

unicef  dla każdego dziecka

WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE

dzieci i młodzieży
w Polsce

Diagnoza i rekomendacje

Tomasz Komornicki



1. Wstęp

W ostatnich latach w Polsce kwestia wykluczenia transportowego była coraz częściej dyskutowana z punktu widzenia sytuacji dzieci i młodzieży. W wielu badaniach naukowych i opracowaniach eksperckich stwierdzano, że to właśnie młodzież, obok osób starszych lub żyjących w ubóstwie, jest grupą szczególnie zagrożoną pod tym względem. Większość dotychczasowych badań opierała się jednak na ograniczonych terytorialnie studiach przypadku, a tym samym dotyczyła tylko niektórych aspektów zagadnienia. Analizy ogólniejsze bazowały natomiast na danych o dostępności, nie pokazując problemu od strony najbardziej zainteresowanych – dzieci i młodzieży.

Liczne opracowania wskazywały, że problem wykluczenia transportowego w interesującej nas grupie wiekowej nie jest w pełni rozpoznany. Zauważano, że nie do końca znamy strukturę młodzieży wykluczonej transportowo. Stwierdzano wielokrotnie, że problem jest zróżnicowany wewnątrz społeczności lokalnych (w obrębie gmin, klas w szkołach), zależnie od cech i wielkości gospodarstw domowych. Podkreślano, że nie wiemy jak silna jest to zależność i jakie cechy społeczności lokalnych oraz rodzin decydują o faktycznym wykluczeniu. Badania geograficzne dowodziły, że problem jest także silnie zróżnicowany terytorialnie na obszarze Polski, a nawet w obrębie poszczególnych województw i lokalnych jednostek administracyjnych. Niejasne pozostawało na ile wykluczenie jest skoncentrowane przestrzennie wyłącznie na peryferyjnych obszarach wiejskich, a na ile występuje także w pozornie lepiej dostępnych regionach Polski centralnej i zachodniej. Ponadto większość dotychczasowych studiów dotyczyła wykluczenia młodzieży szkół średnich. Nie mieliśmy natomiast pełnego rozeznania na ile stało się ono również problemem starszych klas szkół podstawowych (szczególnie po cofnięciu wcześniejszej reformy i likwidacji gimnazjów). Dotychczasowe studia sugerowały generalnie, że sytuacja transportowa wpływa bezpośrednio na możliwości edukacyjne relatywnie małej grupy dzieci i młodzieży, ale tam gdzie problem ten występuje konsekwencje wykluczenia transportowego są duże i mają charakter systemowy. Opublikowane niedawno przez GUS, dane odnośnie dużej skali odległych dojazdów do szkół (nawet podstawowych) pokazały, że młodzież i jej rodziny radzą sobie z przewidywaniem wykluczenia. Z pewnością nie dotyczy to jednak wszystkich gospodarstw domowych, zwłaszcza gdy mówimy o pozaszkolnych motywacjach mobilności codziennej. Nadal nie wiedzieliśmy do końca jak bardzo i gdzie sytuacja transportowa określa dzieciom i młodzieży szanse edukacyjne, a w konsekwencji zawodowe. Nie było też jasne czy, jak bardzo i gdzie sytuacja transportowa wpływa na dostęp dzieci i młodzieży do innych podstawowych usług. Wstępnie można było jedynie postawić hipotezę, że wpływ ten nie tyle dotyczy usług podstawowych, ale raczej innych o charakterze fakultatywnym (np. kulturalnych, rekreacyjnych, sportowych), co w konsekwencji odbija się na nawiązywaniu relacji i budowaniu kompetencji społecznych. W kontekście samego problemu wykluczenia, istotne stało się także zdiagnozowanie jak dzieci i młodzież postrzegają transport zbiorowy. Czy jest on traktowany jako konieczność, czy też może być efektem świadomego wyboru (np. związanego z troską o środowisko).

Wymienione, nadal utrzymujące się, luki w naszej wiedzy na temat wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży utrudniają podjęcie niezbędnych działań zaradczych. Tylko dokładniejsze 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 odpowiedniej, „uszytej na miarę” interwencji publicznej.

