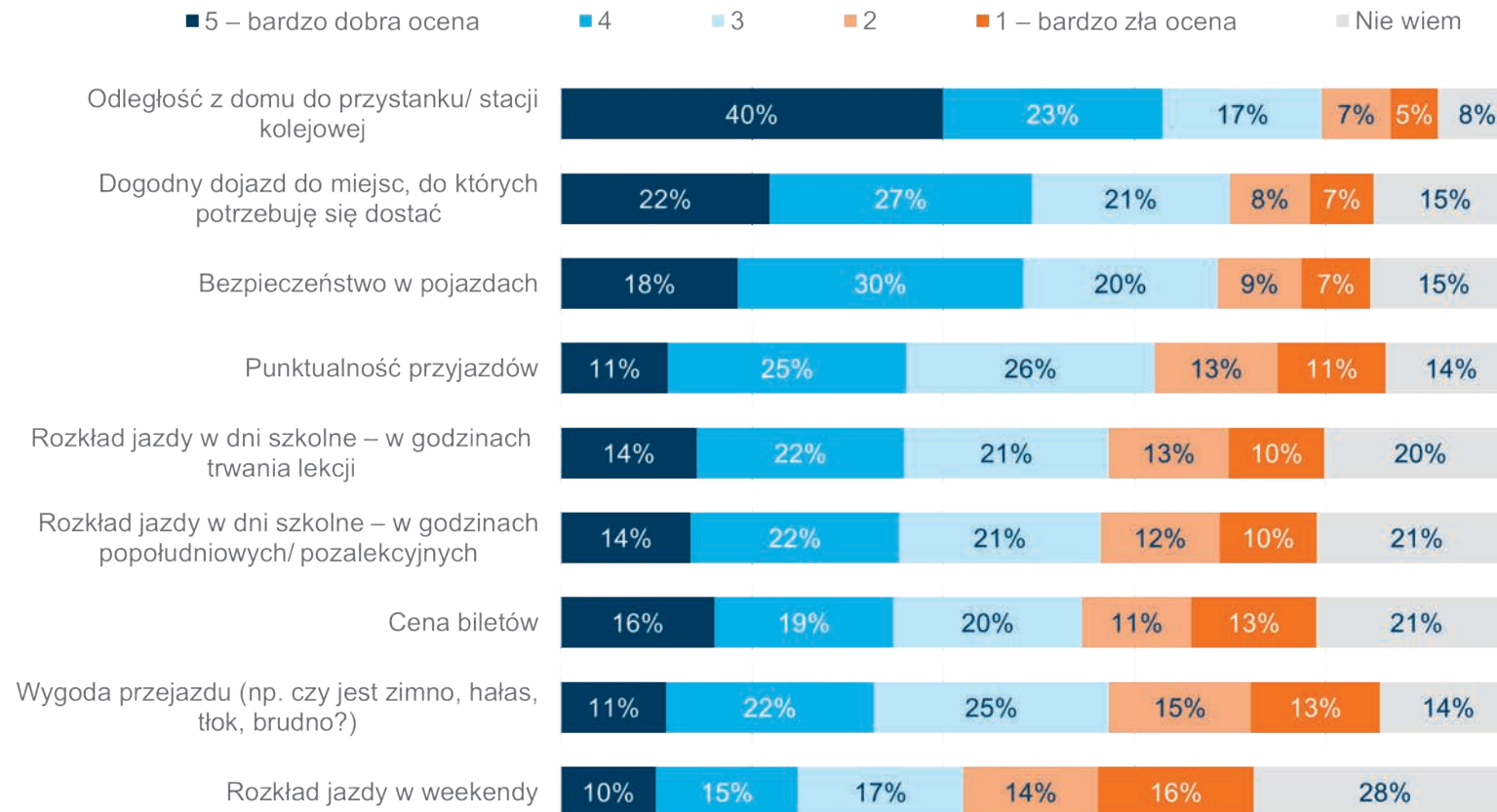


W obu porównywanych próbach najczęściej podawanymi powodami niekorzystania z transportu zbiorowego uczniowie podają brak potrzeby oraz prędkość i wygodę podróżowania samochodem osobowym. Są to jednak powody pośrednio świadczące o jakości transportu publicznego. Niezależnie od jego mankamentów (rozkład jazdy, bezpieczeństwo, koszt biletów, konieczność przesiadek, odległość od przystanku) zwraca łącznie uwagę blisko 40% badanych w próbie ogólnej i ponad 40% w powiatach peryferyjnych.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Ocena transportu zbiorowego

**Q: Jak oceniasz różne aspekty transportu zbiorowego, który jest najbliżej Twojego domu?**  
Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza bardzo złą ocenę, a 5 oznacza bardzo dobrą ocenę.



Zdecydowanie najlepiej ocenianą cechą transportu zbiorowego jest odległość od domu do przystanku (63% pozytywnych wskazań). Dogodny dojazd oraz bezpieczeństwo w pojazdach również zostały wysoko ocenione.

Badani wyraźnie słabiej ocenili rozkłady jazdy w weekendy (prawie co trzeci uczeń ocenił tę cechę negatywnie) oraz wygodę przejazdu.

## Ocena transportu zbiorowego - aspekty negatywne

### Miejsce zamieszkania

**Q: Jak oceniasz różne aspekty transportu zbiorowego, który jest najbliżej Twojego domu?**

Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza bardzo złą ocenę, a 5 oznacza bardzo dobrą ocenę.

Przedstawiono odpowiedzi: **Zła ocena (1+2)**

Wielkość miejscowości

	Wieś	Małe miasto < 20 tys.	Średnie miasto 20-100 tys.	Duże miasto >100 tys.
Odległość z domu do przystanku/ stacji kolejowej	16%	13%	8%	6%
Dogodny dojazd do miejsc, do których potrzebuję się dostać	20%	16%	11%	8%
Bezpieczeństwo w pojazdach	15%	16%	20%	14%
Punktualność przyjazdów	24%	26%	23%	25%
Rozkład jazdy w dni szkolne – w godzinach trwania lekcji	29%	24%	19%	9%
Rozkład jazdy w dni szkolne – w godzinach popołudniowych/ pozalekcyjnych	29%	27%	18%	9%
Cena biletów	26%	26%	22%	22%
Wygoda przejazdu (np. czy jest zimno, hałas, tłok, brudno?)	29%	31%	29%	24%
Rozkład jazdy w weekendy	37%	32%	28%	16%

**Rozkład jazdy w weekendy jest zdecydowanie najgorzej oceniany przez badanych zamieszkujących tereny wiejskie - jest to kwestia, która dotyka prawie 40% osób.**

Poza weekendowym rozkładem jazdy, dla mieszkańców małych i średnich ośrodków miejskich największą wadą transportu zbiorowego jest brak wygody przejazdu. Obie kwestie są oceniane negatywnie przez około 30% badanych. Uczniowie zamieszkujący duże miasta nisko oceniają z kolei punktualność przyjazdów (25% ocen negatywnych).

## Ocena transportu zbiorowego - aspekty negatywne w powiatach peryferyjnych

### Miejsce zamieszkania

**Q: Jak oceniasz różne aspekty transportu zbiorowego, który jest najbliżej Twojego domu?**

Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza bardzo złą ocenę, a 5 oznacza bardzo dobrą ocenę.

Przedstawiono odpowiedzi: **Zła ocena (1+2)**

- Próba ogólnopolska
- Powiaty peryferyjne



Problemy, w których widoczne są największe różnice między próbą główną i dodatkową, to:

- punktualność przejazdów, którą źle ocenia 24% badanych w próbie ogólnopolskiej, a 11% w powiatach peryferyjnych,
- oraz bezpieczeństwo w pojazdach, które negatywnie ocenił co czwarty uczeń z powiatów peryferyjnych.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Wyniki badania

# Droga do szkoły





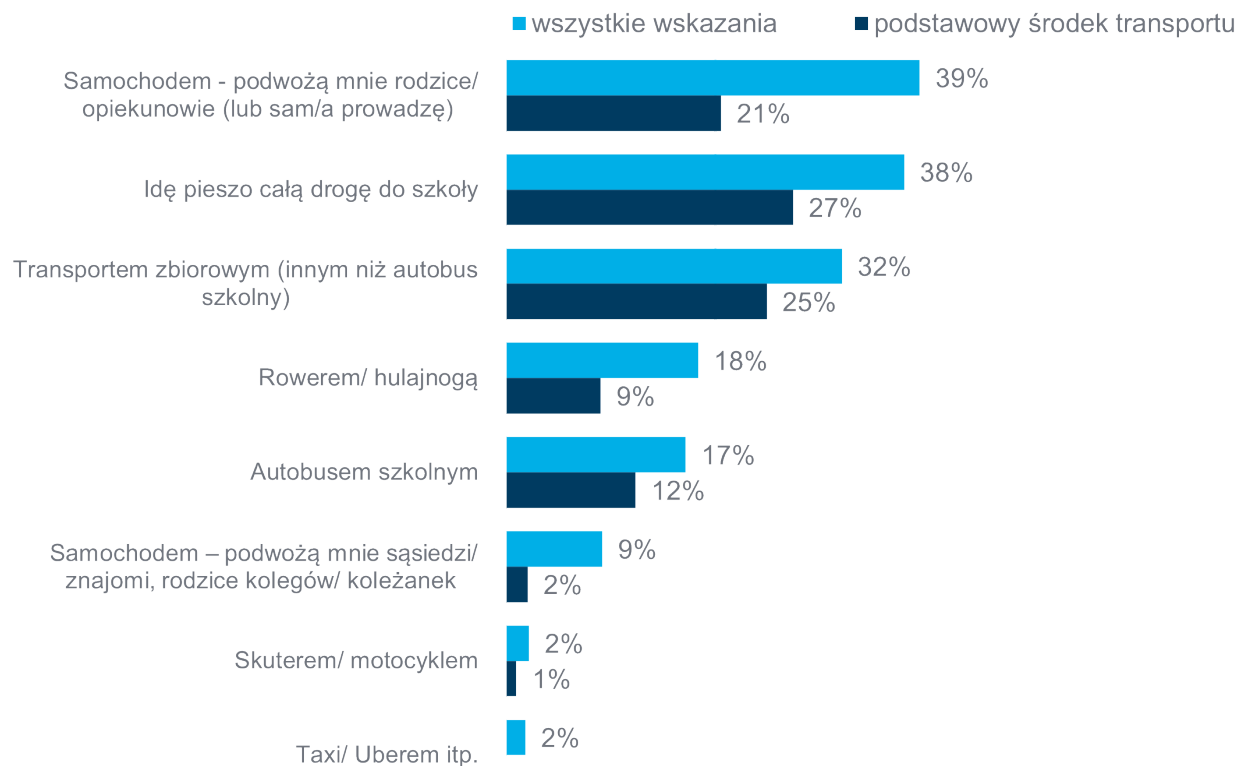
## Droga do szkoły – sposoby dotarcia

### Q: W jaki sposób docierasz do swojej szkoły?

Zaznacz wszystkie sposoby/ środki transportu, z których w ciągu roku szkolnego korzystasz, by dotrzeć do swojej szkoły.

### Q: A w jaki sposób najczęściej docierasz do swojej szkoły?

Wskaż jeden główny dla Ciebie sposób, którym pokonujesz największą część drogi.



Transport zbiorowy jest jednym z częściej wykorzystywanych sposobów dotarcia uczniów do szkół – korzysta z niego 32% badanych, a dla 25% komunikacja publiczna stanowi podstawowy środek transportu.

Nieco częściej badani docierają do szkoły pieszo (dla 27% to dominujący sposób).

Autobus szkolny jest głównym środkiem komunikacji dla 12% respondentów.

Co ciekawe, 9% jeździ z osobami innymi niż opiekunowie, a dla 2% jest to podstawowy sposób dotarcia do szkoły.

## Droga do szkoły - sposoby dotarcia

Miejsce zamieszkania, zagrożenie wykluczeniem transportowym, rodzaj szkoły

**Q: A w jaki sposób najczęściej docierasz do swojej szkoły?**

Wskaż jeden główny dla Ciebie sposób, którym pokonujesz największą część drogi.

Pominięto „Taxi/ Uber” oraz „skuter/ motocykl” ze względu na bardzo niski odsetek korzystających.

	Wielkość miejscowości				Zagrożenie wykluczeniem transportowym		Rodzaj szkoły	
	Wieś	Małe miasto < 20 tys.	Średnie miasto 20-100 tys.	Duże miasto >100 tys.	Zagrożeni	Niezagrożeni	Podstawowa	Ponadpodstawowa
Idę pieszo całą drogę do szkoły	14%	27%	39%	49%	13%	29%	39%	19%
Transportem zbiorowym (innym niż autobus szkolny)	23%	31%	21%	31%	24%	31%	5%	40%
Samochodem - podwożą mnie rodzice/opiekunowie (lub sam/a prowadzę)	28%	20%	18%	6%	29%	15%	26%	17%
Autobusem szkolnym	17%	10%	8%	8%	21%	10%	11%	14%
Rowerem/ hulajnogą	12%	6%	9%	3%	5%	9%	16%	4%
Samochodem – podwożą mnie sąsiedzi/znajomi, rodzice kolegów/ koleżanek	3%	2%	2%	1%	3%	2%	1%	3%

Udział transportu zbiorowego w dojazdach do szkoły jest najwyższy w małych miastach i dużych ośrodkach, niższy na wsi (na rzecz samochodu) i w miastach średnich (na rzecz pieszo dotarcia).

Rower/ hulajnoga – jest najczęściej wykorzystywany przez mieszkańców terenów wiejskich.

Im większy ośrodek, tym wyższy udział docierających pieszo.

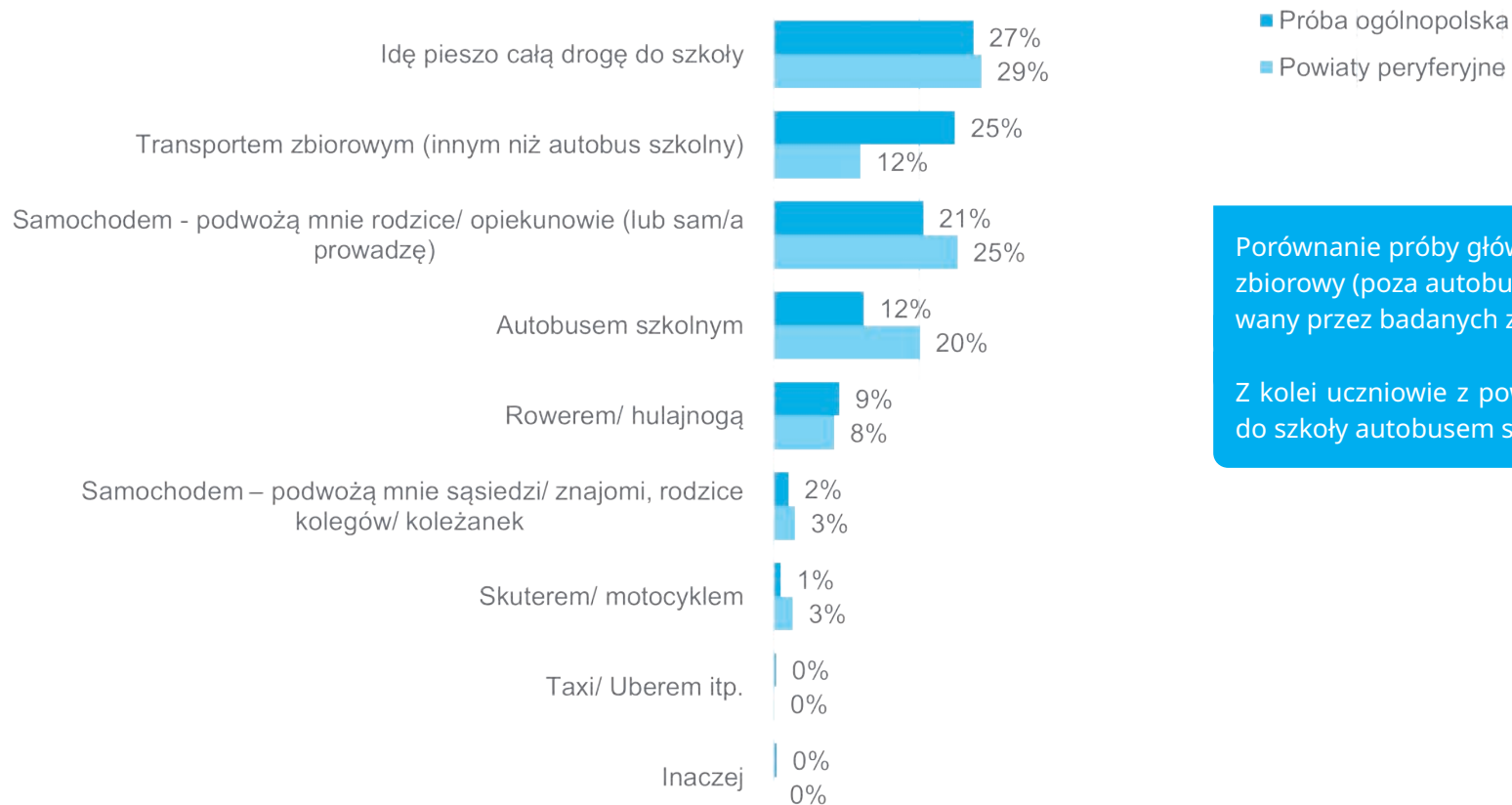
**Autobus szkolny bądź samochód to środki transportu częściej wykorzystywane przez osoby zagrożone wykluczeniem transportowym.**

Bardzo duże różnice występują w sposobach dojazdu do szkół pomiędzy uczniami szkół podstawowych a szkół średnich. Ci pierwsi zazwyczaj chodzą pieszo lub podwożą ich opiekunowie. Starsi uczniowie dojeżdżają głównie transportem zbiorowym. Różnice mogą wynikać z lokalizacji szkół oraz większej samodzielności starszych uczniów.

## Droga do szkoły – sposoby dotarcia w powiatach peryferyjnych

**Q: A w jaki sposób najczęściej docierasz do swojej szkoły?**

Wskaż jeden główny dla Ciebie sposób, którym pokonujesz największą część drogi.



Porównanie próby głównej i dodatkowej pokazało, że transport zbiorowy (poza autobusami szkolnymi) jest częściej wykorzystywany przez badanych z próby ogólnopolskiej.

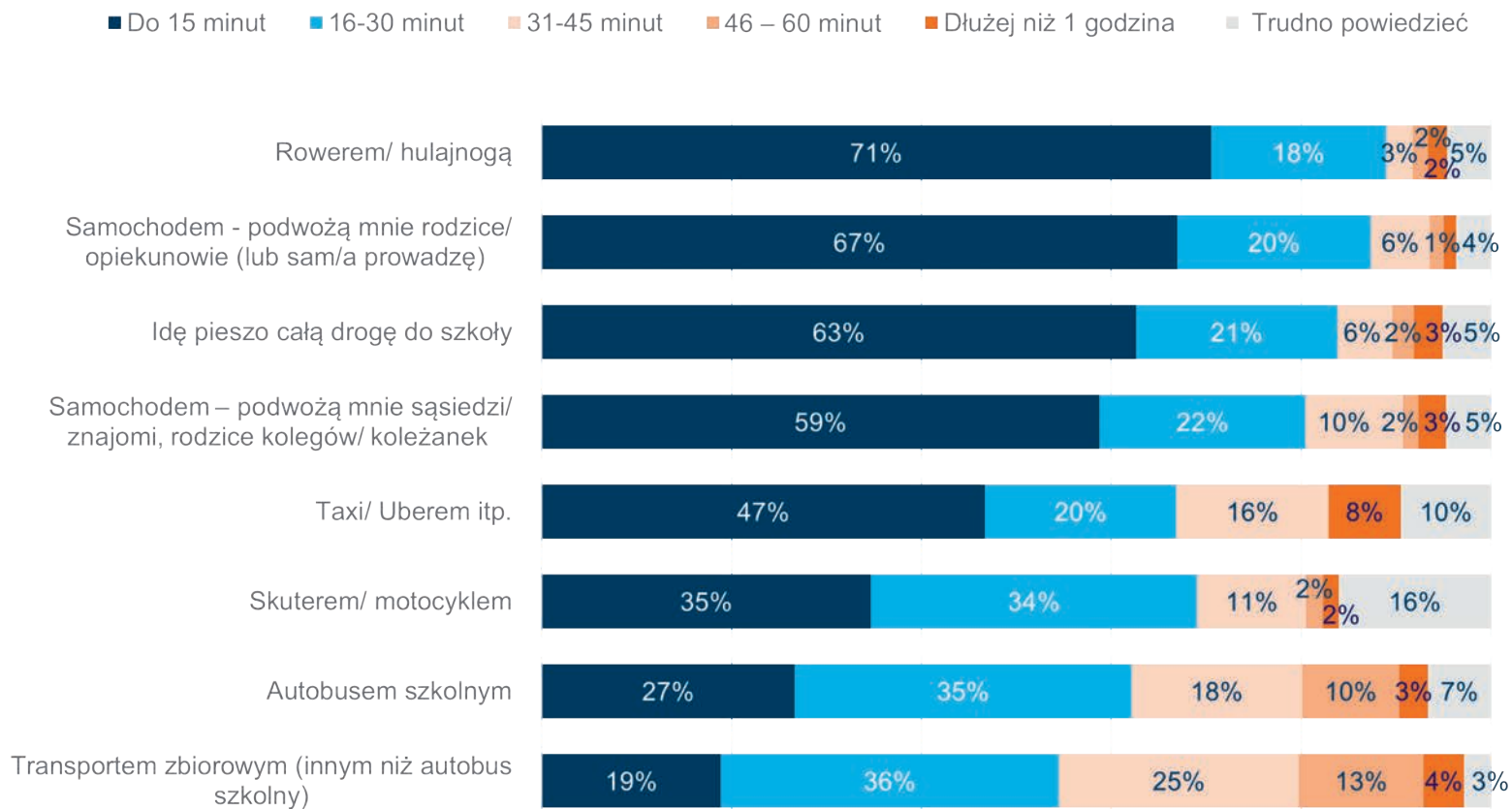
Z kolei uczniowie z powiatów peryferyjnych częściej podróżują do szkoły autobusem szkolnym.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Droga do szkoły – czas dotarcia

**Q: Ile czasu zazwyczaj zajmuje Ci dotarcie do Twojej szkoły w taki sposób?**

Prezentowano odpowiedzi osób, które wskazały **dany środek transportu**.