Biorąc powyższe pod uwagę, w 2024 roku **Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF** podjęło się zadania dokładniejszej diagnozy problemu. Zamówione zostało szeroko zakrojone badanie ankietowe, które wśród dzieci i młodzieży przeprowadził Instytut Badań Rynkowych i Spo-



łącznych IBRiS. Jego celem była próba odpowiedzi na przywołane wyżej pytania. Całość Raportu jest dostępna na stronie www.UNICEF.Polska¹. Poniżej przedstawiony materiał jest streszczeniem najważniejszych wyników Raportu oraz zbiorem rekomendacji uwzględniających także wnioski z dyskusji jaka odbyła się podczas debaty pt. „Wykluczenie komunikacyjne - jak rozwijać transport publiczny w Polsce?” przeprowadzonej w dniu prezentacji Raportu (16 października 2024 roku) w Centrum Prasowym PAP w Warszawie².

Instytut IBRiS przeprowadził badanie we wrześniu 2024 roku, na ogólnopolskiej próbie **2468 uczniów w wieku 12-19 lat** (w tym 1038 uczniów ze starszych klas szkół podstawowych i 1430 ze szkół ponadpodstawowych). Dodatkowo wykonano badanie w celowo wybranych pięciu powiatach peryferyjnych, o których z wcześniejszych badań wiadano, że borykają się z problemami wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży (próba 1001 uczniów, w tym odpowiednio 429 i 572 ze szkół podstawowych i średnich). Byli to uczniowie z powiatów wągrowieckiego, bartoszyckiego, hrubieszowskiego, nowotarskiego i jasielskiego. Wyniki dla powiatów peryferyjnych nie są reprezentatywne dla wszystkich obszarów peryferyjnych. Ich interpretacja jest możliwa jedynie dla wymienionych jednostek.

Całość badania realizowano wyłącznie w szkołach publicznych, metodą internetowych standaryzowanych wywiadów kwestionariuszowych wspomaganych komputerowo (CAWI). Ankieta została przekazana do wylosowanych szkół. Kwestionariusze były wypełniane w warunkach ankiety audytoryjnej. W ramach danych bazowych uczniom zadano pytania o płeć, liczbę rodzeństwa i osób w gospodarstwie domowym, wielkość miejscowości zamieszkania, a także środki transportu znajdujące się w rodzinie. W celu identyfikacji problemu wykluczenia ankietowanych pytano następnie o dostęp do podstawowych usług w miejscu zamieszkania, dostęp do transportu publicznego i korzystanie z niego, sposób dotarcia do szkoły oraz do innych ważnych dla dzieci i młodzieży celów podróży. Przedmiotem badania były też opinie dzieci i młodzieży na temat samego transportu, konsekwencji trudności transportowych w ich życiu oraz motywacji przy podejmowaniu decyzji transportowych.

Spotykane w literaturze przedmiotu definicje wykluczenia transportowego zwykle opierają się na różnych wartościach bazowych. Najczęściej za wartość taką uznaje się 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 praca, edukacja, opieka zdrowotna, kultura, rekreacja, a także kontakty społeczne. Na potrzeby opracowanego Raportu przyjęto, że **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**. Aby jednak w ogólnej próbie badawczej wyodrębnić uczniów szczególnie zagrożonych wykluczeniem transportowym przyjęto założenie, że są nimi osoby z miejscowości, do których nie dojeżdża transport publiczny lub kursuje on tam zbyt rzadko, czyli średnio nie częściej niż co 2-3 godziny w ciągu dnia.

¹ Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF, Wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży w Polsce. Raport z badań (oprac. T. Komornicki), Warszawa 2024 <https://unicef.pl/co-robimy/baza-wiedzy/raporty-unicef/wykluczenie-transportowe-dzieci-i-mlodziezy-raport-z-badan>

² Oprócz Autorów Raportu w debacie udział wzięli: Renata Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, Lidia Wójcisz, dyrektor Departamentu Polityki Regionalnej w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Kasper Borek, kierownik Oddziału Wspierania Dostępności Transportowej i Badań Ruchu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie, Jan Gawroński, Społeczny Zastępca Rzecznika Praw Dziecka. Debata została objęta patronatem Rzecznika Praw Dziecka.

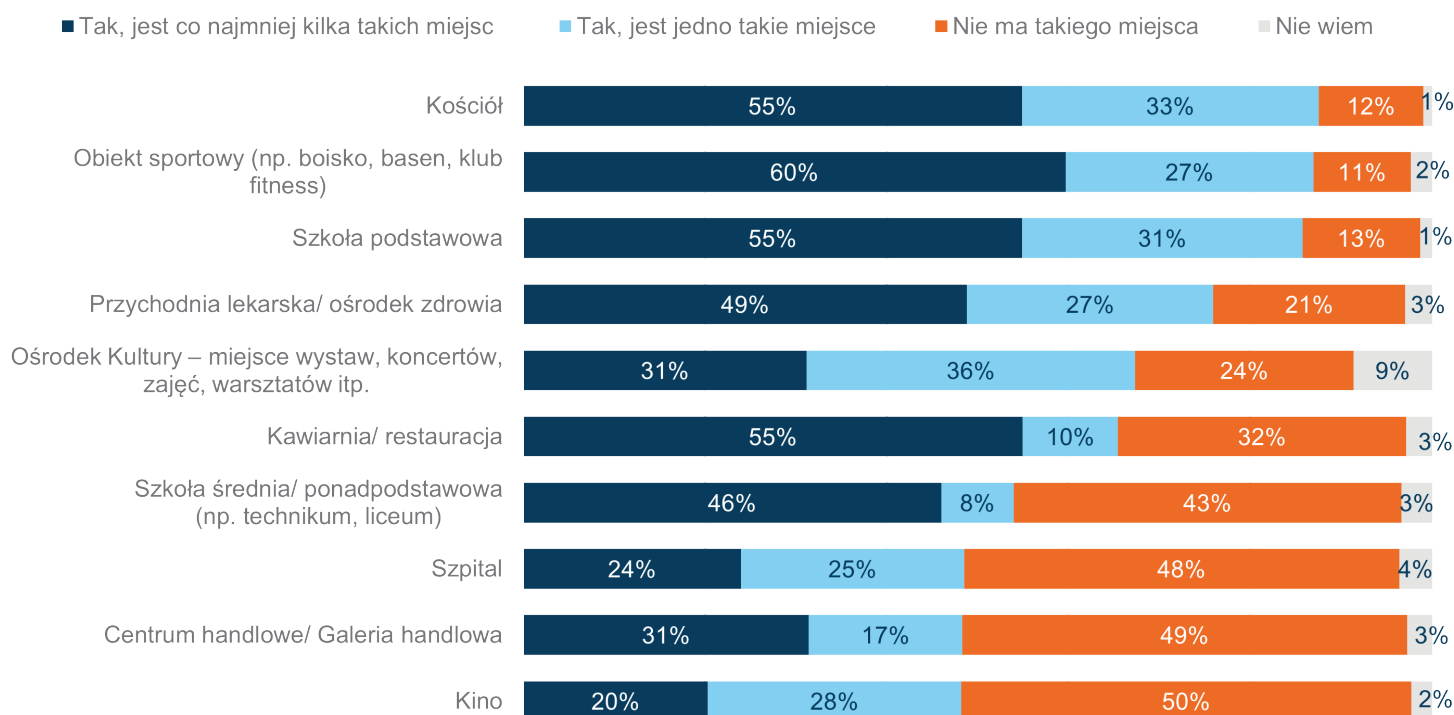
Założenia oraz zakres przestrzenny badania pozwoliły tym samym na podwójną identyfikację zagrożenia problemem w ujęciu tak indywidualnym (uczniowie i uczennice zagrożone wykluczeniem zgodnie z własną oceną funkcjonowania transportu publicznego), jak też terytorialnym (celowo wskazane powiaty peryferyjne). Ponadto odpowiedzi na inne pytania dały pośrednio możliwość identyfikacji zagrożenia wykluczeniem transportowym uwarunkowanych innymi czynnikami niż dostęp do transportu zbiorowego, takimi jak wielkość gospodarstwa domowego, posiadanie pojazdów oraz lokalizacja określonych celów podróży.