**Czas dotarcia do szkoły pojazdami publicznymi czy autobusem szkolnym jest wyraźnie dłuższy niż w przypadku pozostałych sposobów.**

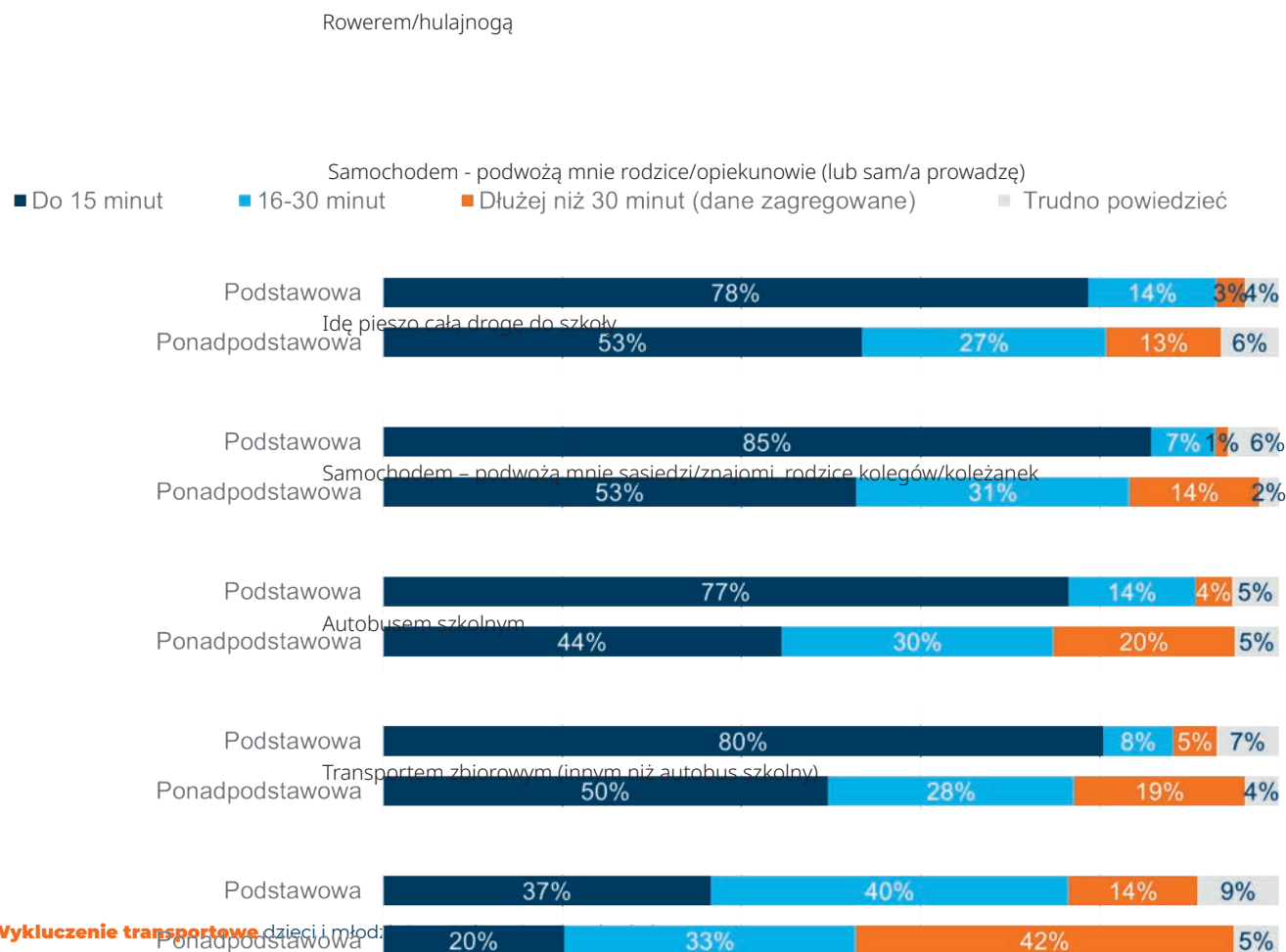
Dla 42% uczniów korzystających z transportu zbiorowego czas dotarcia do szkoły przekracza 30 minut. W przypadku dojeżdżających autobusem szkolnym odnotowano 31% takich odpowiedzi.

## Droga do szkoły - czas dotarcia

Rodzaj szkoły

**Q: Ile czasu zazwyczaj zajmuje Ci dotarcie do Twojej szkoły w taki sposób?**

Przedstawiono odpowiedzi osób, które wskazały **dany środek transportu**. Pominięto odpowiedzi „Taxi/ Uber” oraz „Skuter/ motocykl” ze względu na bardzo niski odsetek korzystających.



Dojazd do szkoły zajmuje więcej czasu uczniom szkół ponadpodstawowych niż młodszym respondentom.

Dotyczy to w dużym stopniu korzystania z autobusu szkolnego i transportu zbiorowego – przeszło **40% uczniów szkół średnich, którzy korzystają z tych środków transportu, potrzebuje ponad 30 minut, aby dojechać do szkoły.**

## Droga do szkoły - czas dotarcia

Miejsce zamieszkania, zagrożenie wykluczeniem transportowym

### Q: Ile czasu zazwyczaj zajmuje Ci dotarcie do Twojej szkoły w taki sposób?

Przedstawiono odpowiedzi: **Dłużej niż 30 minut.**

Pominięto odpowiedzi „Taxi/ Uber” oraz „Skuter/ motocykl” ze względu na bardzo niski odsetek korzystających.

	Wielkość miejscowości				Zagrożenie wykluczeniem transportowym	
	Wieś	Małe miasto < 20 tys.	Średnie miasto 20-100 tys.	Duże miasto >100 tys.	Zagrożeni	Niezagrożeni
Rowerem/ hulajnogą	7%	10%	2%	9%	9%	6%
Samochodem - podwożą mnie rodzice/opiekunowie (lub sam/a prowadzę)	11%	13%	3%	4%	18%	7%
Idę pieszo całą drogę do szkoły	13%	14%	11%	8%	27%	11%
Samochodem – podwożą mnie sąsiedzi/znajomi, rodzice kolegów/koleżanek	17%	19%	5%	21%	26%	11%
Autobusem szkolnym	33%	43%	18%	31%	45%	28%
Transportem zbiorowym (innym niż autobus szkolny)	53%	48%	25%	34%	65%	39%

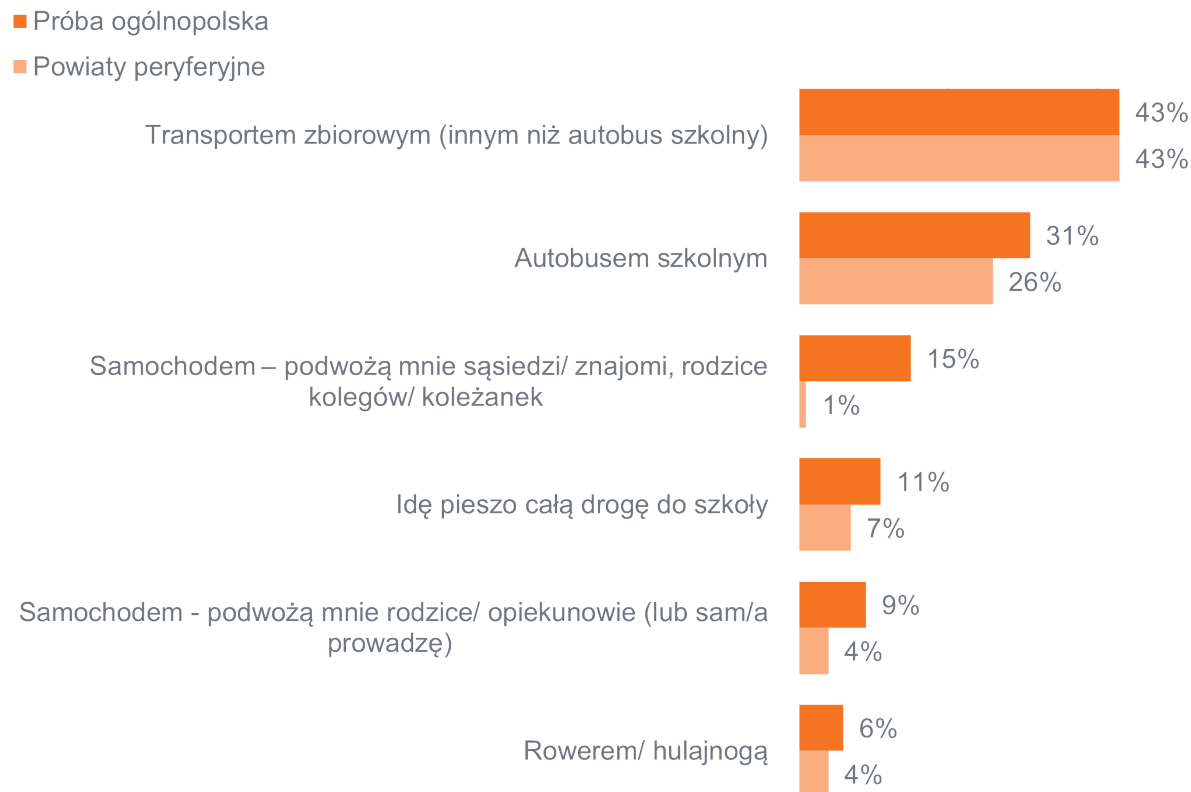
Mieszkańcy wsi oraz małych miast na ogół potrzebują więcej czasu, by dotrzeć do szkoły. Dotyczy to przede wszystkim tych uczniów, którzy dojeżdżają autobusem szkolnym bądź innym transportem zbiorowym.

Czas dojazdu jest dłuższy w przypadku osób, które mają ograniczony dostęp do transportu publicznego (zagrożeni wykluczeniem transportowym).

## Droga do szkoły – sposoby dotarcia w powiatach peryferyjnych

**Q: Ile czasu zazwyczaj zajmuje Ci dotarcie do Twojej szkoły w taki sposób?**

Przedstawiono odpowiedzi osób, które wskazały **dany środek transportu**.  
Pominięto odpowiedzi „Taxi/ Uber” oraz „Skuter/ motocykl” ze względu na bardzo niski odsetek korzystających.  
Przedstawiono odpowiedzi: **Dłużej niż 30 minut**.



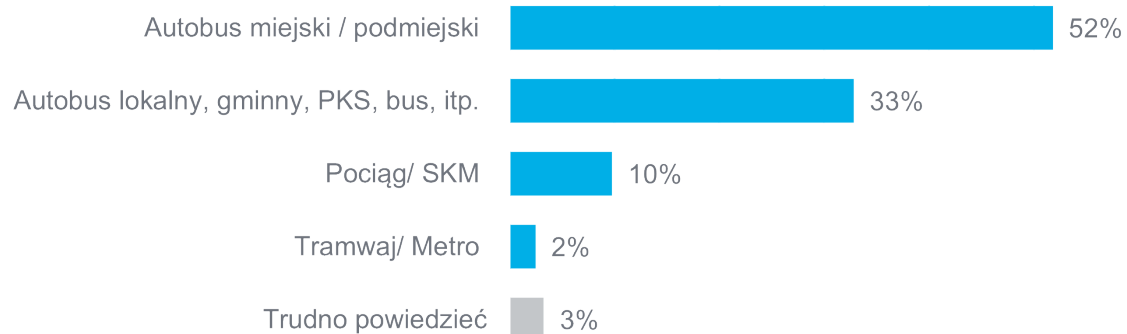
Warto zauważyć, że czas dojazdu samochodem, czy to z rodzicami czy sąsiadami jest dłuższy w próbie ogólnopolskiej niż w powiatach peryferyjnych.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Transport zbiorowy w drodze do szkoły

### Q: Jakim środkiem transportu zbiorowego najczęściej jeździsz do szkoły?

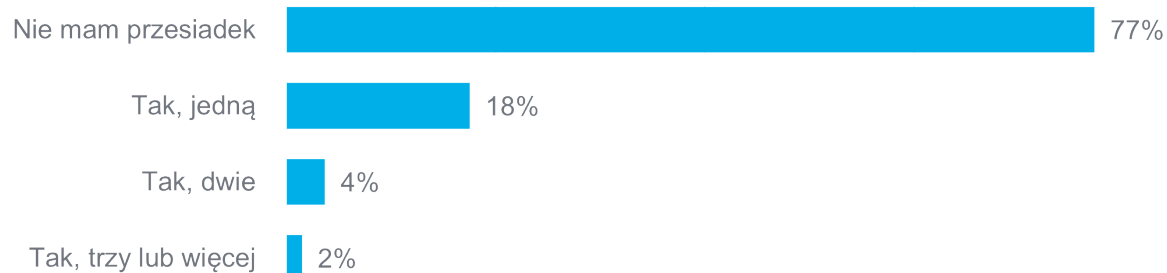
Prezentujemy odpowiedzi osób, które **korzystają z transportu zbiorowego, aby dojechać do szkoły**.



Uczniowie korzystający z transportu zbiorowego w drodze do szkoły, najczęściej jeżdżą autobusem miejskim/ podmiejskim (52%). Co trzeci wskazał autobus lokalny/ PKS/ bus, a co dziesiąty – pociąg.

**Ponad 20% użytkowników transportu publicznego w drodze do szkoły ma przynajmniej jedną przesiadkę.**

### Q: Czy masz przesiadki w trakcie drogi do szkoły (np. z pociągu do autobusu, lub z jednej linii autobusu do innej)?





## Kwestia dojazdów a wybór szkoły ponadpodstawowej

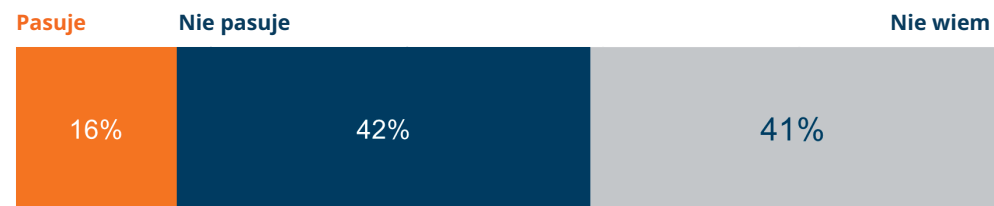
Uczniowie szkół podstawowych

Q: Czy poniższe stwierdzenia pasują do Twojej sytuacji?

**Zamierzam pójść po podstawówce do szkoły, która mi się podoba, niezależnie od dostępności transportu zbiorowego**



**Rozważam wyłącznie najbliższą położoną szkołę ponadpodstawową, bo nie ma dogodnej komunikacji zbiorowej do dalszych szkół**



Część uczniów szkoły podstawowej uzależnia wybór szkoły średniej od swojej sytuacji transportowej:

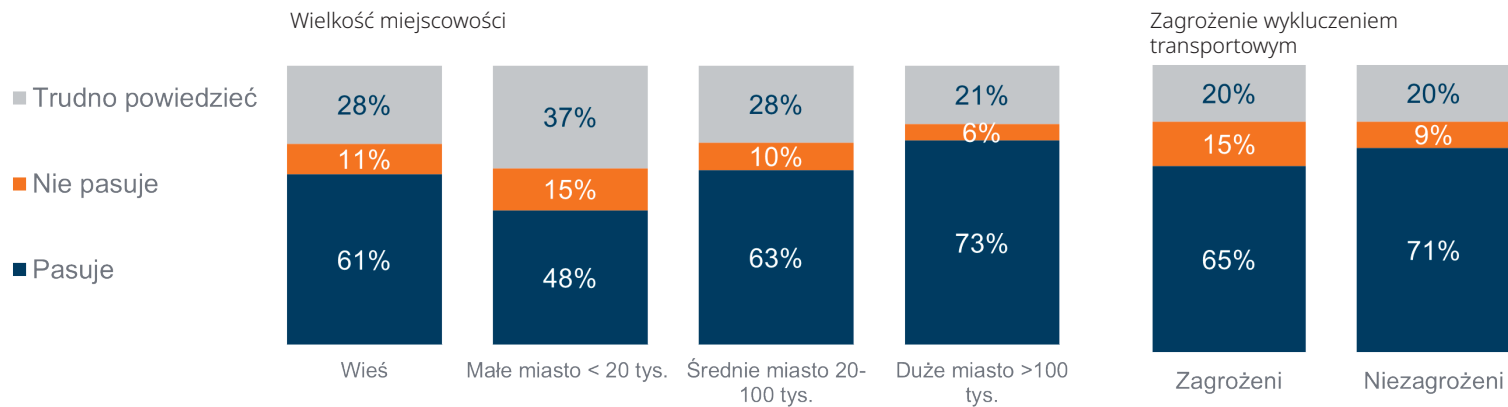
- 16% rozważa wyłącznie najbliższą położoną szkołę ze względu na brak dogodnej komunikacji zbiorowej;
- 10% nie zgadza się ze stwierdzeniem, że pójdzie do wymarzonej szkoły, niezależnie od dostępności transportu zbiorowego.

## Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej

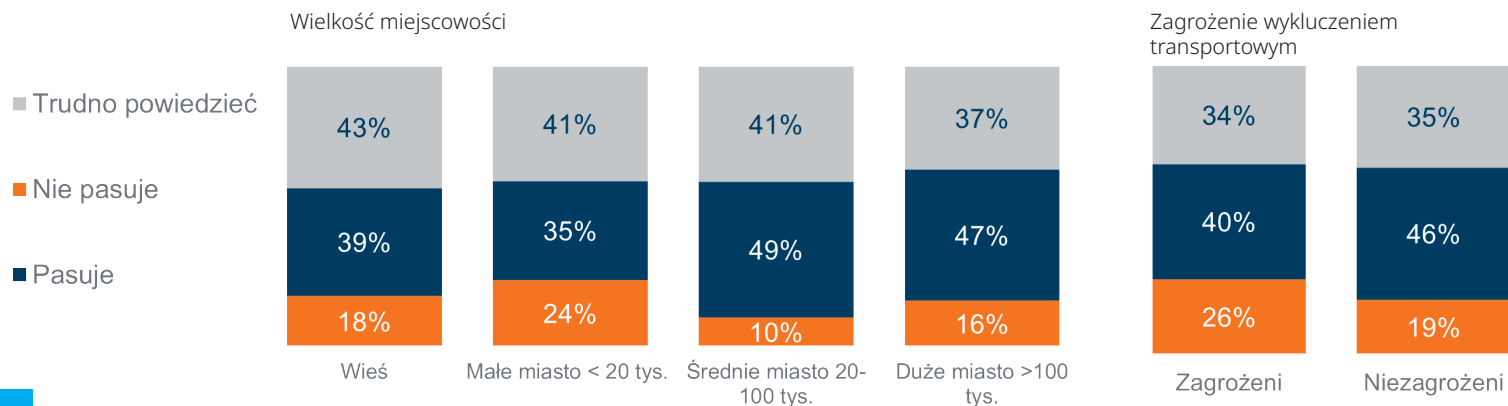
Uczniowie szkół podstawowych: miejsce zamieszkania, zagrożenie wykluczeniem transportowym

Q: Czy poniższe stwierdzenia pasują do Twojej sytuacji?

**Zamierzam pójść po podstawówce do szkoły, która mi się podoba, niezależnie od dostępności transportu zbiorowego**



**Rozważam wyłącznie najbliższą położoną szkołę ponadpodstawową, bo nie ma dogodnej komunikacji zbiorowej do dalszych szkół**



Wpływ sytuacji transportowej na wybór szkoły jest najczęściej zauważalny w małych miastach: 24% badanych rozważa najbliższą położoną szkołę ze względu na brak dogodnej komunikacji, a tylko 48% zamierza pójść do preferowanej szkoły, bez względu na dostępność transportu zbiorowego.

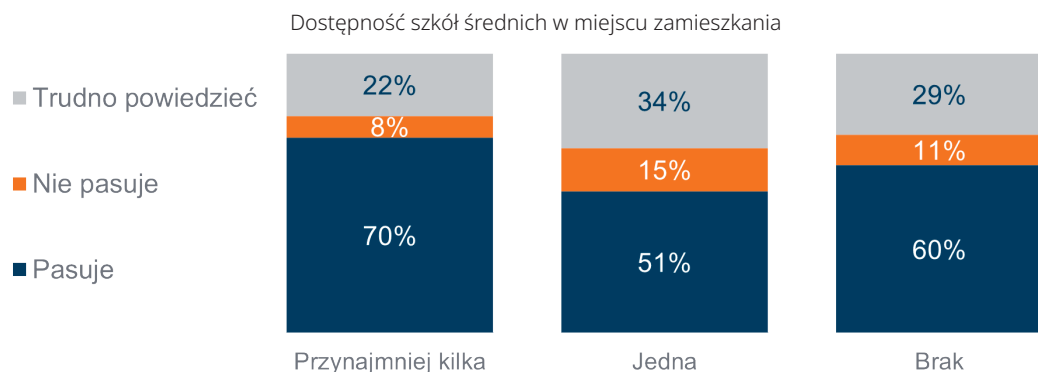
Wśród osób zagrożonych wykluczeniem transportowym 26% rozważa jedynie najbliższą położoną szkołę.

## Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej

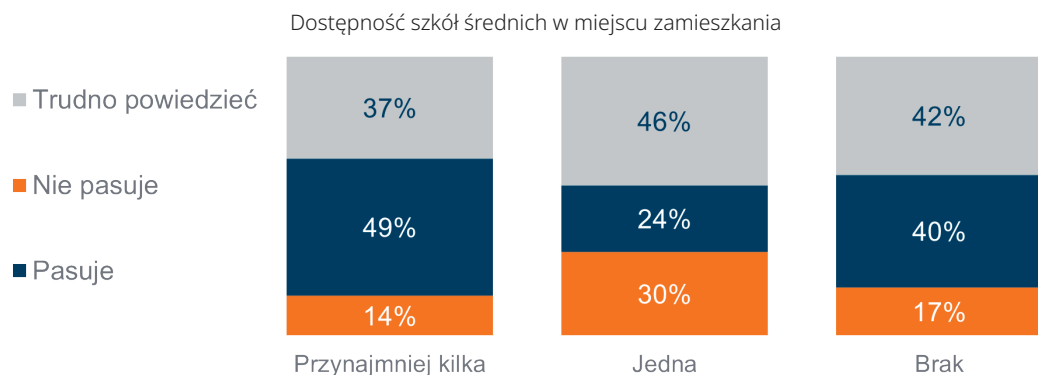
Uczniowie szkół podstawowych: dostępność szkół średnich w miejscu zamieszkania

**Q: Czy poniższe stwierdzenia pasują do Twojej sytuacji?**

**Zamierzam pójść po podstawówce do szkoły, która mi się podoba, niezależnie od dostępności transportu zbiorowego**



**Rozważam wyłącznie najbliższą położoną szkołę ponadpodstawową, bo nie ma dogodnej komunikacji zbiorowej do dalszych szkół**



Wpływ transportu publicznego na wybór szkoły ponadpodstawowej jest najbardziej dostrzegany w tych miejscowościach, gdzie jest jedna szkoła średnia – osoby z takich ośrodków dwukrotnie częściej niż pozostałe grupy deklarują, że rozważają wyłącznie najbliższą położoną szkołę (30%).

Możliwe, że mieszkańcy miejscowości, w których nie ma żadnej szkoły średniej, mają większy wybór, ponieważ każda decyzja będzie wiązała się z dojazdami (lub zmianą miejsca zamieszkania).

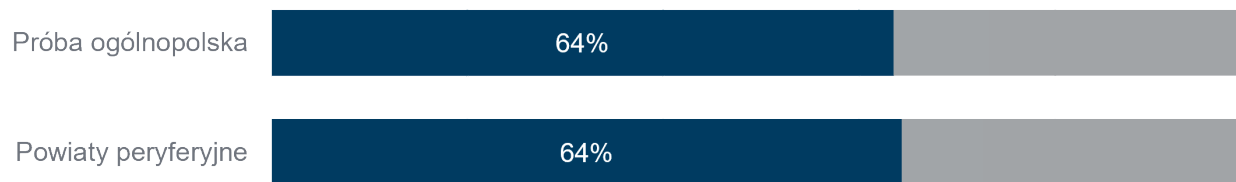
## Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej w powiatach peryferyjnych

Uczniowie szkół podstawowych

**Q: Czy poniższe stwierdzenia pasują do Twojej sytuacji?**

Przedstawiono odpowiedzi: **Pasuje**.

**Zamierzam pójść po podstawówce do szkoły, która mi się podoba, niezależnie od dostępności transportu zbiorowego**



**Rozważam wyłącznie najbliższą położoną szkołę ponadpodstawową, bo nie ma dogodnej komunikacji zbiorowej do dalszych szkół**



W obu porównywanych próbach, dwóch na trzech badanych wybierze szkołę ponadpodstawową, niezależnie od dostępności transportu zbiorowego.

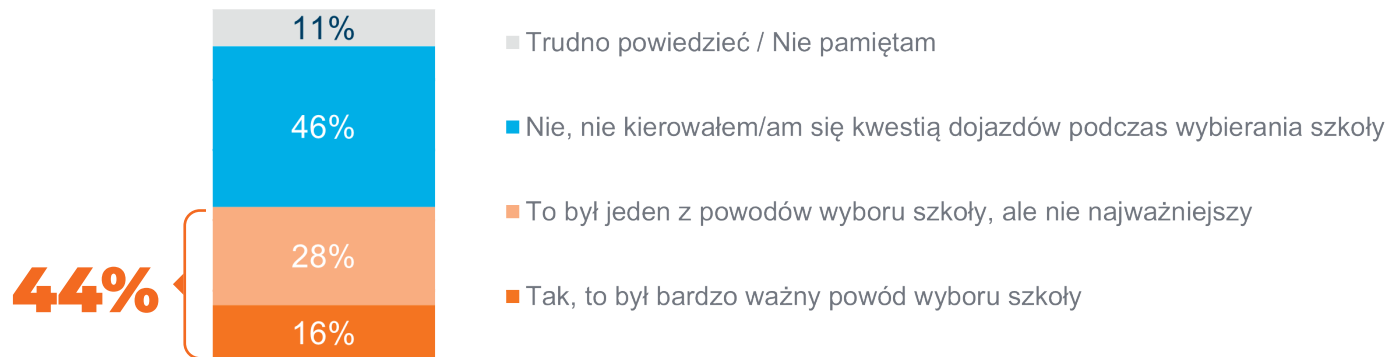
Dogodna komunikacja zbiorowa jest nieznacznie ważniejsza dla respondentów z powiatów peryferyjnych niż tych zbadanych w próbie ogólnopolskiej.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

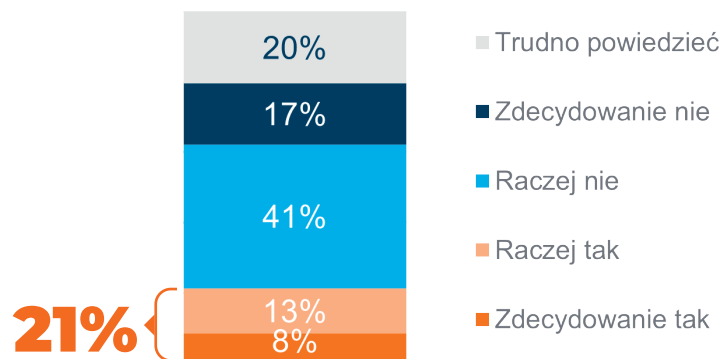
## Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej

Uczniowie szkół ponadpodstawowych

**Q: Czy podczas wybierania szkoły ponadpodstawowej kierowałeś/aś się tym, czy istnieją dobre połączenia transportem zbiorowym do wybieranej szkoły?**



**Q: Czy gdyby nie problem dojazdów, wybrał(a)byś inną szkołę ponadpodstawową?**



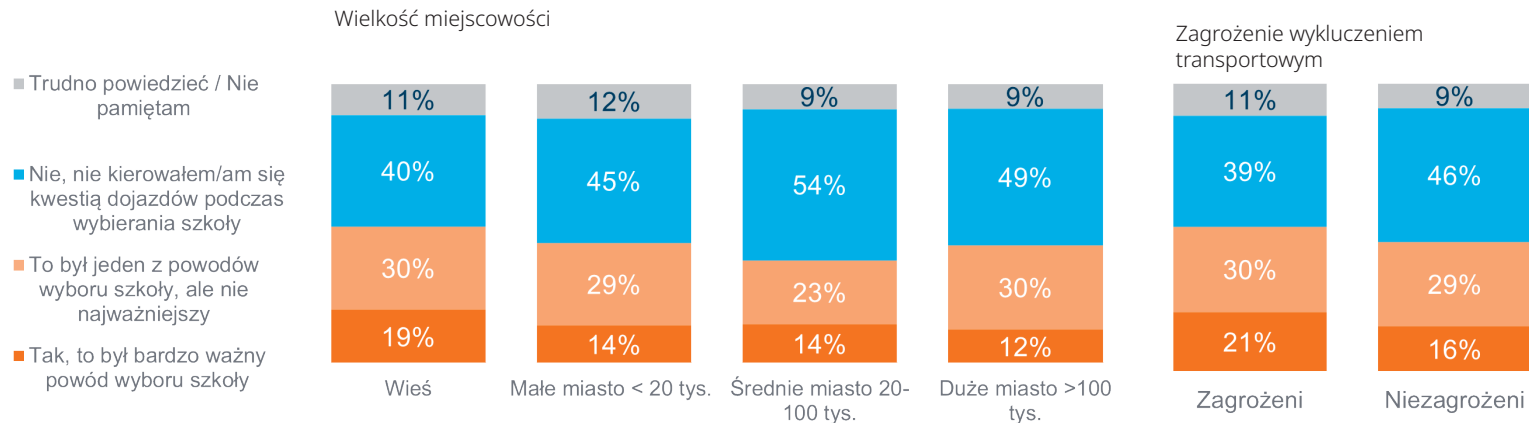
Podczas wybierania szkoły ponadpodstawowej 44% uczniów szkół średnich brało pod uwagę dobre połączenia transportem zbiorowym do wybranej szkoły, przy czym dla 16% było to kluczowe kryterium.

Kwestia dojazdów była głównym czynnikiem wyboru szkoły ponadpodstawowej dla co piątego ucznia szkoły średniej – **21% deklaruje, że wybrałoby inną szkołę, gdyby nie problemy transportowe.**

## Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej

Uczniowie szkół ponadpodstawowych: miejsce zamieszkania, zagrożenie wykluczeniem transportowym

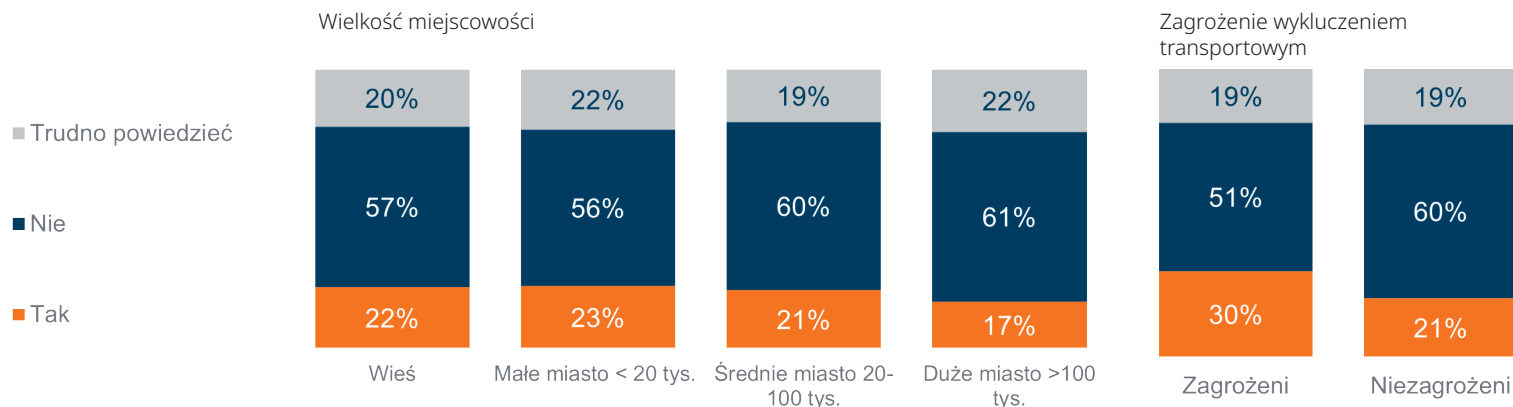
**Q: Czy podczas wybierania szkoły ponadpodstawowej kierowałeś/aś się tym, czy istnieją dobre połączenia transportem zbiorowym do wybieranej szkoły?**



Podczas wybierania szkoły ponadpodstawowej, mieszkańcy wsi częściej kierowali się tym, czy będą mieli dogodny dojazd transportem zbiorowym (dla 49% był to w jakimś stopniu ważny czynnik, w tym dla 19% – kluczowy).

Wśród osób zagrożonych wykluczeniem transportowym, 30% wybrałoby inną szkołę średnią, gdyby nie problemy z dojazdem. Wielkość miejscowości zamieszkania nie różnicuje znacząco tej kwestii.

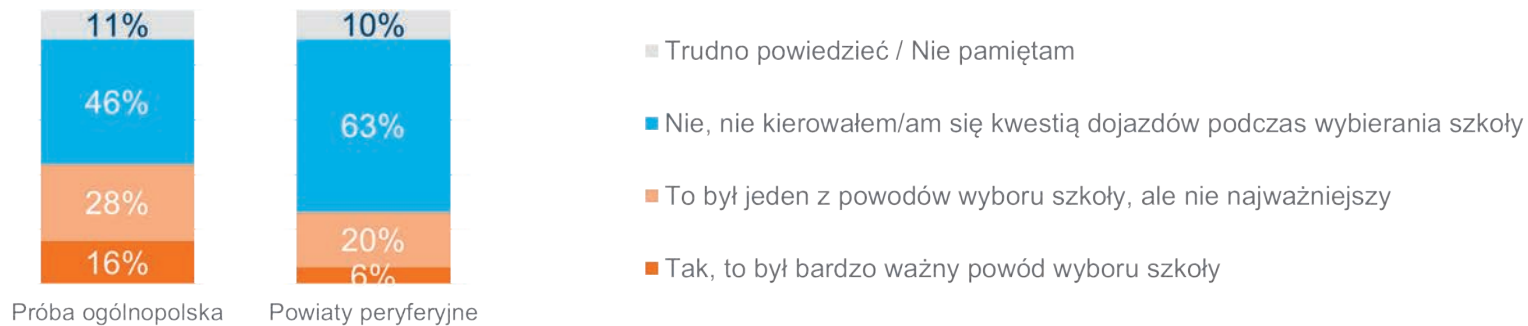
**Q: Czy gdyby nie problem dojazdów, wybrał(a)byś inną szkołę ponadpodstawową?**



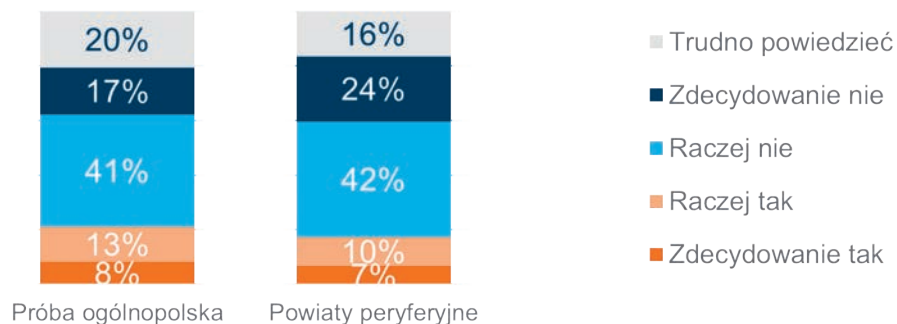
## Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej w powiatach peryferyjnych

Uczniowie szkół ponadpodstawowych: miejsce zamieszkania, zagrożenie wykluczeniem transportowym

**Q: Czy podczas wybierania szkoły ponadpodstawowej kierowałeś/aś się tym, czy istnieją dobre połączenia transportem zbiorowym do wybieranej szkoły?**



**Q: Czy gdyby nie problem dojazdów, wybrał(a)byś inną szkołę ponadpodstawową?**



**Kwestia dobrych dojazdów częściej wpływała na decyzje badanych w próbie ogólnopolskiej (aż 44%). Był to czynnik istotny tylko dla co czwartego ucznia z powiatów peryferyjnych.**

Badani z próby peryferyjnej częściej (niż w próbie głównej) wskazywali, że nie wybraliby innej szkoły, gdyby były lepsze dojazdy. Warto jednak zauważyć, że taki rozkład odpowiedzi w przypadku badanych powiatów peryferyjnych mógł wynikać z ograniczonej dostępności innych szkół.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.** Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej

Uczniowie szkół ponadpodstawowych

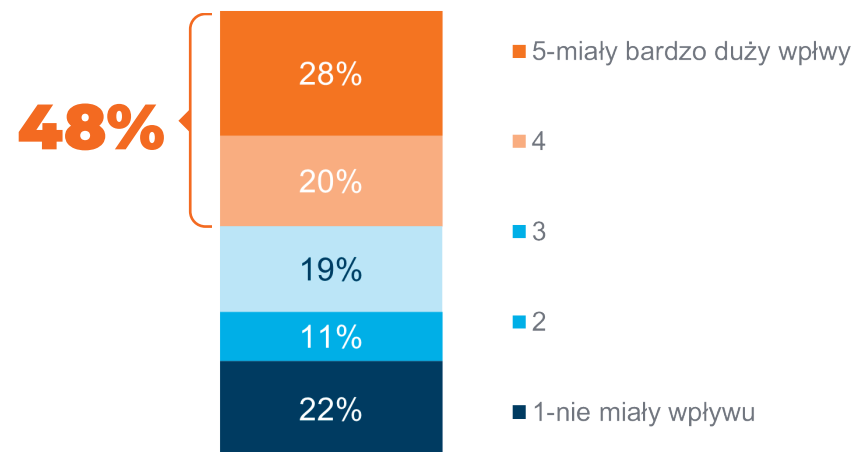
**Q: Czy przeniósłeś/aś się do innej miejscowości, aby tam chodzić do szkoły, i mieszkasz np. w bursie, internacie, u krewnych?**

Przedstawiono odpowiedzi: **TAK**



**Q: W jakim stopniu trudności z dojazdami miały wpływ na decyzję o przeniesieniu się do innej miejscowości?**

Przedstawiono odpowiedzi osób, które się przeprowadziły



Wśród uczniów szkół ponadpodstawowych, 7% badanych przeniósło się do innej miejscowości, aby tam chodzić do szkoły.

Połowa z tych, którzy się przeprowadzili, zmieniła miejsce zamieszkania z powodu trudności z dojazdami.



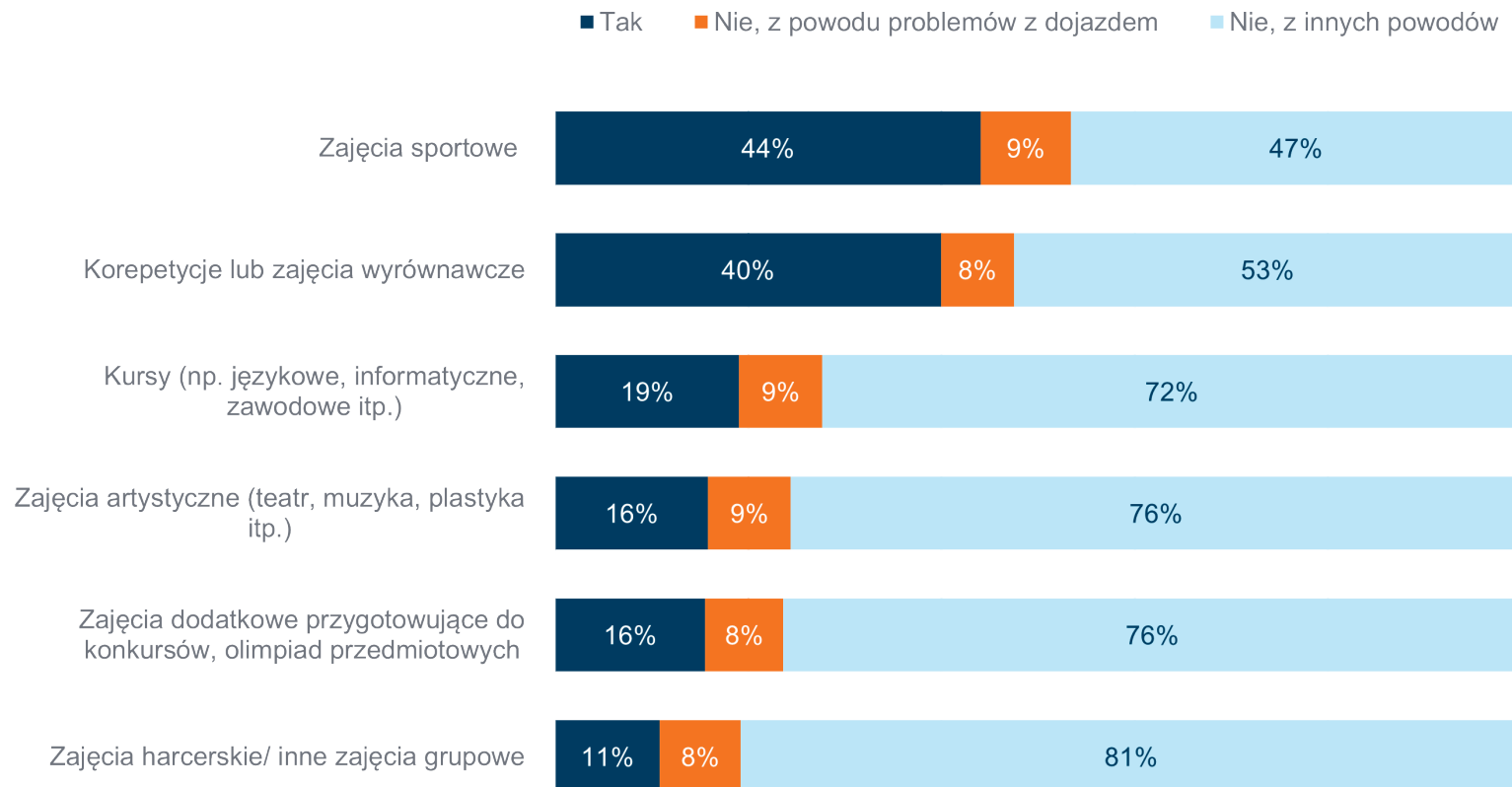
## Wyniki badania

# Transport a aktywności pozaszkolne dzieci i młodzieży



## Udział w zajęciach pozalekcyjnych

**Q: Czy w poprzednim roku szkolnym uczestniczyłeś/aś w poniższych typach zajęć pozalekcyjnych lub pozaszkolnych? Jeśli nie - czy powodem były dojazdy?**



Blisko co dziesiąty badany uczeń deklaruje, że nie mógł uczestniczyć w dodatkowych zajęciach z powodu problemów z dojazdami (odsetki wskazań na poziomie 8-9% dla każdej kategorii zajęć).