2. Wyniki badania

2.1. Miejsce zamieszkania a wykluczenie transportowe

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%.

To 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). Pokazało, że **transport już wyściowo (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 a 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. Uzyskane wyniki badania można interpretować jako wskazówkę jakie działania mogą przynieść największy efekt w tym zakresie. **Odpowiedzi uczniów i uczennic dowodzą pośrednio braku koordynacji między polityką rozwoju infrastruktury społecznej oraz polityką transportową**, a także w układach horyzontalnych pomiędzy sąsiednimi jednostkami. Podejmowane inwestycje (np. obiekty sportowe) nie skutkują na ogół organizacją przewozów, które umożliwiłyby korzystanie z nich przez mieszkańców innych gmin.

2.2. Skala zagrożenia wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży

Jak już zaznaczono, na potrzeby prawidłowej interpretacji rezultatów badania przyjęto, że **dzieci i młodzież zagrożona wykluczeniem transportowym to ta, w której miejscu zamieszkania transport publiczny nie jest dostępny wcale, lub jego częstotliwość jest ograniczona** (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. Ponadto jak wykazały odpowiedzi na inne pytania, dostęp do transportu indywidualnego może, ale nie musi niwelować wykluczenia transportowego. **Dlatego, w przypadku dzieci i młodzieży, w dużo większym stopniu niż np. dla ludności w wieku produkcyjnym, słuszne jest założenie, że sam brak odpowiedniego dostępu do transportu publicznego oznacza już zagrożenie wykluczeniem.**

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 jed-

nocześnie 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).

Zagrożenie wykluczeniem transportowym

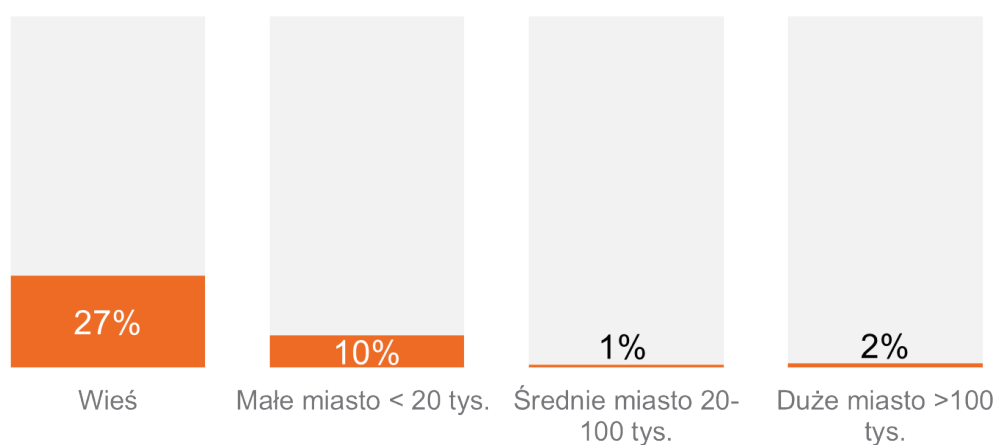
Miejsce zamieszkania

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



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.