## Udział w zajęciach pozalekcyjnych

Rodzaj szkoły, zagrożenie wykluczeniem transportowym

**Q: Czy w poprzednim roku szkolnym uczestniczyłeś/aś w poniższych typach zajęć pozalekcyjnych lub pozaszkolnych? Jeśli nie - czy powodem były dojazdy?**

Prezentowano odpowiedzi: **Nie, z powodu problemów z dojazdem**

	Rodzaj szkoły		Zagrożenie wykluczeniem transportowym	
	Podstawowa	Ponadpodstawowa	Zagrożeni	Niezagrożeni
Zajęcia sportowe	6%	12%	20%	8%
Korepetycje lub zajęcia wyrównawcze	6%	9%	17%	6%
Kursy (np. językowe, informatyczne, zawodowe itp.)	6%	10%	19%	7%
Zajęcia artystyczne (teatr, muzyka, plastyka itp.)	6%	10%	19%	7%
Zajęcia dodatkowe przygotowujące do konkursów, olimpiad przedmiotowych	6%	10%	18%	6%
Zajęcia harcerskie/ inne zajęcia grupowe	7%	10%	17%	7%

Uczniowie szkół średnich częściej deklarują, że z powodu problemów z dojazdem nie mogą uczestniczyć w zajęciach pozalekcyjnych. Dotyczy to np. zajęć sportowych (6% do 12% w przypadku uczniów szkół ponadpodstawowych).

Wśród respondentów zagrożonych wykluczeniem transportowym problemy z dojazdem stanowią wyraźnie silniejszą barierę niż dla osób niezagrożonych. **Niemal co piąty badany zagrożony wykluczeniem transportowym nie może uczestniczyć w dodatkowych zajęciach z powodu problemów z dojazdem.**

## Udział w zajęciach pozalekcyjnych

Miejsce zamieszkania, dostęp do infrastruktury społecznej

**Q: Czy w poprzednim roku szkolnym uczestniczyłeś/aś w poniższych typach zajęć pozalekcyjnych lub pozaszkolnych? Jeśli nie - czy powodem były dojazdy?**

Przedstawiono odpowiedzi: **Nie, z powodu problemów z dojazdem**

	Wielkość miejscowości				Dostęp do infrastruktury społecznej		
	Wieś	Małe miasto < 20 tys.	Średnie miasto 20-100 tys.	Duże miasto >100 tys.	Słaby	Średni	Dobry
Zajęcia sportowe	12%	12%	6%	4%	14%	12%	7%
Korepetycje lub zajęcia wyrównawcze	10%	10%	5%	4%	12%	10%	5%
Kursy (np. językowe, informatyczne, zawodowe itp.)	11%	11%	5%	5%	13%	11%	6%
Zajęcia artystyczne (teatr, muzyka, plastyka itp.)	11%	11%	5%	5%	15%	10%	7%
Zajęcia dodatkowe przygotowujące do konkursów, olimpiad przedmiotowych	11%	9%	5%	4%	13%	11%	6%
Zajęcia harcerskie/ inne zajęcia grupowe	10%	10%	6%	5%	13%	10%	6%

**Badani mieszkający na wsi lub w małych miastach częściej deklarują, że problemy z dojazdem stanowiły przeszkodę w dostępie do zajęć pozalekcyjnych.**

Im słabszy dostęp do infrastruktury, tym wyższy odsetek badanych deklarujących brak partycypacji w zajęciach pozalekcyjnych ze względu na problemy z dojazdem.

## Udział w zajęciach pozalekcyjnych w powiatach peryferyjnych

**Q: Czy w poprzednim roku szkolnym uczestniczyłeś/aś w poniższych typach zajęć pozalekcyjnych lub pozaszkolnych? Jeśli nie - czy powodem były dojazdy?**

Przedstawiono odpowiedzi: **Nie, z powodu problemów z dojazdem**

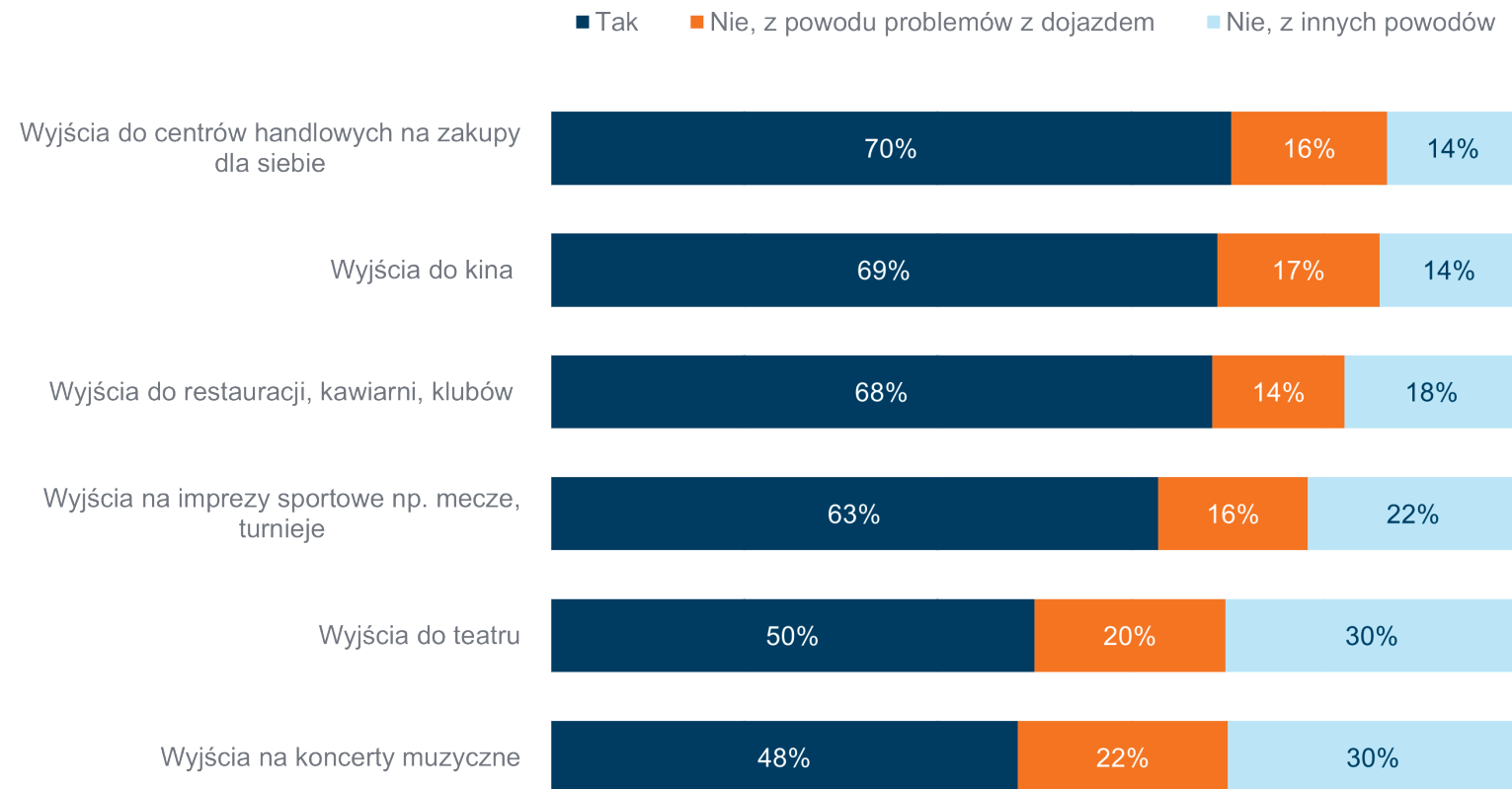


Problemy z dojazdem dotyczyły nieznacznie częściej respondentów z powiatów peryferyjnych niż osób badanych w ramach próby ogólnopolskiej.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Udział w rozrywkach

Q: Czy masz możliwość uczestniczyć w poniższych rozrywkach wtedy, kiedy chcesz?



Większość ankietowanych uczniów może uczestniczyć bez przeszkód w rozrywkach ujętych w badaniu.

Deklarowany poziom braku możliwości udziału w rozrywkach z powodu dojazdów wynosi od 14% (wyjścia do kina) do 22% (wyjścia na koncerty muzyczne).

## Udział w rozrywkach

Rodzaj szkoły, zagrożenie wykluczeniem transportowym

**Q: Czy masz możliwość uczestniczyć w poniższych rozrywkach wtedy, kiedy chcesz?**

Przedstawiono odpowiedzi: **Nie, z powodu problemów z dojazdem**

	Rodzaj szkoły		Zagrożenie wykluczeniem transportowym	
	Podstawowa	Ponadpodstawowa	Zagrożeni	Niezagrożeni
Wyjścia do centrów handlowych na zakupy dla siebie	15%	17%	39%	11%
Wyjścia do kina	17%	17%	40%	11%
Wyjścia do restauracji, kawiarni, klubów	12%	15%	38%	9%
Wyjścia na imprezy sportowe np. mecze, turnieje	12%	18%	36%	11%
Wyjścia do teatru	18%	21%	42%	15%
Wyjścia na koncerty muzyczne	19%	23%	43%	17%

Badani, którzy mają ograniczony dostęp do transportu zbiorowego (brak w miejscowości zamieszkania lub kursuje rzadziej niż co godzinę), bardzo często zgłaszają, że nie mogą uczestniczyć w wymienionych w ankiecie rozrywkach z powodu problemów z dojazdem (odsetki wskazań na poziomie ok 40%).

## Udział w rozrywkach

Dostęp do infrastruktury społecznej

**Q: Czy masz możliwość uczestniczyć w poniższych rozrywkach wtedy, kiedy chcesz?**

Przedstawiono odpowiedzi: **Nie, z powodu problemów z dojazdem**

	Wielkość miejscowości				Dostęp do infrastruktury społecznej		
	Wieś	Małe miasto < 20 tys.	Średnie miasto 20-100 tys.	Duże miasto >100 tys.	Słaby	Średni	Dobry
Wyjścia do centrów handlowych na zakupy dla siebie	24%	21%	7%	3%	31%	24%	10%
Wyjścia do kina	26%	18%	8%	3%	35%	24%	10%
Wyjścia do restauracji, kawiarni, klubów	23%	13%	4%	3%	30%	22%	7%
Wyjścia na imprezy sportowe np. mecze, turnieje	21%	17%	11%	5%	29%	19%	11%
Wyjścia do teatru	28%	25%	13%	4%	35%	26%	14%
Wyjścia na koncerty muzyczne	29%	25%	16%	9%	34%	27%	17%

Im mniejsza miejscowość i im słabszy dostęp do infrastruktury, tym częściej badani deklarują, że nie mogą korzystać z różnych atrakcji z powodu problemów transportowych.

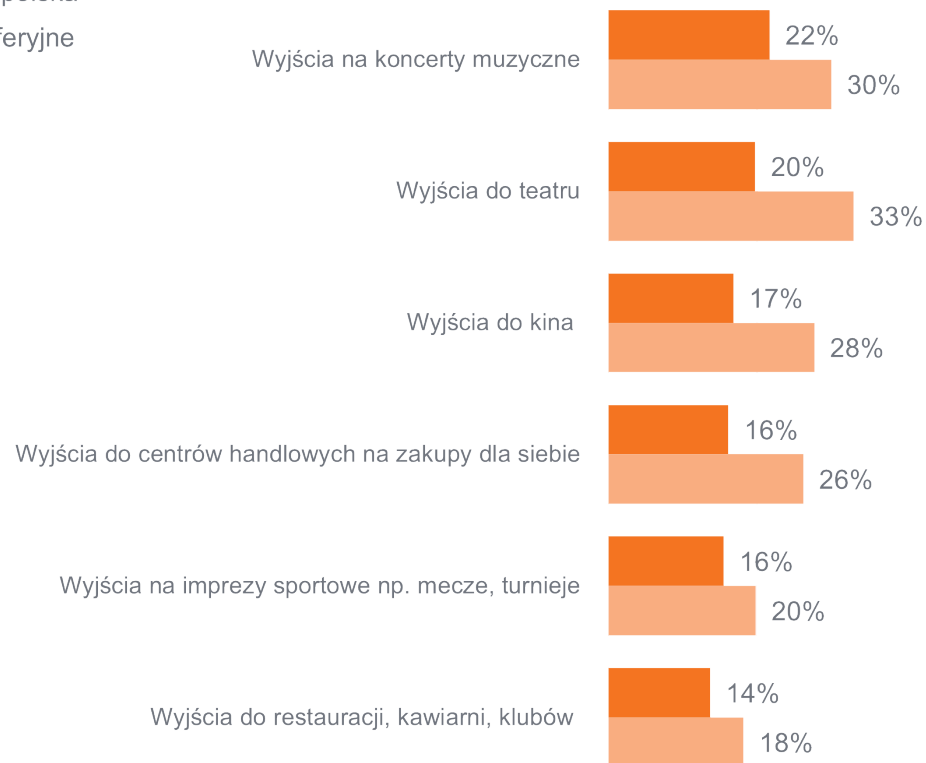


## Udział w rozrywkach w powiatach peryferyjnych

**Q: Czy masz możliwość uczestniczyć w poniższych rozrywkach wtedy, kiedy chcesz?**

Przedstawiono odpowiedzi: **Nie, z powodu problemów z dojazdem**

- Próba ogólnopolska
- Powiaty peryferyjne



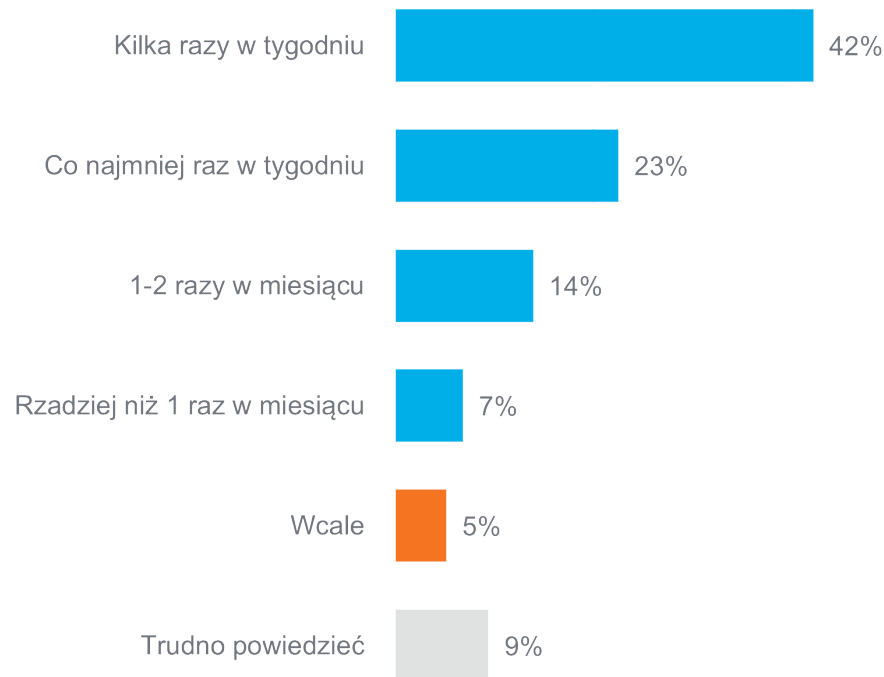
**Problem dostępu do życia kulturalnego i rozrywek silniej występuje w próbie peryferyjnej.** Co trzeci badany mieszkający w powiatach peryferyjnych nie mógł uczestniczyć w wyjściu do teatru z powodu problemów z dojazdem.

Podobna sytuacja dotyczy wyjść do kina, na zakupy czy na koncerty muzyczne.

**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.** Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Częstotliwość spotkań ze znajomymi

**Q: Jak często w poprzednim roku szkolnym spotykałeś/aś się ze znajomymi (kolegami, koleżankami) - poza szkołą, i poza swoim domem?**



Większość uczniów często spotyka się ze znajomymi (łącznie 65% – raz w tygodniu lub częściej).

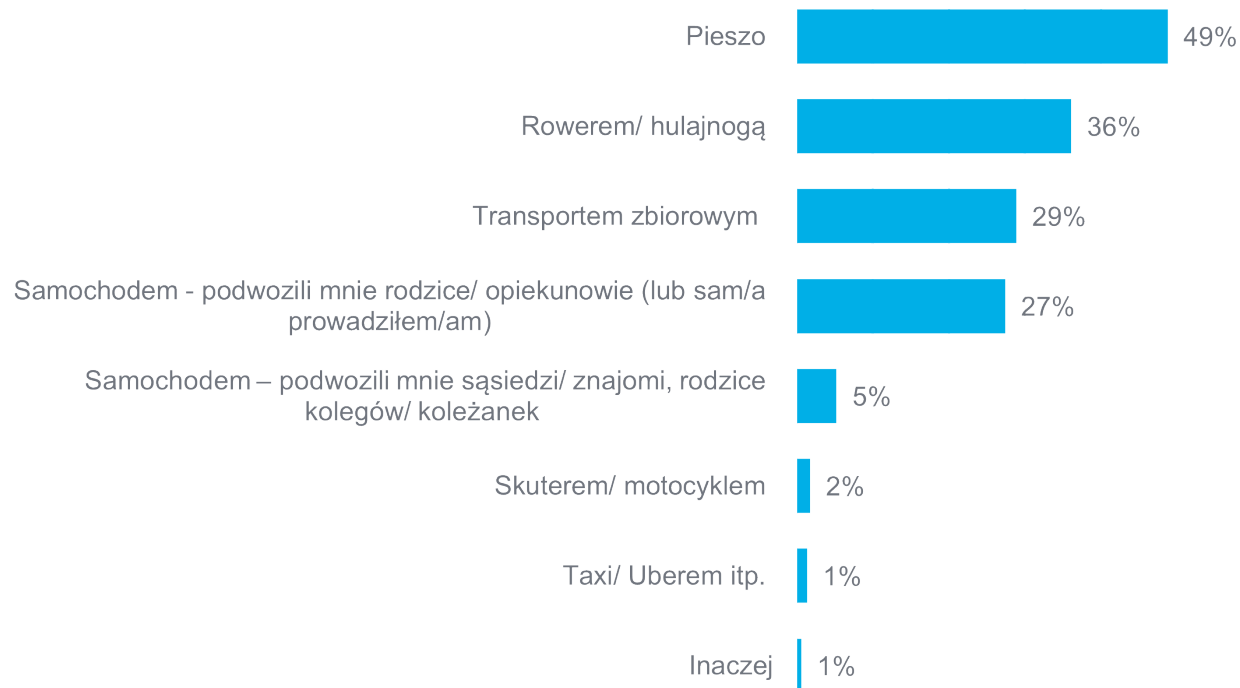
Łącznie 21% spotyka się z kolegami (poza szkołą i swoim domem) nie częściej niż 2 razy w miesiącu.

Natomiast 5% deklaruje, że w ogóle nie spotyka się ze znajomymi.

## Transport a spotkania ze znajomymi

**Q: Jak zazwyczaj docierałeś/aś na spotkania ze znajomymi (poza szkołą) w ostatnim roku szkolnym? Podaj maksymalnie dwa najczęstsze sposoby.**

Prezentujemy odpowiedzi osób, które **spotykały się znajomymi poza szkołą i swoim domem.**



Osoby, które wychodzą na spotkania ze znajomymi, najczęściej docierały na nie pieszo (49%) lub rowerem/hulajnogą (36%).

Z transportu zbiorowego w tym celu korzystało 29%.

Wykorzystywano również samochód – 27% było podwożonych przez opiekunów, a 5% przez inne osoby niż opiekunowie.

## Transport a spotkania ze znajomymi

Miejsce zamieszkania, zagrożenie wykluczeniem transportowym, rodzaj szkoły

**Q: Jak zazwyczaj docierałeś/aś na spotkania ze znajomymi (poza szkołą) w ostatnim roku szkolnym? Podaj maksymalnie dwa najczęstsze sposoby.**

Przedstawiono odpowiedzi osób, które **spotykały się znajomymi poza szkołą i swoim domem.**

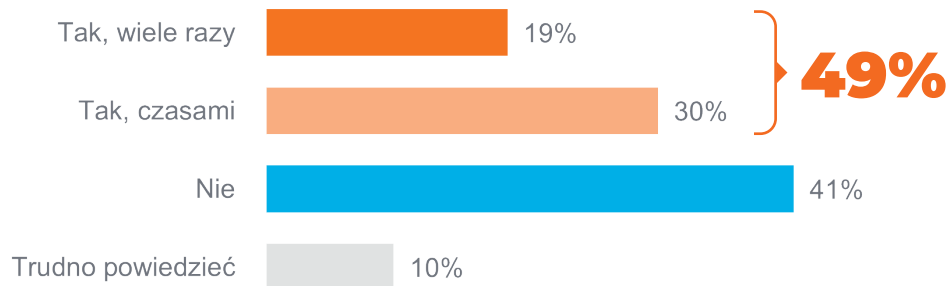
	Wielkość miejscowości				Zagrożenie wykluczeniem transportowym		Rodzaj szkoły	
	Wieś	Małe miasto < 20 tys.	Średnie miasto 20-100 tys.	Duże miasto >100 tys.	Zagrożeni	Niezagrożeni	Podstawowa	Ponadpodstawowa
Pieszko	33%	52%	64%	67%	31%	53%	50%	48%
Rowerem/ hulajnogą	49%	26%	28%	19%	38%	33%	53%	23%
Transportem zbiorowym	22%	30%	28%	46%	27%	36%	13%	41%
Samochodem - podwozili mnie rodzice/ opiekunowie (lub sam/a prowadziłem/am)	34%	27%	25%	13%	42%	23%	24%	30%
Samochodem – podwozili mnie sąsiedzi/ znajomi, rodzice kolegów/ koleżanek	7%	8%	4%	1%	8%	4%	4%	6%

Niemal połowa badanych mieszkających na wsi najczęściej dociera na spotkania ze znajomymi rowerem lub hulajnogą. Im większe miejsce zamieszkania, tym więcej osób przemieszcza się pieszo.

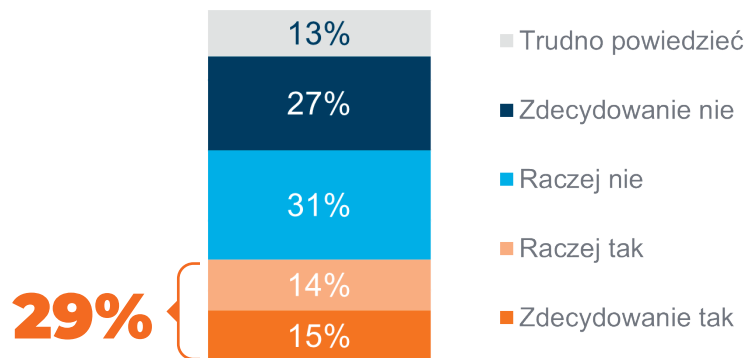
Inna sytuacja jest w przypadku podróży samochodem z rodzicami – najczęściej w taki sposób podróżują uczniowie mieszkający na wsi. Jest to również najbardziej powszechny sposób transportu na spotkania ze znajomymi wśród badanych zagrożonych wykluczeniem transportowym (42%). Inną popularną opcją jest rower (niemal 40%).

## Transport a relacje z rówieśnikami

**Q: Czy zdarzało Ci się, że nie mogłeś/aś uczestniczyć w spotkaniu ze znajomymi, ponieważ nie miałeś/aś jak dojechać, lub jak wrócić z takiego spotkania do swojego domu**



**Q: Czy masz poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, miał(a)byś więcej przyjaciół, lepsze relacje z rówieśnikami?**



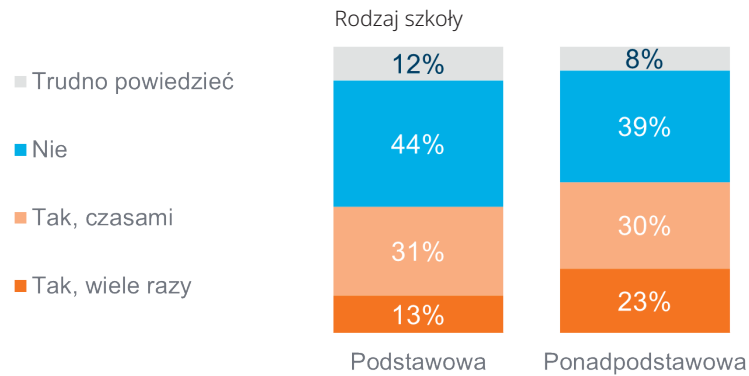
Zgodnie z deklaracjami, niemal połowa badanych uczniów doświadczyła sytuacji, w której nie mogli spotkać się ze znajomymi z powodu problemów transportowych, w tym 19% – wiele razy.

Ponadto 29% uważa, że kwestia dojazdów negatywnie wpływa na ich relacje z rówieśnikami.

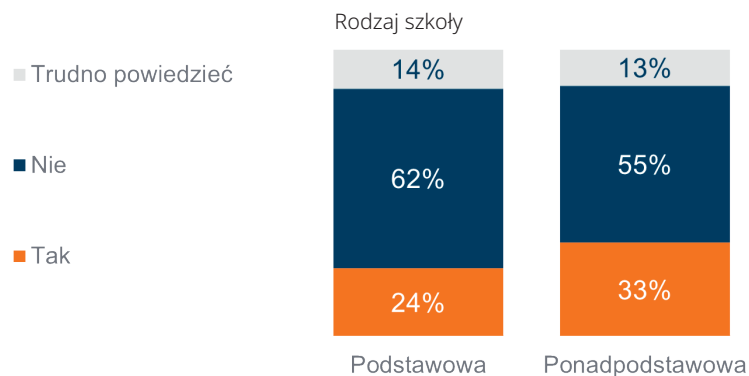
## Transport a relacje z rówieśnikami

Rodzaj szkoły

**Q: Czy zdarzało Ci się, że nie mogłeś/aś uczestniczyć w spotkaniu ze znajomymi, ponieważ nie miałeś/aś jak dojechać, lub jak wrócić z takiego spotkania do swojego domu?**



**Q: Czy masz poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, miał(a)byś więcej przyjaciół, lepsze relacje z rówieśnikami?**



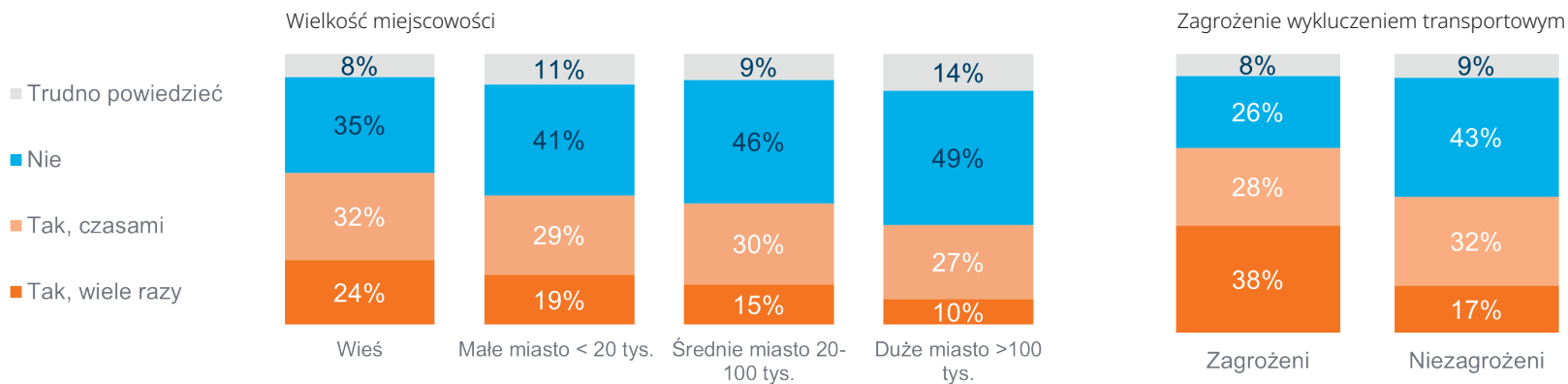
Uczniowie szkół średnich częściej zgłaszają, że kwestia dojazdów utrudnia im kontakty z rówieśnikami:

- 53% deklaruje, że zdarzyło im się, że nie mogli uczestniczyć w spotkaniach;
- 33% wskazuje, że gdyby nie kwestia dojazdów, mieliby lepsze relacje z rówieśnikami.

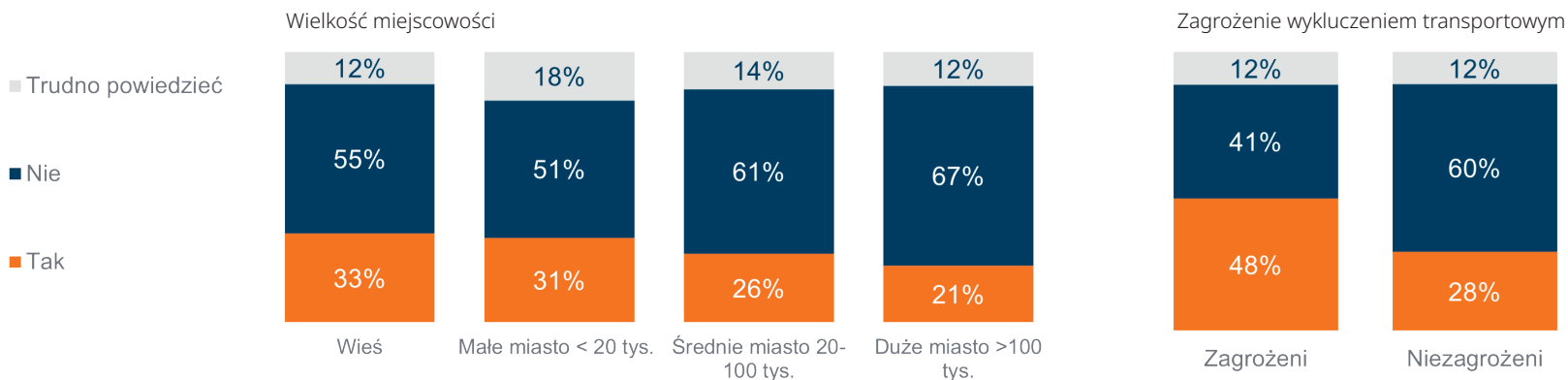
## Transport a relacje z rówieśnikami

Miejsce zamieszkania, zagrożenie wykluczeniem transportowym

**Q: Czy zdarzało Ci się, że nie mogłeś/aś uczestniczyć w spotkaniu ze znajomymi, ponieważ nie miałeś/aś jak dojechać, lub jak wrócić z takiego spotkania do swojego domu?**



**Q: Czy masz poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, miał(a)byś więcej przyjaciół, lepsze relacje z rówieśnikami?**

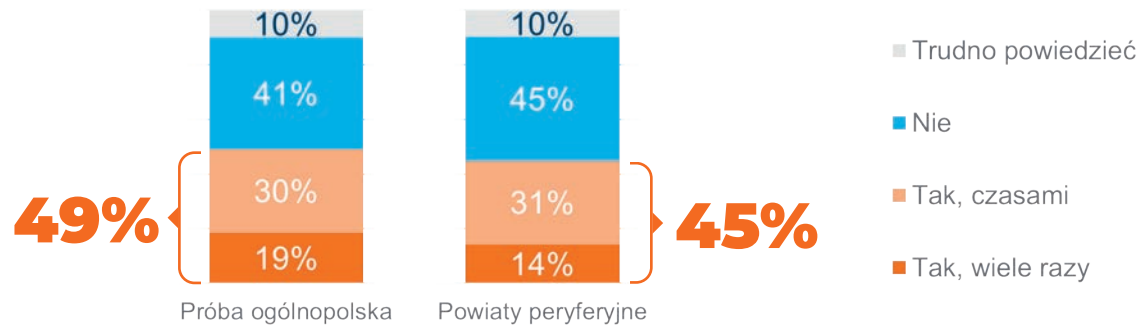


Im mniejsza miejscowość, tym częściej badani deklarują, że problemy z dojazdem mają negatywny wpływ na częstotliwość spotkań oraz jakość relacji z rówieśnikami. Duży problem jest widoczny wśród osób zagrożonych wykluczeniem transportowym:

- 66% doświadczyło sytuacji, w których nie mogli się spotkać ze znajomymi z powodu dojazdów;
- 48% ma poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, ich relacje z rówieśnikami byłyby lepsze.

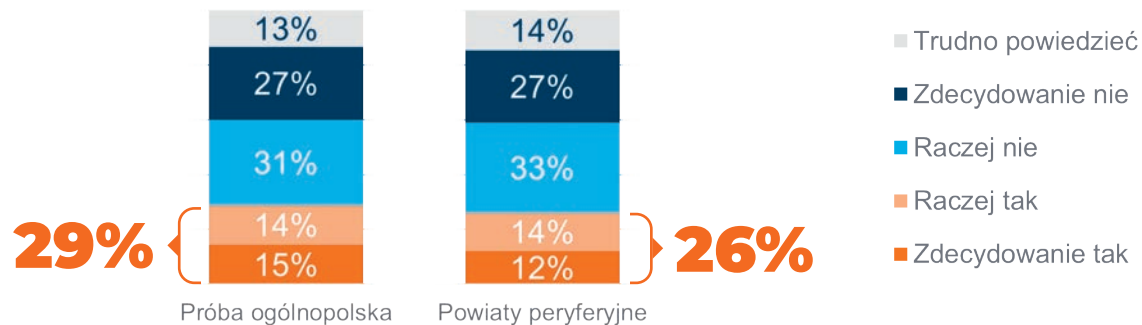
## Transport a relacje z rówieśnikami w powiatach peryferyjnych

**Q: Czy zdarzało Ci się, że nie mogłeś/aś uczestniczyć w spotkaniu ze znajomymi, ponieważ nie miałeś/aś jak dojechać, lub jak wrócić z takiego spotkania do swojego domu?**



Nie można wskazać istotnych różnic między próbą główną a próbą powiatów peryferyjnych w obszarze wpływu dostępności transportu na relacje z rówieśnikami.

**Q: Czy masz poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, miał(a)byś więcej przyjaciół, lepsze relacje z rówieśnikami?**

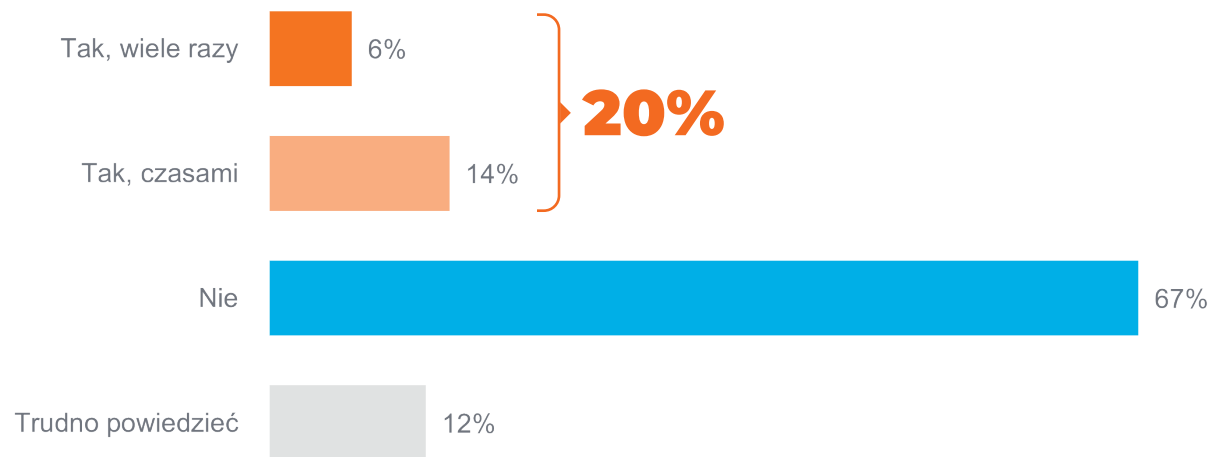


**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.** Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.



## Transport a korzystanie z opieki medycznej

**Q: Czy zdarzało Ci się, że miałeś/aś problem z korzystaniem z pomocy lekarzy lub specjalistów, np. rehabilitant, logopeda, psycholog, ortodonta - z powodu problemów z dojazdem?**

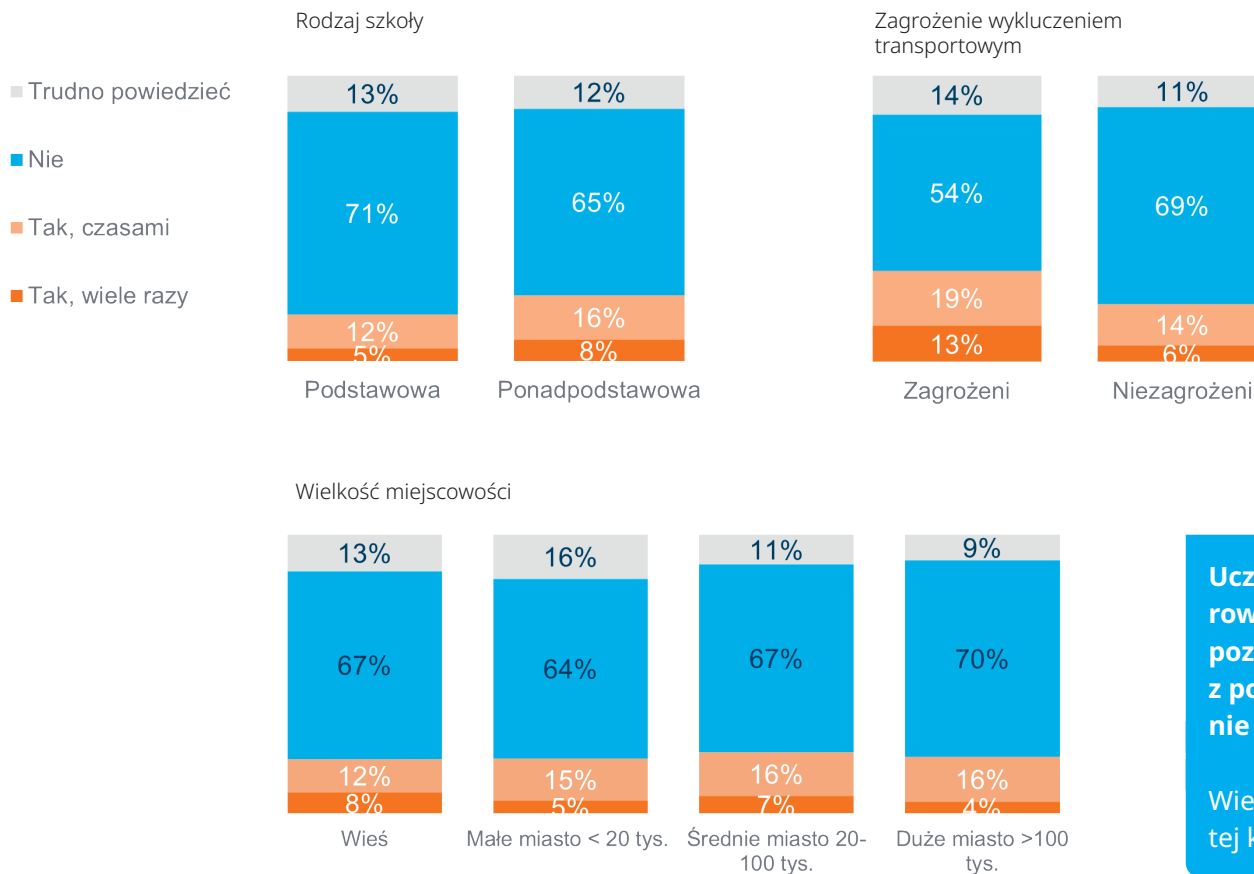


**Co piąty uczeń miał problem z korzystaniem z opieki medycznej z powodu problemów z dojazdem (20%, a 6% doświadczyło tego problemu wielokrotnie).**

## Transport a korzystanie z opieki medycznej

Rodzaj szkoły, zagrożenie wykluczeniem transportowym, miejsce zamieszkania

**Q: Czy zdarzało Ci się, że miałeś/aś problem z korzystaniem z pomocy lekarzy lub specjalistów, np. rehabilitant, logopeda, psycholog, ortodonta - z powodu problemów z dojazdem?**

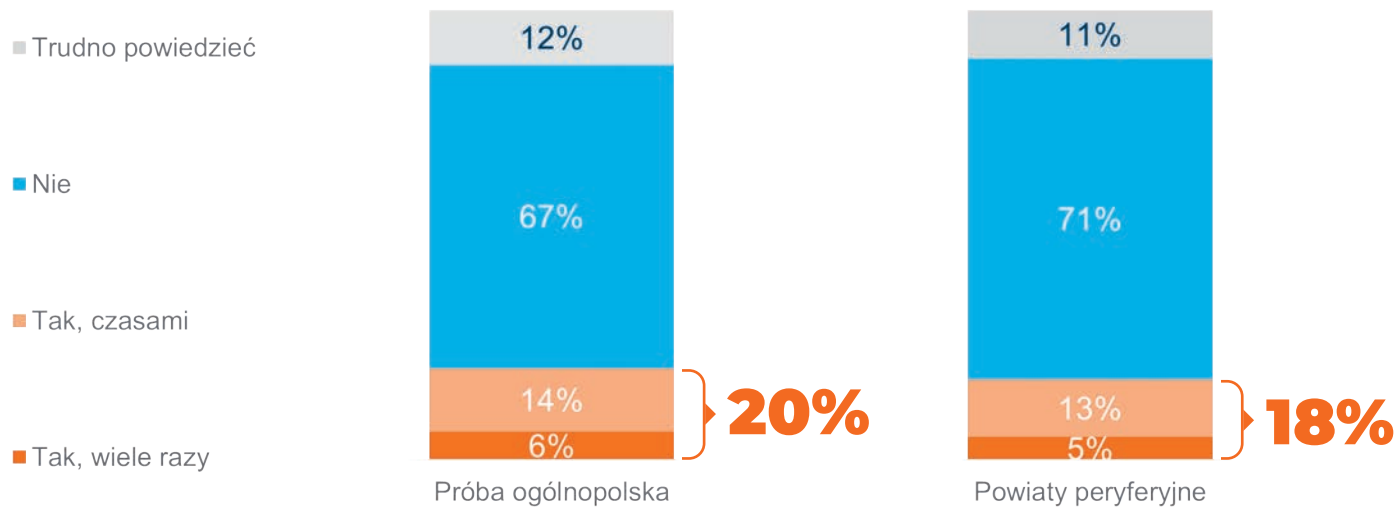


**Uczniowie mający utrudniony dostęp do transportu zbiorowego (zagrożeni wykluczeniem) wyraźnie częściej niż pozostali deklarują, że mieli problem z korzystaniem z pomocy lekarzy z powodu problemów z dojazdem (łącznie 32% wskazań, w tym 13% – często).**

Wielkość miejscowości zamieszkania nie różnicuje znacząco tej kwestii.

## Transport a korzystanie z opieki medycznej w powiatach peryferyjnych

**Q: Czy zdarzało Ci się, że miałeś/aś problem z korzystaniem z pomocy lekarzy lub specjalistów, np. rehabilitant, logopeda, psycholog, ortodonta - z powodu problemów z dojazdem?**



Zdecydowana większość badanych mieszkających w powiatach peryferyjnych nie deklaruje problemów z korzystaniem z pomocy lekarzy lub specjalistów spowodowanych brakiem transportu.

Odpowiedzi twierdzące kształtują się na zbliżonym poziomie w obu badanych próbach (18-20%).

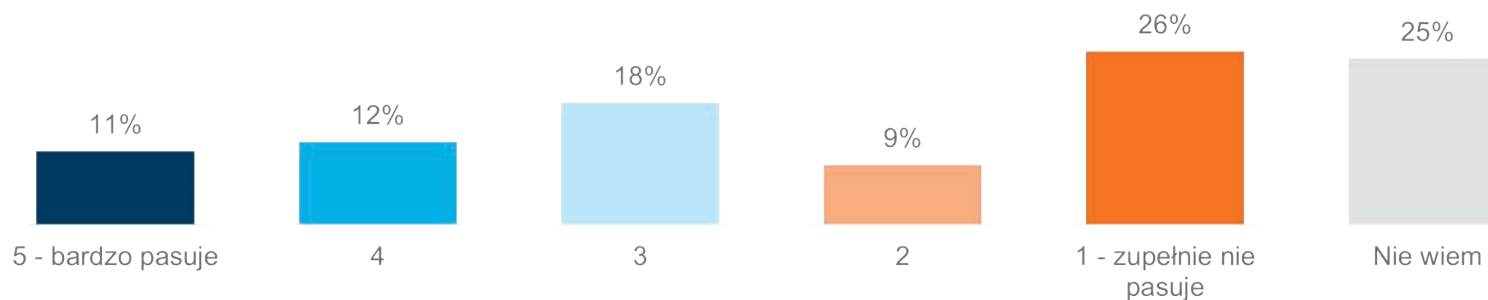
**Uwaga: Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne.**  
Do ich wyboru zastosowano próbę celową, określoną na bazie dostępnych opracowań eksperckich.