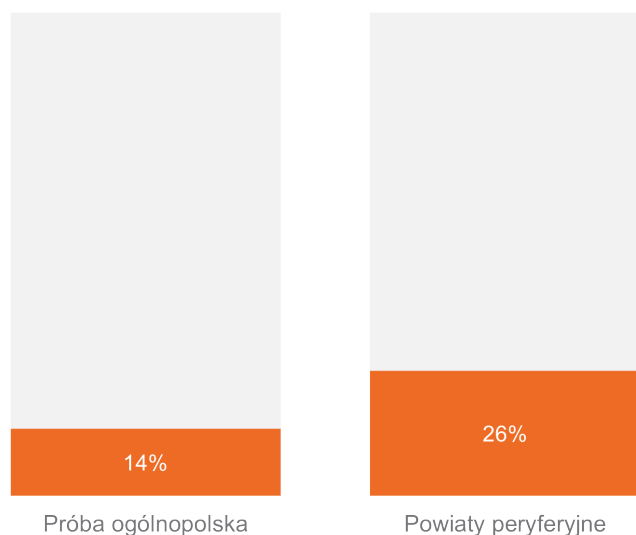
Zagrożeni stanowili 27% badanych na wsi, 10% w małych miastach i tylko 1-2% w miastach średnich i dużych. W celowo wybranych pięciu powiatach peryferyjnych zagrożenie wykluczeniem okazało się wyraźnie większe i sięgnęło poziomu 26% badanych.

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 deklaracyjny 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).

Przedstawione liczby wskazują, że **dostęp do transportu publicznego nie można oceniać w sposób „zero-jedynkowy”**. Grozi to nazbyt optymistycznym obrazem sytuacji. Szczególnie dla dzieci i młodzieży kluczowe jest nie tyle samo funkcjonowanie tego transportu, co raczej jego częstotliwość, godziny oraz kierunki obsługi.

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 wg deklaracji uczennic** (16%) niż 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 sytuacje 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 uwagi. 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**”. Takie wykluczenie ma charakter egzystencjalny i wymaga indywidualnego wsparcia dedykowanego konkretnym rodzinom. W wielu wypadkach powinno być zapewne kojarzone z innymi elementami pomocy społecznej. **Błędem byłoby jednak ograniczanie interwencji publicznej do niwelowania skutków „głębokiego wykluczenia”.** Paradoksalnie większe i daleko sięgające konsekwencje społeczne mogą przynosić trudności pozornie łagodniejsze, ale za to o wiele powszechniejsze, takie jak utrudniony dostęp do zajęć dodatkowych, kultury czy relacji z rówieśnikami.

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. Badania pośrednio potwierdziły, że konieczność posiadania wielu pojazdów w gospodarstwach domowych jest konsekwencją wykluczenia transportowego młodzieży wynikającego z dostępu do transportu zbiorowego. Drugi lub trzeci samochód oznacza znaczne obciążenie ekonomiczne, co w konsekwencji prowadzi do zakupu bardzo starych pojazdów importowanych z zagranicy. Dlatego młodzież często rozpoczyna korzystanie z transportu indywidualnego używając aut nie spełniających obecnych norm emisyjnych, a niejednokrotnie także norm bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Na uwagę zasługuje 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 niezagrożonych 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. Samoorganizowanie się rodziców w tym zakresie jest dowodem na braki w transporcie zbiorowym, ale może być także postrzegane jako swego rodzaju kapitał społeczny, możliwy do wykorzystania przy wspieraniu alternatywnych form poprawy sytuacji transportowych, zwłaszcza na obszarach słabo zaludnionych i depopulacyjnych.

Ujawniła się także specyfika problemu występująca w różnych typach miejscowości. **Sytuacja okazała się lepsza lub podobna w miastach dużych i średnich, a wyraźnie gorsza i także podobna w małych ośrodkach 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 podziałami przestrzennymi o charakterze funkcjonalnym. Jest przy tym ważne, aby podczas delimitacji tzw. miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF) brać pod uwagę nie tylko rozkład przestrzenny dojazdów do pracy, ale także dojazdy do szkół, zwłaszcza ponadpodstawowych.

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.