## Wybór środków transportu a dobro środowiska

**Q: Na ile poniższe stwierdzenia pasują do Twojej sytuacji i Twoich opinii?**

Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza zupełnie nie pasują, a 5 oznacza bardzo pasują

## Staram się wybierać środki transportu, które są mniej szkodliwe dla środowiska.



Blisko co czwarty badany świadomie wybiera środki transportu, kierując się dobrem środowiska (23%).

Jednak dla 35% dbałość o dobro środowiska nie odgrywa roli przy wyborze środka transportu.

Co ciekawe, aż 25% badanych miało problem z udzieleniem odpowiedzi na to pytanie, co może oznaczać, że się nie zastanawiają nad tą kwestią.

## Wybór środków transportu a dobro środowiska

Miejsce zamieszkania, rodzaj szkoły

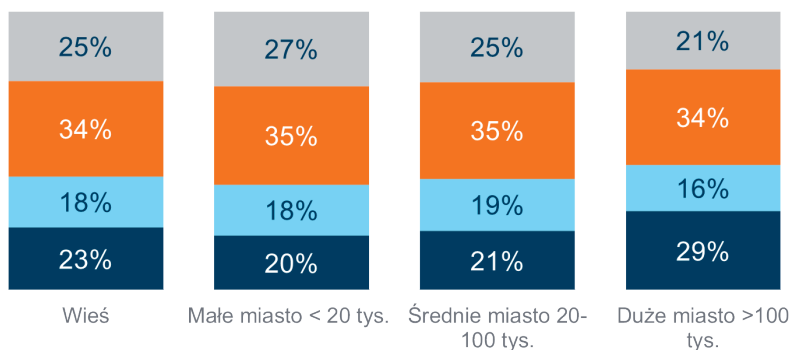
**Q: Na ile poniższe stwierdzenia pasują do Twojej sytuacji i Twoich opinii?**

Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza zupełnie nie pasują, a 5 oznacza bardzo pasują

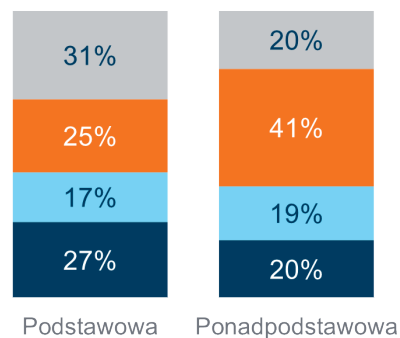
# Staram się wybierać środki transportu, które są mniej szkodliwe dla środowiska.

■ Pasuje (5+4)    ■ Ani pasuje, ani nie pasuje (3)    ■ Nie pasuje (1+2)    ■ Nie wiem

Wielkość miejscowości



Rodzaj szkoły



Deklaracje respondentów ze względu na miejsce zamieszkania mają zbliżony charakter. Jedynie w przypadku badanych z dużych miast widać większy odsetek uczniów kierujących się troską o środowisko przy wyborze środka transportu.

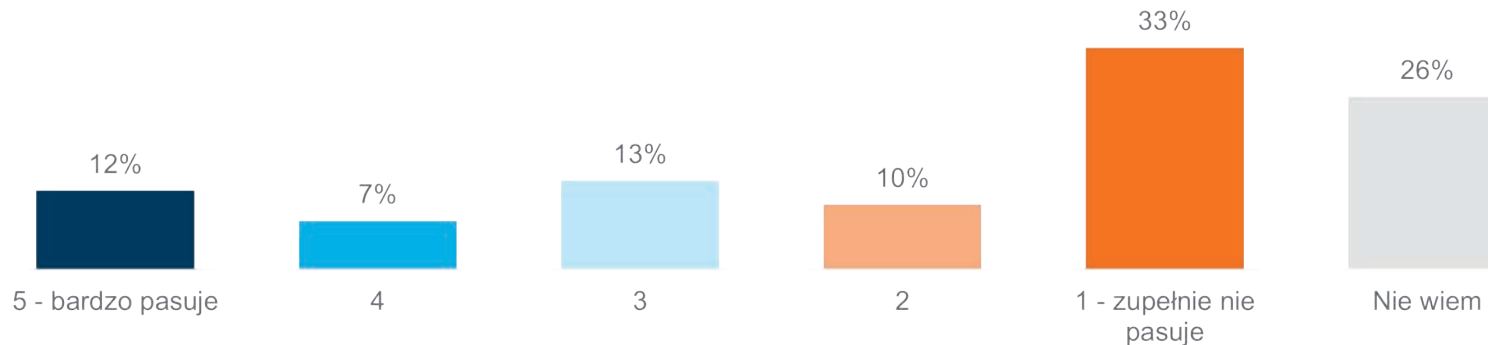
Uczniowie szkół podstawowych częściej wybierają środki transportu kierując się dobrem środowiska, jednak odsetek odpowiedzi „nie wiem” jest znaczący, co może wskazywać na brak świadomości w tym zakresie.

## Konsultacje społeczne

**Q: Na ile poniższe stwierdzenia pasują do Twojej sytuacji i Twoich opinii?**

Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza zupełnie nie pasują, a 5 oznacza bardzo pasują

# Chętnie wziąłbym/wzięłabym udział w konsultacjach społecznych dotyczących transportu zbiorowego w mojej miejscowości.



Poziom zainteresowania konsultacjami społecznymi na temat transportu publicznego swojej miejscowości zamieszkania jest dość niski – jedynie 19% chętnie wzięłoby w nich udział.

Łącznie 43% nie chce się angażować, a 26% nie ma opinii w tej sprawie.



# Wnioski i rekomendacje

## Miejsce zamieszkania ma znaczenie

Miejsce zamieszkania uczniów i uczennic określa ich fizyczną bliskość do określonych usług i obiektów. W mniejszym stopniu dotyczy to szkoły podstawowej, w większym – średniej, a najbardziej widoczne jest w przypadku innych celów podróży ważnych dla dzieci i młodzieży. Im większa jest fizyczna odległość tym większą rolę odgrywają możliwości transportowe. Przeprowadzone badanie potwierdziło, znane z innych analiz, zróżnicowanie w zakresie wyposażenia miejscowości zamieszkania w takie miejsca jak centra handlowe, obiekty sportowe, a tym bardziej placówki kultury (kina, teatry). Potwierdziło, że **transport już wyjściowo (niezależnie od swojej jakości) ma kluczowe znaczenie, jako element de facto warunkujący dostęp do określonych usług i obiektów na terenach peryferyjnych**. W ogólnej próbie badawczej 60% uczniów i uczennic odpowiedziało, że w ich miejscowości jest kilka obiektów sportowych, w celowo wybranych pięciu powiatach peryferyjnych takiej odpowiedzi udzieliło już tylko 37%. **Linia podziału uwidoczniła się także pomiędzy miastami średnimi i małymi**. Pierwsze są wyposażone w usługi tylko nieznacznie gorzej od ośrodków największych, drugie pod tym względem nie odbiegają znacząco in plus od obszarów wiejskich. Dowodzi to, że bazowe (wynikające tylko z lokalizacji geograficznej) zagrożenie wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży nawiązuje nie tyle do tradycyjnego podziału miasto-wieś, co raczej

do nakładających się układów centrum – peryferie. Potwierdzają to odpowiedzi na liczne pytania, wskazujące na większe zagrożenie wykluczeniem transportowym w małych miastach i na obszarach wiejskich oraz w celowo wybranych powiatach peryferyjnych.

**Różnice w wyposażeniu miejscowości zamieszkania dzieci i młodzieży w szeroko rozumiane usługi publiczne są faktem** i zwłaszcza w warunkach obecnych procesów demograficznych nie jest możliwe ich wyeliminowanie na drodze lokalizacji nowych obiektów. **Mogą one jednak być znacząco zredukowane przez sprawny transport**, którego wyrazem jest zarówno istnienie infrastruktury (drogowej, kolejowej), jak też dobra organizacja przewozów publicznych. Wyniki niniejszego badania można interpretować jako wskazówkę jakie działania mogą przynieść największy efekt w tym zakresie.

## Komu zagraża wykluczenie?

Na wstępie niniejszego Raportu wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży zdefiniowaliśmy szeroko jako sytuację, gdy **na skutek braku możliwości mają oni ograniczony przestrzennie lub czasowo dostęp do edukacji, innych usług publicznych oraz relacji społecznych**. Na potrzeby prezentacji rezultatów badania przyjęto dodatkowo, że **dzieci i młodzież zagrożona wykluczeniem transportowym to ta, w której miejscu zamieszkania transport publiczny nie jest dostępny wcale, lub jego częstotliwość jest ogra-**

**niczona** (mniejsza niż jeden kurs na godzinę). Tym samym nie wzięto pod uwagę uwarunkowań związanych z transportem indywidualnym. Założenie takie uznano za celowe ponieważ tylko 7% badanych uczennic i uczniów wskazało, że mieszka w gospodarstwie domowym bez samochodu, z czego zdecydowana większość pochodziła z dużych miast. Oznaczało to bardzo małą liczbę badanych w tej grupie, zwłaszcza na terenach peryferyjnych.

W tym miejscu trzeba zaznaczyć, że ocena dostępu do transportu publicznego oraz jego częstotliwości została **dokonana w oparciu o opinię wyrażoną przez uczniów**. Tym samym była, w jakiejś części, wyrazem ich wiedzy na ten temat. Szczególnie osoby nie korzystające na co dzień z transportu publicznego mogły nie mieć pełnego rozeznania odnośnie jego podaży. Należy również pamiętać, że zastosowana wartość brzegowa zagrożenia wykluczeniem ma charakter umowny. Niektóre z innych uzyskanych odpowiedzi wskazują, że część spośród tak zdefiniowanych zagrożonych nie ma problemów transportowych (np. korzysta bez ograniczeń z transportu indywidualnego), a jednocześnie wśród tych, których do tej grupy nie zaliczyliśmy wielu de facto takiemu zagrożeniu podlega. Odpowiedzi nawiązujące do oceny transportu zbiorowego oraz do czasu i sposobu podróżowania dowodzą, że elementami dodatkowymi, jakie mogą zwiększać liczbę zagrożonych wykluczeniem są np. częstotliwość kursów wieczorami i w weekendy, bezpieczeństwo podczas podróży oraz wielkość gospodarstwa domowego. Mimo tych zastrzeżeń robocze kryterium zagrożenia wykluczeniem spełniło



w badaniu istotną rolę – umożliwiło głębsze przyjrzenie się sytuacji transportowej dzieci i młodzieży obsługiwanej gorzej przez transport publiczny.

Badanie wykazało, że **aż 14% dzieci i młodzieży w wieku 12-19 lat w Polsce** jest, zgodnie z opisanymi wyżej założeniami, zagrożonych wykluczeniem transportowym (w tym jednak zaledwie 3% potwierdziło, że w ich miejscowości nie ma wcale transportu publicznego). Zagrożeni stanowili 27% badanych na wsi, 10% w małych miastach i tylko 1-2% w miastach średnich i dużych. W celowo wybranych pięciu powiatach peryferyjnych zagrożenie wykluczeniem okazało się wyraźnie większe i sięgnęło poziomu 26% badanych.

Uczennice i uczniowie szkół średnich z reguły opisują dostęp do transportu zbiorowego w swojej miejscowości jako gorszy niż uczniowie szkół podstawowych. Na tej podstawie możemy przyjąć, że **zagrożonych wykluczeniem jest 17% młodzieży ze szkół ponadpodstawowych** i około 10% dzieci ze szkół podstawowych. Zapewne wynika to z korzystania przez tych drugich z autobusów szkolnych (nie zawsze odróżnianych od transportu publicznego). Ponadto pewne znaczenie ma prawdopodobnie fakt, że 7% badanej młodzieży ze szkół średnich mieszka poza domem rodzinnym.

Co zaskakujące, zgodnie z deklaracjami dzieci i młodzieży odnośnie obsługi transportowej ich miejscowości, **zagrożenie wykluczeniem transportowym jest większe wśród uczennic** (16%) niż wśród uczniów (13%).

Dzieje się tak pomimo generalnie wyrównanej struktury płci w analizowanym przedziale wiekowym. Może to wynikać ze struktury gospodarstw domowych (np. chłopcy częściej zmieniają miejsce zamieszkania w celu uczęszczania do szkoły średniej), względnie indywidualnych potrzeb i tym samym odmiennej percepcji obsługi transportowej. Dlatego uzyskane odpowiedzi można uznać za dowód, że to w przypadku dziewcząt zarówno rzeczywiste, jak i tylko postrzegane, trudności transportowe mają większy wpływ na dostęp do usług, rozrywki i kontaktów towarzyskich.

**Tylko 5% uczniów zagrożonych wykluczeniem deklaruje brak samochodu w gospodarstwie domowym**, a jedynie 10% nie mających samochodu kwalifikuje się do grupy zagrożonych wykluczeniem. Jednocześnie 77% zakwalifikowanych jako zagrożone wykluczeniem deklaruje, że żyje w gospodarstwie domowym, w którym są co najmniej 2 auta. Na wsi prawie nie ma gospodarstw domowych, z jakich pochodzą badani uczniowie, w których nie byłoby auta (3%). Jak już wspomniano, takie gospodarstwa są najliczniejsze w dużych miastach (16%). Istotnym czynnikiem, jest w tym kontekście także wielkość rodziny. **W gospodarstwach domowych składających się z 5 lub więcej osób, 27% posiada jeden samochód lub nie ma go wcale.** Może to oznaczać, w połączeniu z brakiem lub słabą dostępnością transportu publicznego, że dzieci z takich rodzin są nadal zagrożone wykluczeniem, ponieważ samochód raczej służy dorosłym członkom rodziny uzyskującym dochody. Potwierdzają to wyniki odnośnie struktury rodzin,

wskazujące, że **odsetek zagrożonych wykluczeniem wzrasta szybko wraz z liczbą członków gospodarstwa domowego.** W zestawieniu z innymi odpowiedziami (wskazującymi na znaczne problemy transportowe na poziomie indywidualnych uczniów i uczennic) prowadzi to do wniosku, że dla dzieci i młodzieży **samo posiadanie auta w rodzinie nie jest gwarantem zaspokojenia wszystkich potrzeb transportowych** i nie powinno być postrzegane jako pełne zabezpieczenie przed wykluczeniem. Z drugiej strony trzeba mieć świadomość, że częstotliwość wykorzystywania samochodu osobowego w codziennej mobilności dzieci i młodzieży jest tak duża, że bez dostępu do auta (sytuacje związane np. ze śmiercią lub chorobą członka rodziny, utratą dokumentu w następstwie wykroczeń, utratą pojazdu na skutek pogorszenia sytuacji ekonomicznej) sytuacja transportowa wielu rodzin uległaby skokowo drastycznemu pogorszeniu.

Ponadto przypadki w których uczennice i uczniowie mieszkają w oddaleniu od regularnego transportu publicznego i jednocześnie nie dysponują indywidualnym środkiem transportu są wprawdzie bardzo rzadkie, ale z pewnością powinny być przedmiotem szczególnej troski. Ma wówczas miejsce realne fizyczne odcięcie od podstawowych usług, a w konsekwencji drastyczne pogorszenie sytuacji społecznej. Są to przypadki, gdzie uzasadnione wydaje się użycie określenia „**głębokiego wykluczenia transportowego**”.

Uzyskane informacje dowodzą też pośrednio, że dla starszych członków rodzin badanych uczniów i uczennic, samochód osobowy jest podstawowym środkiem zapewniającym dostęp do rynku pracy i usług. Dlatego **plan zdobycia prawa jazdy jest kluczową strategią na poprawę sytuacji transportowej zarówno wśród chłopców, jak i dziewcząt.** Potwierdza to fakt, że w grupie zakwalifikowanych jako zagrożeni wykluczeniem odsetek już posiadających prawo jazdy jest większy (ogółem wynosi 12%, na terenach wiejskich 15%, a wśród zagrożonych wykluczeniem w powiatach peryferyjnych aż 19%). Oznacza to, że w określonych miejscach zdobycie dokumentu jest na tyle pilną potrzebą, że większość uczniów stara się o niego już w krótkim, i wypełnionym innymi obowiązkami, okresie między 18 urodzinami a ukończeniem szkoły średniej.

Na uwagę zasługują także fakt, że wśród dzieci i młodzieży zagrożonej wykluczeniem transportowym **pomoc sąsiedzka i rodzicielska** jest dużo powszechniejsza niż u pozostałych. Samochodem innych osób niż rodzice dojeżdża czasem do szkoły aż 17% badanych z tej grupy (wśród niezagrażonych odsetek ten wynosi tylko 7%). Wyraźnie większy jest także udział tego typu pomocy przy podróżach związanych z uczestnictwem w rozrywkach, sporcie i życiu towarzyskim. Jest to także widoczne w wybranych powiatach peryferyjnych.

Reasumując potrzeby transportowe dzieci i młodzieży zaspokajane są zarówno przez transport indywidualny (własny i w ramach pomocy rodzicielskiej), jak i zbioro-

wy. Oba wpływają na siebie wzajemnie i oba determinują realne zagrożenie wykluczeniem transportowym w konkretnej rodzinie. Powinno być to uwzględniane w polityce transportowej na szczeblu lokalnym.

## Dzieci i młodzież w transporcie publicznym

Odpowiedzi związane z samą dostępnością i częstotliwością kursów transportu publicznego wskazują, że w **większości przypadków przewozy zapewniają autobusy.** Kolej jest dostępna w rodzinnej miejscowości tylko dla mniej niż połowy badanych uczniów i uczennic. W powiatach peryferyjnych odsetek ten spada do około 25%. Wyraźnie mniejsza jest tam także częstotliwość kursowania zarówno pociągów, jak i autobusów. Autobus lokalny (pozamiejski) raz na godzinę i częściej obsługuje najbliższe miejscu zamieszkania przystanki tylko dla 29%, a w powiatach peryferyjnych zaledwie 18% ankietowanych. W przypadku, jeżeli miejscowość obsługiwana jest koleją wskaźniki częstotliwości są ogólnie lepsze (dla 36% badanych odjazd co najmniej raz na godzinę), ale w powiatach peryferyjnych zdecydowanie gorsze (zaledwie 5%). Odpowiedzi odnośnie środków transportu publicznego z jakich korzystają dzieci i młodzież także wskazuje na dominującą rolę autobusów (miejskich lub pozamiejskich). Zaledwie 15% badanych wskazało, że najczęściej korzysta z kolei. Stoi to po trochu w sprzeczności z opiniami, jakoby problem wykluczenia transportowego (poza dużymi metropoliami) roz-

wiązać można było rozbudową sieci kolejowej. Na terenach peryferyjnych zdecydowanie efektywniejsze wydaje się wsparcie dla przewozów autobusowych.

Ważną informacją, jaką uzyskaliśmy w przeprowadzonym badaniu jest stwierdzenie, że blisko **dwóch na trzech respondentów przynajmniej raz w tygodniu korzysta z transportu zbiorowego**, w tym niemal połowa uczniów codziennie lub prawie codziennie (48%), zaś kolejne 10% około 2 do 3 razy w tygodniu. Z kolei tylko 15% respondentów nie jeździ wcale środkami komunikacji publicznej, a następne 8% robi to rzadziej niż raz na miesiąc. Przedstawione liczby wskazują na **polaryzację populacji uczniów w tym zakresie.** Bardzo mała jest wśród dzieci i młodzieży liczba użytkowników okazjonalnych (raz w tygodniu oraz 1-2 razy na miesiąc – łącznie tylko 12%). Można przyjąć, że blisko 60% to użytkownicy stali, a blisko 25% raczej unika transportu zbiorowego. Jeśli przyjrzymy się specyficznej grupie osób zagrożonych wykluczeniem w celowo wybranych pięciu powiatach peryferyjnych, wówczas okaże się z **transportu publicznego nigdy i prawie nigdy nie korzysta aż 44% badanych.** Potwierdza to, że na tych obszarach zależność od transportu indywidualnego jest jeszcze większa, nawet względem ogólnej sytuacji na obszarach wiejskich. Częstotliwość korzystania z transportu publicznego jest bardzo podobna na terenach wiejskich i w małych miastach. Większa jest odnotowywana w miastach dużych, zaś wyraźnie mniejsza w ośrodkach średnich. Można to tłumaczyć, małą potrzebą dojazdu do innych miast (wszystkie podstawowe usługi i inne cele

podróży są na miejscu), przy jednocześnie ograniczonej rozległości przestrzennej własnego miasta. W tym kontekście miasta średnie okazują się dla dzieci i młodzieży miastami najbliższymi idei miasta 15-minutowego.

Niezależnie od opinii na temat częstotliwości kursów i częstości użytkowania, **30% badanych dzieci i młodzieży uważa, że w ich miejscu zamieszkania dostęp do komunikacji publicznej jest problemem.** Na wsi jest to aż 37%. Jednocześnie w powiatach peryferyjnych identyfikacja problemu jest tylko nieznacznie większa (31%), co jednak może wynikać z ogólnie większej akceptacji dla słabej kondycji transportu publicznego. Wszędzie są to wartości większe niż oszacowany wcześniej odsetek zagrożonych wykluczeniem transportowym. Możemy to interpretować jako brak informacji o faktycznej ofercie przewozowej wśród dzieci i młodzieży nie korzystającej z transportu publicznego. Zważywszy jednak, że osób takich jest stosunkowo mało, trafniejsze może być wyjaśnienie, że problem z transportem publicznym w miejscu zamieszkania nie wynika wyłącznie z częstotliwości kursów, ale raczej z obsługiwanych kierunków (np. autobus odjeżdża często do miejscowości gminnej, ale bardzo rzadko lub wcale do ośrodka powiatowego) oraz dobowej i tygodniowej konstrukcji rozkładu jazdy.

Czynnikami mogącym mieć wpływ na korzystanie z transportu publicznego jest także **czas dojścia do najbliższego przystanku.** Aż 23% badanych wskazało, że wynosi on ponad 15 minut (na wsi aż 28%), co może przesądzać o niskiej konkurencyjności autobusu

lub kolei względem samochodu, nawet jeżeli częstotliwość kursów jest stosunkowo duża. Wśród różnych aspektów oceny funkcjonowania transportu zbiorowego **najgorzej oceniono jednak rozkład jazdy w weekendy oraz w godzinach popołudniowych, wygodę przejazdu oraz cenę biletów.** Wbrew pozorom lepiej wypadła punktualność przyjazdów i bezpieczeństwo. W większości kategorii oceny pogarszały się wraz ze zmniejszaniem wielkości ośrodka zamieszkania, aż do skrajnego przypadku rozkładu weekendowego na wsi, który jako zły lub bardzo zły oceniło aż 37% dziewcząt i chłopców. Wyjątkiem było bezpieczeństwo w pojazdach, które wyraźnie gorzej oceniono tylko w miastach średniej wielkości. Liczba złych ocen była znacznie mniejsza zarówno na wsi, jak w dużych miastach. W wybranych powiatach peryferyjnych wyraźnie gorzej niż w całej próbie oceniono natomiast rozkład jazdy w weekendy oraz bezpieczeństwo. W pozostałych kategoriach nie zanotowano znacznych różnic.

Podawane przyczyny niekorzystania z transportu publicznego są najczęściej związane z czasem i komfortem (samochodem jest szybciej i wygodniej). Podaż transportu publicznego (częstotliwość, konieczność przesiadek i odległość od przystanku) wymieniana jest tylko przez kilkanaście procent badanych, cena przez 7%, bezpieczeństwo 5-8%, a brak zgody rodziców 4%. Jednocześnie odpowiedzi wskazujące, że samochodem jest szybciej i wygodniej kryją w sobie ocenę jakości dostępnego transportu publicznego. **To dziewczęta częściej odpowiadają, że nie czują się bezpiecznie podróżując**

**transportem publicznym.** W wybranych powiatach peryferyjnych odpowiedzi są podobne, choć sprawa bezpieczeństwa podnoszona jest częściej. Częściej też przyczyną jest brak zgody rodziców (w nieco większej liczbie przypadków nie udzielanej dziewczętom niż chłopcom). W próbie ogólnej najwięcej przyczyn związanych z bezpieczeństwem podróży deklarują mieszkańcy dużych miast.

Badani zidentyfikowani jako zagrożeni wykluczeniem transportowym zdecydowanie częściej podawali jako przyczynę nie korzystania z transportu publicznego, jego słabą podaż (29%, niezagrożeni 13%) i wysokie ceny biletów (17%, niezagrożeni 8%). Druga z przyczyn może pośrednio wskazywać, że **zagrożenie wykluczeniem transportowym jest skorelowane z trudną sytuacją ekonomiczną gospodarstw domowych.**

Oceny rozkładu jazdy transportu publicznego (we wszystkich opcjach – godziny lekcji, dni szkolne, weekendy) wyraźnie **poprawiają się wraz z wielkością ośrodka** (są najgorsze na wsi, a najlepsze w dużych miastach). Zagrożeni wykluczeniem zdecydowanie częściej deklarują, że **nie korzystają z transportu publicznego ponieważ jego podaż i jakość nie spełnia ich oczekiwań.**

## Dojazd do szkoły

Podstawowym codziennym celem przemieszczania się dzieci i młodzieży jest szkoła. Struktura tych podróży wg środków transportu jest bardzo zróżnicowana zależnie

od miejsca zamieszkania. Wielu uczniów udzieliło też kilku odpowiedzi, co potwierdza, że środki transportu bywają wykorzystywane zamiennie, zapewne zależnie od dnia, pory roku, pogody i innych czynników. Zdecydowanie najwięcej wskazań dotyczyło dojścia pieszo (codziennie 27%, a czasami 38% badanych) i samochodem członka rodziny (odpowiednio 21 i 39%). Samochód osobowy (własnej rodziny lub pomoc rodzicielska) najczęściej wykorzystywany jest na wsi (razem 58%), a nierzadziej w dużym mieście. **Transport zbiorowy jest dopiero trzecim najczęściej wykorzystywanym sposobem dotarcia do szkół** – korzysta z niego łącznie 32% badanych, a dla 25% jest to wiodący sposób. Udział transportu zbiorowego jest najwyższy w małych miastach i dużych ośrodkach, niższy na wsi (na rzecz samochodu) i w miastach średnich (na rzecz pieszo dotarcia). **Dziewczeta częściej korzystają z transportu publicznego niż chłopcy.** Rower (lub hulajnoga) używany jest czasem przez 18% badanych, a regularnie przez 9%. Najczęściej ma to miejsce na wsi i w średnich miastach, rzadziej w małych i dużych ośrodkach. Aż 9% korzysta czasem z samochodów osobowych osób spoza rodziny (w tym rodziców kolegów szkolnych).

W grupie uczniów i uczennic zagrożonych wykluczeniem udział dochodzących pieszo, jadących rowerem a także podróżujących do szkoły transportem publicznym jest znacznie mniejszy, zaś korzystających z samochodu osobowego wyraźnie większy. **W wybranych powiatach peryferyjnych także wyraźnie wyższy jest odsetek korzystających z transportu indywidualnego sa-**

mochodowego, względnie ze skuterów. Więcej uczniów wykorzystuje też autobusy szkolne. W przypadku szkół średnich transport publiczny staje się dominującą formą dojazdu do szkoły (40%), kosztem wszystkich pozostałych.

Przedziały czasowe wskazane przez uczniów dowodzą, że **czas dojazdu do szkoły transportem publicznym jest zdecydowanie niekonkurencyjny względem samochodu osobowego, a także autobusu szkolnego.** Transportem zbiorowym aż 42% uczniów nie jest w stanie pokonać tej trasy w 30 minut, co jest często używanym wskaźnikiem akceptowalnej dostępności czasowej szkół (Spiekermann i in. 2013). W przypadku samych tylko szkół średnich odsetek ten wzrasta do 46%. Samochodem osobowym w takim limicie czasu podróży mieści się aż 87% ogółu dojeżdżających i 84% podróżujących do placówek ponadpodstawowych. Dotyczy to zarówno całej próby, jak też wybranych powiatów peryferyjnych. Przytoczone czasy dojazdu dowodzą, że **o niskiej konkurencyjności transportu zbiorowego świadczy nie tylko częstotliwość kursów, ale także sam czas przejazdu.** Tak duża różnica względem samochodu osobowego może dowodzić (przy założeniu, że uczniowie znają rozkład i wychodzą z domu na konkretne kursy) m.in. słabej jakości infrastruktury drogowej, skomplikowanego i okrężnego przebiegu linii autobusowej, konieczności przesiadek, a także długiego czasu dojścia do przystanków. 24% badanych zadeklarowało konieczność przesiadki w drodze do szkoły transportem publicznym. Najczęściej jest to jedna zmiana pojazdu, ale

dla 6% uczniów jest ich dwie lub więcej. Czasy dotarcia do szkoły wydłużają się wraz ze zmniejszaniem liczby ludności ośrodków, choć na wsi są niekiedy krótsze niż w małych miastach. **W kategorii zagrożonych wykluczeniem transportowym są zawsze większe niż u pozostałych.** W tym wypadku transportem zbiorowym **na podróż dłuższą niż 30 minut skazanych jest aż 65% badanych uczniów.** Problem ten dotyczy jednak także 18% dojeżdżających samochodem osobowym. Dowodzi to, że pomimo iż zagrożeni wykluczeniem identyfikowani byli za pomocą dostępu do transportu zbiorowego, to jednak z uwagi na lokalizację miejsca zamieszkania ich potencjalne wykluczenie może mieć szerszy charakter. W przypadku wybranych powiatów peryferyjnych niekorzystne czasy dojazdu transportem publicznym pozostają niezmienione, natomiast w innych kategoriach, paradoksalnie sytuacja jest nieco lepsza niż dla próby ogólnopolskiej.

Badanie wykazało także, że **możliwości transportowe są jednym z ważnych czynników wyboru szkoły ponadpodstawowej,** co potwierdziło wcześniejsze analizy Ciechańskiego (2023). Uczniowie i uczennice szkół podstawowych relatywnie rzadko przyznają się, że sytuacja transportowa ma zdecydować o wyborze przyszłej szkoły średniej (tylko 16% godzi się ze stwierdzeniem, że pójdzie do najbliższej placówki z uwagi na brak dogodnej komunikacji zbiorowej). Odsetki te są jednak większe na wsi i w małych miastach, a także wśród osób zidentyfikowanych jako zagrożeni wykluczeniem transportowym oraz w wybranych powiatach peryferyjnych. Znacznie

mniej optymistyczny obraz uzyskujemy analizując odpowiedzi uczniów szkół ponadpodstawowych, którzy ten wybór mają już za sobą. **Aż 44% spośród nich przyznaje, że kierowało się istnieniem połączeń transportu publicznego podczas podejmowania decyzji o miejscu dalszej edukacji.** Co więcej 21% uważa, że decyzja ta nie była z tego powodu optymalna. Gdyby nie ograniczenia transportowe woleliby wybrać inną szkołę. Wbrew pozorom, sytuacja taka dotyczy wszystkich typów miejscowości i występuje także (choć nieco rzadziej) w dużych miastach. Wyraźnie gorszy obraz rysuje się jednak wśród badanych na terenach wiejskich oraz wśród zidentyfikowanych jako zagrożeni wykluczeniem transportowym. W drugim przypadku do decyzji uwarunkowanej transportowo przyznaje się aż 51% badanych uczniów szkół średnich. Zaskoczeniem jest wynik uzyskany w wybranych powiatach peryferyjnych. Deklarowany wpływ sytuacji transportowej na wybór szkoły ponadpodstawowej okazuje się tam wyraźnie mniejszy. Może to wynikać z ograniczonej liczby szkół jakie w takich powiatach w ogóle mogły być brane pod uwagę przy założeniu rozsądnego czasu dojazdu. Wśród relatywnie małej grupy uczniów szkół średnich jacy zmieniając szkołę zmienili także miejsce zamieszkania, blisko połowa kierowała się argumentem możliwości sprawnego dojazdu. **Reasumując wpływ sytuacji transportowej na wybór szkoły ponadpodstawowej jest znaczny** (choć nie zawsze chętnie deklarowany). Jest on też wyraźnie większy w przypadku dziewcząt niż chłopców.

## Inne wymiary wykluczenia

Postrzeganie wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży wyłącznie przez pryzmat dojazdów do szkoły jest błędem. Jak już wspomniano we wstępie do niniejszego Raportu, rozkład placówek oświatowych w Polsce powoduje, że szczególnie szkoły podstawowe położone są często w bezpośrednim sąsiedztwie miejsc zamieszkania uczniów i uczennic. Warunkiem szeroko rozumianej edukacji i rozwoju kompetencji społecznych jest jednak również dostęp do zajęć dodatkowych, wyrównawczych, a ponadto do innych usług publicznych, w tym rozrywki, sportu, kultury i wreszcie szeroko rozumianych relacji społecznych (towarzyskich). Wszystkie te wymiary składają się na realne zagrożenie wykluczeniem transportowym.

Wskaźniki dostępności transportowej w przypadku usług innych niż edukacyjne z reguły okazują się wyraźnie gorsze. Potwierdziło to przeprowadzone badanie. **Aż 42% chłopców i dziewcząt zagrożonych wykluczeniem transportowym ma słaby dostęp do infrastruktury społecznej** (usług w zakresie rozrywki, kultury, dodatkowych zajęć). Skala potencjalnego wykluczenia jest jednak bardzo zróżnicowana w relacji do różnych celów podróży. W efekcie odmienne mogą być też jej konsekwencje dla uczniów i uczennic. **Utrudnienia transportowe tylko dla ok. 8-10% badanych stanowią przyczynę braku uczestnictwa w większości zajęć pozalekcyjnych.** Dotyczy to także powiatów peryferyjnych. Jednocześnie deklarowane uczestnictwo w wielu typach zajęć pozasz-

kolnych jest ogólnie niskie. Oznacza, to że wśród realnie potrzebujących np. zajęć wyrównawczych lub kursów językowych, analogiczny odsetek mógłby okazać się zdecydowanie wyższy. W grupie zidentyfikowanej jako zagrożeni wykluczeniem udział deklarujących „transportowy” powód nieuczestniczenia w zajęciach zbliża się do 20% we wszystkich badanych kategoriach. Jest to już wskaźnik niepokojący, mogący świadczyć o rozszerzaniu problemu wykluczenia na kolejne osoby np. w efekcie słabej dostępności transportu publicznego w godzinach popołudniowych. Dla wszystkich kategorii zajęć wyraźna różnica we wskazywaniu transportowych powodów nieuczestnictwa przebiega między z jednej strony dużymi i średnimi ośrodkami (niskie odsetki), a małymi miastami i wsią (wysokie odsetki). Ten sam odsetek jest także wyższy w wybranych powiatach peryferyjnych.

**Odsetek deklarujących powody transportowe gwałtownie rośnie (względem zajęć pozalekcyjnych) w przypadku uczestnictwa w rozrywkach** (kino, kluby, imprezy sportowe). Wówczas już dla pełnej próby sięga on 15-22%, a dla grupy zagrożonych wykluczeniem aż 35-43%. Zdecydowanie wyższe poziomy analogicznych udziałów deklarowane są także dla wszystkich kategorii rozrywki w powiatach wybranych jako peryferyjne.

Nieco odmiennie przedstawia się sytuacja w przypadku **usług zdrowotnych** (lekarze specjaliści). Utrudnienia dojazdowe deklaruje blisko 20% badanych, zarówno w próbie ogólnej, jak też w wybranych powiatach peryferyjnych. Wielokrotne problemy transportowe z dotar-

ciem do pomocy medycznej wskazało jednak zaledwie 6% uczniów i uczennic. Wśród osób zagrożonych wykluczeniem transportowym odsetki te wzrastają odpowiednio do 32 i 13%. Jednocześnie ich relatywnie wysoki poziom notowany jest także w dużych miastach (16 i 4%), co może wskazywać, że w tym wypadku **trudności transportowe nakładają się na inne problemy z dostępem do lekarza specjalisty**. Mogą być to np. sytuacje, w których wizytę do lekarza danej specjalności udaje się umówić jedynie w innej odległej dzielnicy. Wówczas transport okazuje się niejako problemem wtórnym względem oferty w publicznej służbie zdrowia.

Problemy z dojazdem mają duży wpływ na kontakty z rówieśnikami. Co drugi badany doświadczył sytuacji, w której nie mógł wziąć udziału w spotkaniu ze względu na problemy transportowe, w tym 19% doświadczyło jej wiele razy. Jednocześnie niemal 30% dzieci i młodzieży ma poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, ich relacje ze znajomymi byłyby lepsze. Taki problem częściej dotyka mieszkańców wsi i małych miast oraz uczniów szkół ponadpodstawowych. Wśród dzieci i młodzieży zagrożonej wykluczeniem transportowym aż 66% nie mogło uczestniczyć w spotkaniach ze znajomymi. **Kontakty towarzyskie osób zagrożonych wykluczeniem transportowym są słabsze** (mniej spotkań), a **47% spośród nich uważa, że miałyby więcej przyjaciół gdyby ich sytuacja transportowa była lepsza!**

W kontaktach towarzyskich dużą rolę odgrywa transport rowerem/hulajnogą (większy niż w innych sytuacjach). Na wsi na spotkania z rówieśnikami rowerem/hulajnogą dociera aż 49% badanych. Drugim wyborem jest samo-

chód rodziców, a dopiero trzecim transport zbiorowy. W grupie zagrożonych wykluczeniem, podstawowym sposobem dotarcia na spotkania towarzyskie jest samochód osobowy rodzinny lub innych osób (w tym wypadku notujemy odsetek wyższy niż dla pozostałych).

**Sytuacje, gdy sprawa dojazdu blokowała kontakty towarzyskie deklaruje więcej dziewcząt (55%) niż chłopców (44%).** Odpowiednio 34% i 25% z nich uważa, że miałyby więcej przyjaciół, gdyby nie ograniczenia transportowe. Co ciekawe w **powiatach peryferyjnych wskaźniki te są wyraźnie niższe** (oba pytania), a różnice między płciami nieco mniejsze. Wpływ na relacje towarzyskie jest większy wśród uczniów i uczennic szkół średnich. Wynika to po części z większego rozproszenia w przestrzeni kolegów z placówek ponadpodstawowych. Może się też wiązać ze wzrostem oczekiwań w tym zakresie i lepszą diagnozą przyczyn trudności w kontaktach.

Uzyskane odpowiedzi potwierdzają tezę, że w warunkach gdy w prawie wszystkich gospodarstwach domowych jest samochód, **dostęp do usług podstawowych jest zagrożony mniej niż do zajęć uzupełniających i usług wyższego rzędu**, a w szczególności mniej niż do życia towarzyskiego i relacji społecznych.

## Gotowi do zaangażowania?

Pomimo, że nie było to celem badania, niektóre pytania oraz pośrednio uzyskane wyniki, pozwalają ocenić na ile dzieci i młodzież są świadome dostępnych opcji transportowych, czym kierują się przy ich wyborze oraz

czy są gotowe do partycypowania w dyskusji i decyzjach związanych z mobilnością i obsługą komunikacyjną ich miejscowości. **Wnioski w tym zakresie muszą być ostrożne, ale generalnie nie są one optymistyczne.** Na wiele pytań udzielano odpowiedzi „nie wiem”. Zwłaszcza w przypadku uczennic i uczniów szkół średnich jest to czasem zaskakujące. Może dowodzić, że duża część, także starszej młodzieży, jest relatywnie mało mobilna lub też korzysta nadal z indywidualnych środków transportu swoich rodziców. Wiedza o innych możliwościach nie jest im potrzebna.

**Branie pod uwagę środowiskowej uciążliwości wybieranych środków transportu zadeklarowało jednak aż 25% badanych.** Ponownie jednak inne 25% nie umiało odpowiedzieć na to pytanie, co może sugerować, że nigdy nie zastanawiało się nad problemem. Świadomość ekologiczna była nieco wyższa w dużych miastach (29% deklaracji uwzględniania problemu w decyzjach transportowych). Pomiędzy pozostałymi kategoriami jednostek osadniczych nie było już większych różnic. Odsetek ten jest wyższy w próbie ogólnej niż w powiatach peryferyjnych. W pierwszym wypadku jest też wyższy dla chłopców, ale w drugim odwrotnie dla dziewcząt.

Wart podkreślenia jest fakt, że chęć wyboru bardziej przyjaznych środowisku form transportu **częściej deklarowali uczniowie szkół podstawowych** niż średnich. Może to sugerować, że deklaracje odnosiły się bardziej do wyboru roweru, względem przewozu samochodem rodzica (np. odpowiedź na akcje tego typu organizowa-

ne przez szkoły). W przypadku starszej młodzieży, gdzie transport dotyczył przejazdów na większe odległości, decydujące stawały się inne czynniki.

Na koniec badania uczennicom i uczniom zadano również pytanie o chęć udziału w konsultacjach społecznych dotyczących transportu zbiorowego w mojej miejscowości. Poziom zainteresowania taką aktywnością okazał się niski. **Tylko 19% uczniów wyraziło gotowość partycypacji**, 43% nie chciało się angażować, a 26% nie miało zdania w tej sprawie.

## Podsumowanie

Odnosząc uzyskane wyniki do postawionych na wstępie pytań badawczych możemy stwierdzić, że badania potwierdziły **silne zróżnicowanie zagrożenia wykluczeniem transportowym wewnątrz społeczności lokalnych**. Wielkość gospodarstwa domowego wydaje się współwystępować z zagrożeniem wykluczeniem (duże rodziny są bardziej zagrożone). Badanie nie było reprezentatywne terytorialnie. Mimo to wyniki dla wybranych powiatów peryferyjnych oraz wyniki wg klas wielkościowych miejscowości dowodzą, że **silne zróżnicowanie przestrzenne ma miejsce** i jest bardziej skomplikowane niż układ wojewódzki lub podziały w rodzaju Polska Zachodnia – Polska Wschodnia.

W pełni potwierdziła się hipoteza, że wykluczeniem transportowym bardziej zagrożeni są uczniowie szkół średnich, nie do końca zaś założenie, że sytuacja trans-

portowa wpływa na możliwości edukacyjne relatywnie małej grupy dzieci i młodzieży. Wielkość takiej grupy ujawniła się najbardziej przy wyborze szkoły średniej. Okazało się, **że jest to problem aż 20% młodzieży**, w większym stopniu dziewcząt oraz mieszkańców obszarów peryferyjnych. Potwierdzono natomiast, że sytuacja transportowa wpływa negatywnie na dostęp do różnego rodzaju usług podstawowych oraz zajęć pozalekcyjnych stosunkowo małego odsetka badanych. W przypadku rozrywki i usług wyższego rzędu wpływ ten jest wyraźnie większy i może dotyczyć nawet 1/4 młodzieży. **Wskaźniki te rosną drastycznie w grupie zakwalifikowanej jako zagrożeni wykluczeniem transportowym**. Potwierdziła się również hipoteza, że sytuacja transportowa ma duży wpływ na udział dzieci i młodzieży w życiu towarzyskim, przez co może mieć konsekwencje w zakresie wykształcenia cech społecznych. Nie w pełni potwierdziło się założenie, że korzystanie przez dzieci i młodzież z transportu zbiorowego jest najczęściej efektem konieczności. Badanie wykazało raczej, że w rodzinach transport indywidualny i zbiorowy wykorzystywane są wymiennie zależnie od celów podróży. Do pewnego stopnia potwierdziła się hipoteza, że niekorzystanie przez dzieci i młodzież z transportu zbiorowego wynika z cech rozkładu jazdy oraz z percepcji bezpieczeństwa. Główną przyczyną wyboru transportu indywidualnego okazał się jednak czas i wygoda, jaką gwarantuje. Badanie potwierdziło też, że współpraca rodziców w zaspokajaniu potrzeb transportowych dzieci jest często stosowanym rozwiązaniem (około 10% w niektórych destynacjach, 16% w kategorii zagrożonych wykluczeniem).