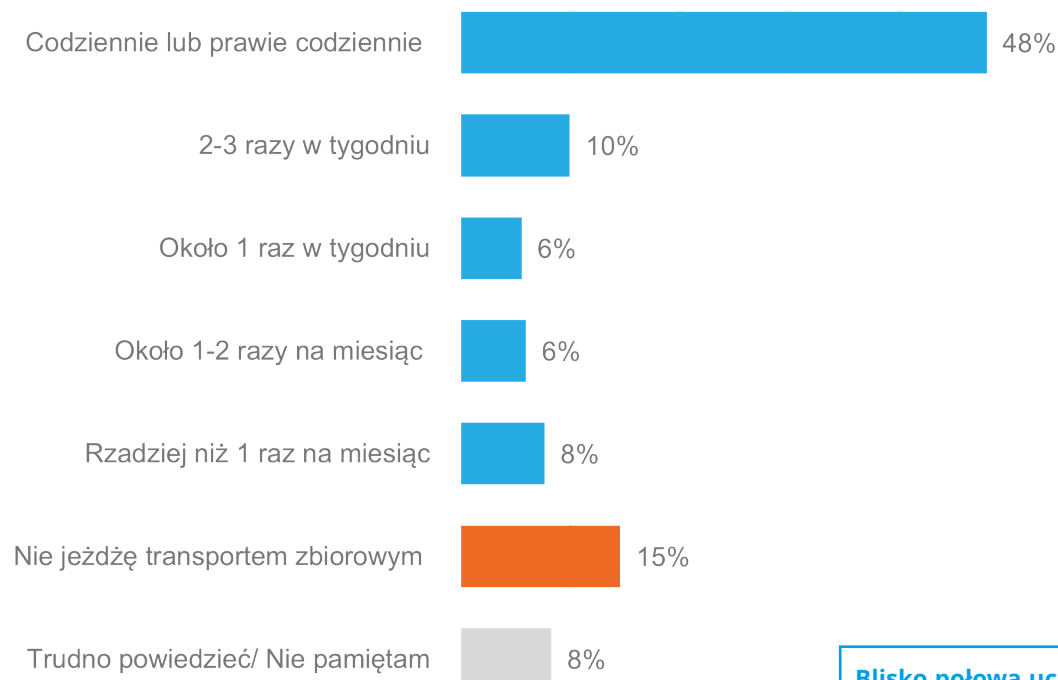
2.3. Dzieci i młodzież w transporcie publicznym

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 miejsc zamieszkania przystanki tylko dla 29%, a w powiatach peryferyjnych zaledwie 18% ankietowanych. W przypadku gdy 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) rozwiązać 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 ankietowanych 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.

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.

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. 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 lub 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. 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. Uzyskane wyniki mogą wskazywać, że jednym z celów polityki transportowej powinno być zwiększenie liczby okazjonalnych użytkowników transportu zbiorowego. Może to oznaczać np. uwzględnienie w rozkładzie jazdy (wspierane kursy autobusowe) określonych kierunków i godzin umożliwiających np. dojazd do obiektów sportowych lub kulturalnych w mieście powiatowym. Takie działania mogą poprawić ogólną percepcję transportu zbiorowego wśród dzieci i młodzieży, a także, co równie ważne, wśród ich rodziców.

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 (wszyst-

kie 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. Jest to przesłanka do opracowania rozwiązań transportowych dedykowanych takim miastom, tak aby dążyć do zachowania ich kompaktowego charakteru przy utrzymaniu dobrej dostępności podstawowych celów podróży ważnych dla dzieci i młodzieży.

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.**

Percepcja dostępu do transportu zbiorowego

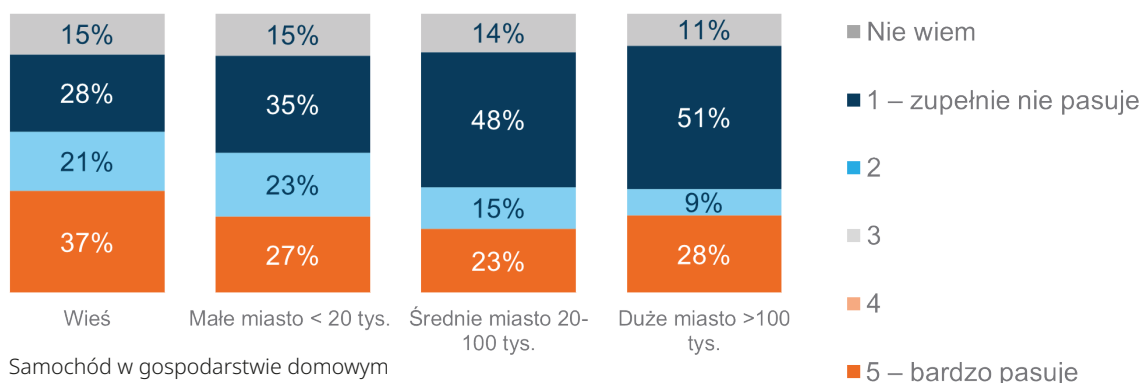
Charakterystyka gospodarstw domowych, miejsce zamieszkania