Niezależnie od pytań stawianych na początku badania,

uzyskane rezultaty pozwoliły także na **kilka innych wniosków o szerszym charakterze**:

- Wykazano, że zagrożenie wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży jest różne w różnych dziedzinach życia, relatywnie mniejsze w przypadku codziennego korzystania z edukacji szkolnej, większe w odniesieniu do zajęć dodatkowych i niektórych usług podstawowych (jak służba zdrowia), a zdecydowanie najwyższe w przypadku rozrywki oraz kontaktów społecznych. Jednocześnie, w jakimś sensie, **potwierdziło się zagrożenie wpływu sytuacji transportowej dzieci i młodzieży na ich dalsze życie zawodowe i społeczne**. Wskazuje na to istotny wpływ możliwości dojazdu na wybór szkoły ponadpodstawowej, a także deklarowana mniejsza liczba przyjaciół w następstwie izolacji transportowej.
- Ujawniła się także specyfika problemu występująca w różnych typach miejscowości. **Sytuacja okazała się lepsza i podobna w miastach dużych średnich, a wyraźnie gorsza i także podobna w małych miastach i na obszarach wiejskich**. Potwierdziło to, że także w zakresie zagrożenia wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży tradycyjny podział jednostek terytorialnych na miasto i wieś stracił już swoją aktualność i zarówno na etapie diagnozy problemów, jak i przy poszukiwaniu narzędzi ich rozwiązywania powinien być zastąpiony innymi wydzieleniami

przestrzennymi o charakterze funkcjonalnym.

- Specyfiką w odniesieniu do zagrożenia wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży wykazały się **miasta średniej wielkości**. Ich sytuacja okazała się relatywnie lepsza z uwagi na dobre wyposażenie w usługi i jednocześnie relatywne mniejsze odległości dojazdu. Odzwierciedleniem tego stanu rzeczy jest np. większe wykorzystanie roweru w dojazdach do szkoły. Jednocześnie właśnie w tych ośrodkach największym problemem (a zarazem barierą w korzystaniu z transportu publicznego) okazał się poziom bezpieczeństwa.
- Poza częścią mieszkańców dużych miast, sytuacja transportowa dzieci i młodzieży jest bardzo silnie uzależniona od transportu indywidualnego, przede wszystkim od posiadanych w rodzinie samochodów osobowych. **Wprawdzie wielu uczniów i uczennic na co dzień korzysta z transportu publicznego w podróżach do szkoły, to jednak inne cele ich mobilności codziennej i okazjonalnej są często nieosiągalne bez transportu indywidualnego.** Z drugiej strony błędem byłoby uznanie, że samochód (lub nawet kilka samochodów) w gospodarstwie domowym jest zabezpieczeniem przed wykluczeniem transportowym. Wysokie odsetki dzieci i młodzieży deklarującej trudności w dojazdach do określonych celów zostały odnotowane niezależnie od prawie

pełnej (blisko 100%) motoryzacji na terenach wiejskich i w małych miastach. Dla uczniów i uczennic szkół ponadpodstawowych swoboda w korzystaniu z zajęć dodatkowych, kultury, rozrywki, sportu i kontaktów towarzyskich, to często także niezależność od środka transportu należącego do innych członków rodziny.

- Dzieci i młodzież dużo **częściej jeżdżą transportem zbiorowym ogólnie niż w powiatach peryferyjnych**. Innymi słowy, tam, gdzie z uwagi na większe odległości byłby on szczególnie potrzebny, tam jego podaż jest mniejsza, a w konsekwencji częstotliwość korzystania niewielka. Ta sama sytuacja ujawnia się w strukturze sposobów dotarcia do szkoły. Na peryferiach transport zbiorowy (w tym szkolny) ma wyraźnie mniejszy udział. W tym kontekście badanie potwierdziło występowanie w niektórych regionach Polski tzw. „zakłętę koła transportu publicznego”.
- Dała się zaobserwować swego rodzaju **polaryzacja dzieci i młodzieży (a zarazem ich rodzin) w zakresie wykorzystywania różnych środków transportu**. Występuje ona zwłaszcza poza dużymi miastami, w tym szczególnie w powiatach peryferyjnych. Część rodzin bazuje wyłącznie na transporcie indywidualnym (samochodowym, czasem rowerowym), praktycznie nie korzystając z oferty publicznej. Druga grupa, niezależnie od posiadania własnych pojazdów, korzysta regularnie

z autobusów względnie pociągów. Liczba uczniów, których trudno byłoby zakwalifikować do jednej z tych grup jest mała. Ich wzajemne proporcje zależą od wielkości ośrodka i lokalizacji geograficznej. Grupa bazująca wyłącznie na własnych samochodach to około ¼ uczniów i uczennic. Odsetek ten rośnie jednak bardzo na obszarach peryferyjnych.

- Badanie potwierdziło **istnienie w Polsce miejsc oraz grup społecznych, dla których wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży jest realnym faktem o dużych konsekwencjach dla przyszłego kapitału ludzkiego, społecznego i kulturowego regionów**. Dotyczy to szczególnie osób zidentyfikowanych jako zagrożone wykluczeniem w jednostkach peryferyjnych. Świadczą o tym bardzo wymownie takie liczby jak: - 51% uczniów szkół średnich deklarujących, że sytuacja transportowa warunkowała wybór ich placówki edukacyjnej, - 47% uważających, że miałyby więcej przyjaciół gdyby nie problemy transportowe; - 40-43% nie biorących udziału w wydarzeniach kulturalnych, tylko z uwagi na niemożność sprawnego dojazdu.



## Rekomendacje

Polityka przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu dzieci i młodzieży musi uwzględniać **uwarunkowania lokalne** (powinna być prowadzona zgodnie z zasadą place based; Barca 2009), w tym takie jak układ sieci osadniczej, struktura demograficzna, rozmieszczenie konkretnych placówek i obiektów. Oznacza to nie tylko integrację polityki transportowej i edukacyjnej, a także polityk związanych z innymi usługami publicznymi. Badania dowiodły, że o ile w przypadku samego szkolnictwa istnieje pewien poziom integracji działań publicznych (dostosowanie rozkładów jazdy), o tyle nie obejmuje on już zajęć dodatkowych, a także sfer kultury, sportu i rekreacji. Wymóg integracji powoduje, że organizacja transportu powinna być koordynowana na szczeblu wyższym niż gminny. Powinien być to poziom obszarów funkcjonalnych lub całych województw (zintegrowany regionalny system transportowy). Także ewentualne wsparcie dla operatorów (dofinansowanie linii) powinno dotyczyć wyższego poziomu organizacji niż gminy.

Niektóre powiaty (lub grupy powiatów) peryferyjne powinny po wcześniejszym starannym zdelimitowaniu być adresatem **szczególnych terytorialnych programów wsparcia mobilności dzieci i młodzieży**. Dopiero w ramach takiego programu, z udziałem społeczności lokalnej, podejmowano by decyzje czy otrzymane środki lepiej jest przeznaczyć na budowę nowego obiektu (np. boiska, placówki kultury), czy też na wsparcie dla operatora obsługującego połączenia transportowe, dające

szanse na korzystanie przez dzieci i młodzież z obiektów już istniejących.

Badanie potwierdziło, że na terenach pozametropolitalnych podstawowym środkiem transportu publicznego, z jakiego korzystają uczniowie i uczennice jest autobus. **Wsparcie dla transportu autobusowego jest też o wiele tańsze niż modernizacja niektórych linii kolejowych.** Tego typu inwestycje mają oczywiście często inne uzasadnienie, ale motywowanie ich podejmowania tylko redukcją wykluczenia transportowego młodzieży nie zawsze wydaje się słuszne. Błędem, w tym kontekście, jest także częste mieszanie celów redukcji wykluczenia oraz minimalizacji negatywnych efektów środowiskowych transportu. Te drugie mają ogromne znaczenie w dużych ośrodkach (masowe dojazdy ze strefy podmiejskiej). W przypadku obszarów peryferyjnych, najważniejsze jest przeciwdziałanie społecznym skutkom wykluczenia i izolacji. Podnoszenie oczekiwań ekologicznych na tych obszarach (np. poprzez wymianę taboru autobusowego na elektryczny) może znacząco ograniczyć efektywność tych działań, dając jednocześnie minimalny efekt w zakresie redukcji emisji CO<sub>2</sub>.

W małych miastach, na obszarach wiejskich, a szczególnie w strefach peryferyjnych, kluczowe jest **dostosowanie rozkładów jazdy transportu publicznego do potrzeb dzieci i młodzieży**. Dotyczy to szczególnie późniejszych godzin popołudniowych, weekendów, a także kierunków połączeń innych niż tylko miejscowość, w jakiej znajduje się szkoła. Jak się wydaje, istot-

ny jest dostęp (z możliwością powrotu w ciągu kilku godzin) do miast znajdujących się wyżej w hierarchii sieci osadniczej, a więc np. do ośrodków subregionalnych (większe miasta powiatowe) skupiających znacznie więcej usług i obiektów, z jakich korzystają dzieci i młodzież. Standardem powinny być połączenia autobusowe (w określonych miejscach także kolejowe) pozwalające na: a) powrót z miejsca lokalizacji szkoły w terminie około 2 godzin po zakończeniu lekcji; b) powrót z miejsca lokalizacji szkoły w godzinach wczesnych wieczornych; c) przejazd do najbliższego ośrodka powiatowego (i/lub subregionalnego) w godzinach popołudniowych z możliwością powrotu wieczorem; d) przejazd do najbliższego ośrodka powiatowego (i/lub subregionalnego) w sobotę i niedzielę rano z możliwością powrotu wczesnym popołudniem oraz wieczorem.

Celowe jest **zwiększenie partycypacji społecznej** przy organizacji transportu, w tym zwłaszcza w wypadku wdrażania określonych programów przeciw-wykluczeniowych. Powinna ona obejmować także same dzieci i młodzież, do czego mogłaby być ona zachęcana w ramach systemu edukacji. W sposób szczególny potrzeba większej partycypacji dotyczy zwiększenia (w sensie transportowym) możliwości wyboru szkoły ponadpodstawowej przy zachowaniu obecnego miejsca zamieszkania. Istotne jest także konsultowanie tras i częstotliwości kursów autobusowych w kontekście rzeczywistych potrzeb pozaszkolnych (np. uwzględnianie lokalizacji obiektów sportowych, miejsc odbywania się zajęć pozalekcyjnych itd.). Takie konsultacje powinny być warunkiem ewentualnego wsparcia finansowego dla przewoźników.

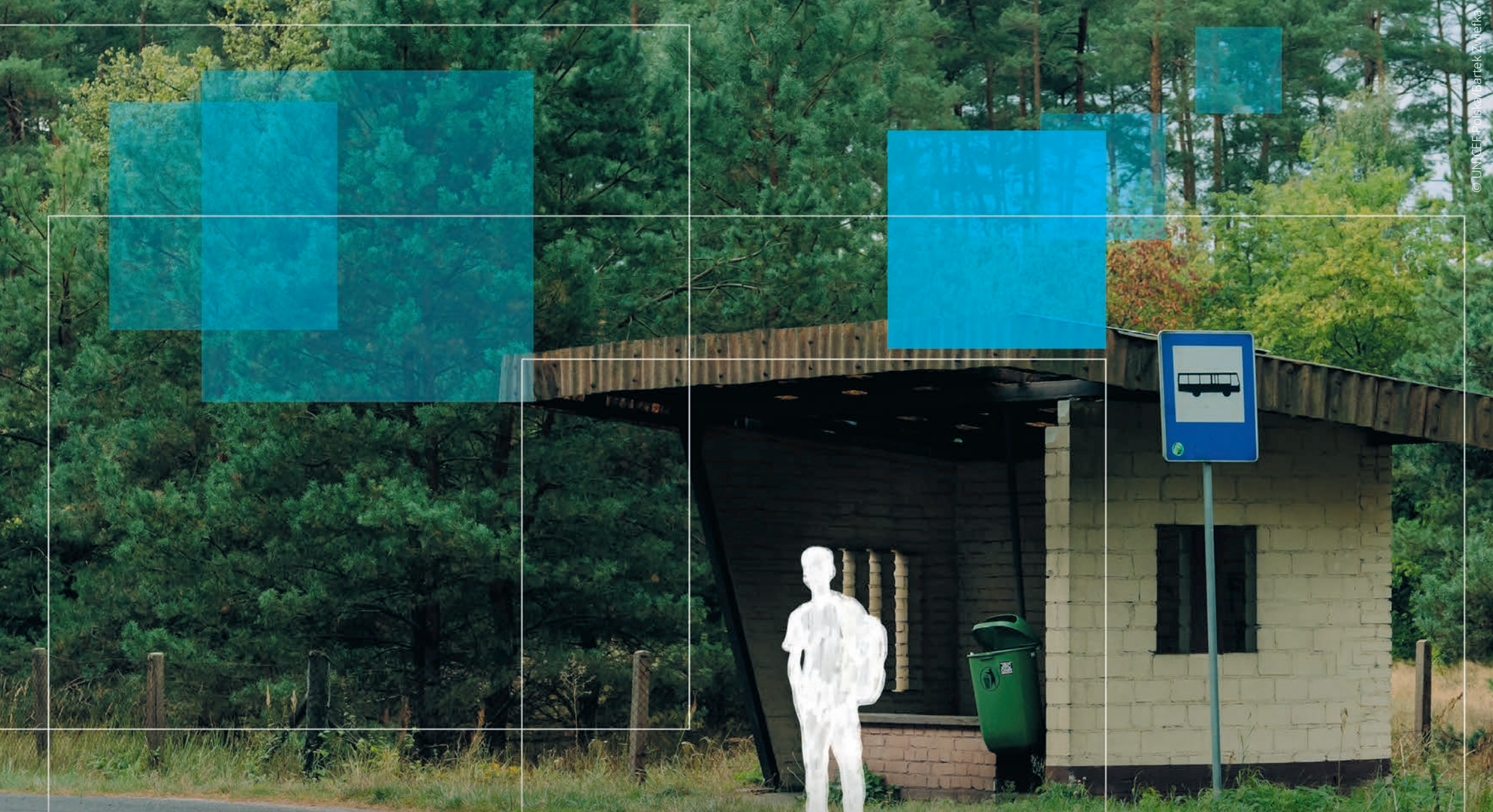
Duży odsetek młodzieży wybierającej szkołę średnią wg kryterium „transportowego” ma miejsce w sytuacji, gdy wiele obszarów peryferyjnych wyludnia się i nie wszystkie szkoły mają zapewnioną odpowiednią liczbę uczniów. Wydaje się, że **istnieje przestrzeń do większej aktywności szkół ponadpodstawowych** (także zawodowych) w zakresie organizacji (lub przynajmniej lobbowania na rzecz takiej organizacji) transportu zbiorowego pozwalającego na uczęszczanie do nich uczniów i uczennic z większego obszaru. W niektórych miejscach (szczególnie na obszarach słabo zaludnionych i/lub depopulacyjnych) dobrym rozwiązaniem jest **upowszechnienie systemów samopomocy rodzicielskiej**, związanej z transportem indywidualnym. Jej organizacja mogłaby być nie tylko spontaniczna, ale także oparta o szkoły lub inne placówki świadczące usługi dla dzieci i młodzieży (np. kluby sportowe). Tego typu samopomoc może być jedynym rozwiązaniem problemów transportowych dzieci i młodzieży w przypadku rozproszenia miejsc zamieszkania oraz jednoczesnego rozproszenia celów podróży (np. życie towarzyskie).

Badanie kolejny raz potwierdziło, że w większości rodzin ankietowanych uczniów i uczennic środki transportu wykorzystywane są wymiennie. Polityka transportowa powinna sprzyjać takiej sytuacji. **Komplementarność transportu zbiorowego i indywidualnego jest faktem i powinna być raczej promowana jako atut.** Należy raczej przeciwdziałać istniejącej obecnie sytuacji, w której około 1/4 dzieci i młodzieży prawie w ogóle nie podróżuje transportem publicznym, a tym samym redukować zaobserwowaną polaryzację: stali użytkownicy versus nigdy niekorzystający z transportu publicznego.

Należy uwzględnić odmienną **specyfikę małych i średnich miast** w kontekście dostępności dzieci i młodzieży do usług i innych celów podróży. W pierwszym przypadku problemy są podobne do obserwowanych na wsi. Najistotniejsza jest organizacja transportu publicznego wiążącego te ośrodki z większymi miastami (powiatowymi i subregionalnymi). W przypadku miast średnich ważnym celem powinno być utrzymanie obiektów usługowych, których funkcjonowanie może być zagrożone depopulacją i utratą funkcji gospodarczych i/lub administracyjnych. Utrzymaniu odpowiedniego poziomu usług może służyć także ich lepsze powiązanie transportem publicznym z obszarem otaczającym, z którego dojeżdżać będą dzieci i młodzież. W samych miastach średnich ważnym zadaniem jest budowa infrastruktury dla mobilności mobilnej (szczególnie rowerowej), gdyż ich wielkość najbardziej sprzyja rozwijaniu tej formy transportu wśród dzieci i młodzieży.

Należy podnieść **poziom bezpieczeństwa** w przewożach transportem publicznym (lepszy monitoring, również przystanków), szczególnie w miastach średnich, gdzie nadal jest on czynnikiem zniechęcającym do podróży dzieci i młodzieży (zwłaszcza dziewcząt) transportem publicznym.





# Bibliografia

- *A Dictionary of Transport analysis*, 2012, (red. K. Button, H. Vega, P. Nijkamp), Edward Elgar Publishing
- Bański J., Degórski M., Komornicki T., Śleszyński P., 2018, *The delimitation of areas of strategic intervention in Poland; a methodological trial and its results*, Moravian Geographical Reports, 26,2 s. 84-94,
- Ciechański A., 2023, *Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się*, IGiPZ PAN, Warszawa
- Dulak M., Jakubowski B., 2018, *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*, <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku>
- Geurs K. T., Eck R. van, 2001, *Accessibility Measures: Review and Applications*. RIVM report 408505 006. National Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven.
- Guzik R., Kołoś A., 2021, *Dostępność obszarów wiejskich do miast powiatowych w Polsce transportem publicznym w 2019 r.*, Przegląd Geograficzny 2021, 93, 2, s. 181-206, <https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2.3>
- Hansen W. G., 1959, *How Accessibility Shapes Land-use*. Journal of the American Institute of Planners 25: 73-76.
- Koliński K., 2021, *Wykluczenie transportowe uczniów szkół ponadpodstawowych powiatu wągrowieckiego*, Studia Regionalne i Lokalne, nr 3(85)/2021, str. 87-101
- Kołsut, B., Gadziński, J., & Strykiewicz, T., 2020, „Ułomności statystyki motoryzacji w Polsce i ich konsekwencje dla badań geograficznych”. Przegląd Geograficzny, vol. 92, no. 2, pp. 227-245. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2020.2.4>
- Komornicki T., Rosik P., Goliszek S., Duma P., Szejgiec-Kolenda B., 2022, *Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050), projekt*
- Komornicki T., 2019, *Polska sprawiedliwa komunikacyjnie*, Warszawa: Fundacja im. Stefana Batorego, 12 s.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*. Biuletyn KPZK PAN, z. 241, Warszawa.
- Komorowski Ł., Stanny M., 2017, *Publiczny transport zbiorowy na obszarach wiejskich – wnioski z badań*, Roczniki Naukowe Stowarzyszenia Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu, tom XIX, zeszyt 3, str 129-137
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego*, 2019, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa
- Lefebvre, H., 1968, *Le Droit à la ville* [Prawo do miasta]. Anthropos.
- Lucas, K., 2012, *Transport and social exclusion: Where are we now?* Transport Policy, 20, 105-113.
- Orchowska J., 2022 „*W ogóle autobusu nie widać*”. Życie na obszarach wykluczenia transportowego. Studia Regionalne i Lokalne 2(88), ss. 108-121.
- Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępnia M., Kowalczyk K., Guzik R., Kołoś A., Komornicki T., 2017, *Multimodalna dostępność transportem publicznym w Polsce*, Prace Geograficzne 258, IGiPZ PAN, Warszawa
- Śleszyński P., Herbst M., Komornicki T., Wiśniewski R., Bański J., Biedka W., Celińska-Janowicz D., Degórski M., Goch K., Goliszek S., Grabowska M., Mazur M., Olechnicka A., Otmianowski M., Piotrowski F., Płoszaj A., Rok J., Smętkowski M., Stępień M., Śliwowski P., Więckowski M., Wojnar K., 2020, *Studia nad obszarami problemowymi w Polsce*, Studia KPZK PAN, T. 7/199, 486 str., Warszawa,
- Stępnia M., Wiśniewski R., Goliszek S., Marciniak S., 2017, *Dostępność przestrzenna do usług publicznych w Polsce*, Prace Geograficzne, 261, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa
- Stopher P., Stanley J., 2014, *Introduction to Transport Policy. A public policy view*, Edward Elgar
- Szczepańska B., Szczepański J., 2023, *Organizacja dojazdów do szkół ponadpodstawowych – sposoby radzenia sobie z wykluczeniem komunikacyjnym*, Przegląd Zachodniopomorski, t. 38 (67) 2023 | 491–512
- Szuszczykiewicz M., 2017, *Młodzież a transport na peryferiach – wizerunek i wykorzystanie pasażerskiego transportu lokalnego w podróży młodzieży na przykładzie powiatu wschowskiego (woj. Lubuskie)*, Przegląd Komunikacyjny 1/2017, str, 25-33
- Barca, F. (2009) An agenda for a reformed Cohesion Policy. *A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*, Independent Report prepared at the request of Danuta Hübner, Commissioner for Regional Policy, [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/policy/future/barca\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/policy/future/barca_en.htm)
- Spiekermann, K., Wegener, M., Květoň, V., Marada, M., Schürmann, C., Biosca, O., Ulled Segui, A., Antikainen, H., Kotavaara, O., Rusanen, J., Bielańska, D., Fiorello, D., Komornicki, T., Rosik, P., Stępnia, M., 2013. TRACC *Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe*. Final Report. ESPON Applied Research