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

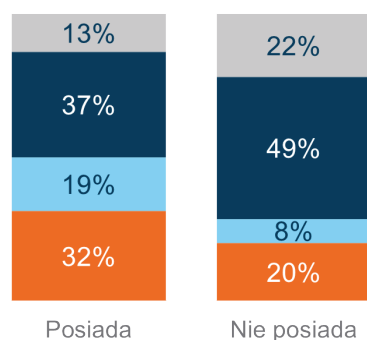
Oceń na skali 1-5, gdzie 1 oznacza zupełnie nie pasuje, a 5 oznacza bardzo pasuje.

Dostęp do transportu zbiorowego jest problemem w moim miejscu zamieszkania.

Wielkość miejscowości



Samochód w gospodarstwie domowym



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.

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.

Barier w korzystaniu z transportu zbiorowego

Płeć, zagrożenie wykluczeniem transportowym

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.

	Płeć		Zagrożenie wykluczeniem transportowym	
	Dziewczęta	Chłopcy	Zagrożeni	Niezagrożeni
Nie muszę jeździć, mam wszędzie blisko	51%	53%	22%	58%
Bo samochodem (lub innym własnym pojazdem, np. skuterem) jest szybciej i wygodniej	52%	46%	56%	47%
Autobusy zbyt rzadko jeżdżą, albo jeżdżą o złych godzinach (zbyt wcześnie lub zbyt późno)	14%	13%	29%	13%
Nie czuję się bezpiecznie jadąc autobusem, pociągiem lub tramwajem	10%	5%	11%	8%
Bilety są za drogie	7%	7%	17%	8%
Bo mam za daleko do przystanku/ stacji kolejowej	5%	7%	11%	5%
Mam słabe połączenia z przesiadkami, tam gdzie potrzebuję dojechać	6%	6%	15%	4%
Nie czuję się bezpiecznie idąc do przystanku/ stacji kolejowej	6%	3%	8%	5%
Rodzice nie chcą, żebym jeździł/a transportem zbiorowym	5%	4%	6%	4%

Dziewczęta i chłopcy równie często wskazują, że głównymi powodami niekorzystania przez nich z transportu zbiorowego są: brak potrzeby oraz wygoda korzystania z samochodu. Należy zwrócić uwagę, że **dziewczęta częściej odpowiadają, że nie czują się bezpiecznie, podróżując transportem zbiorowym (10% wskazań)**. Badani niezagrożeni wykluczeniem transportowym jako główny powód podawali brak konieczności korzystania z transportu publicznego oraz szybkość i wygodę korzystania z samochodu. Z kolei zagrożeni zauważalnie częściej wskazywali na zbyt rzadkie kursy autobusów (29%), zbyt wysokie ceny biletów (17%), zbyt dużą odległość do przystanku (11%) i słabe połączenia (15%).

Podawane przyczyny niekorzystania z transportu publicznego są najczęściej związane z czasem i wygodą (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 – autobusy jeżdżą zbyt rzadko lub o złych godzinach (29%, niezagrożeni 13%) i wysokie ceny biletów (17%, niezagrożeni 8%). Druga z przyczyn może pośrednio wskazywać, że **zagrożenie wykluczeniem transportowym może być skorelowane z trudną sytuacją ekonomiczną gospodarstw domowych.** Może być to przesłanką do dodatkowego wspierania zakupu biletów okresowych w konkretnych jednostkach terytorialnych.

Dzieci i młodzież z próby ogólnej dużo **częściej jeżdżą transportem zbiorowym, niż badani 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. „zakłętą koła transportu publicznego”.



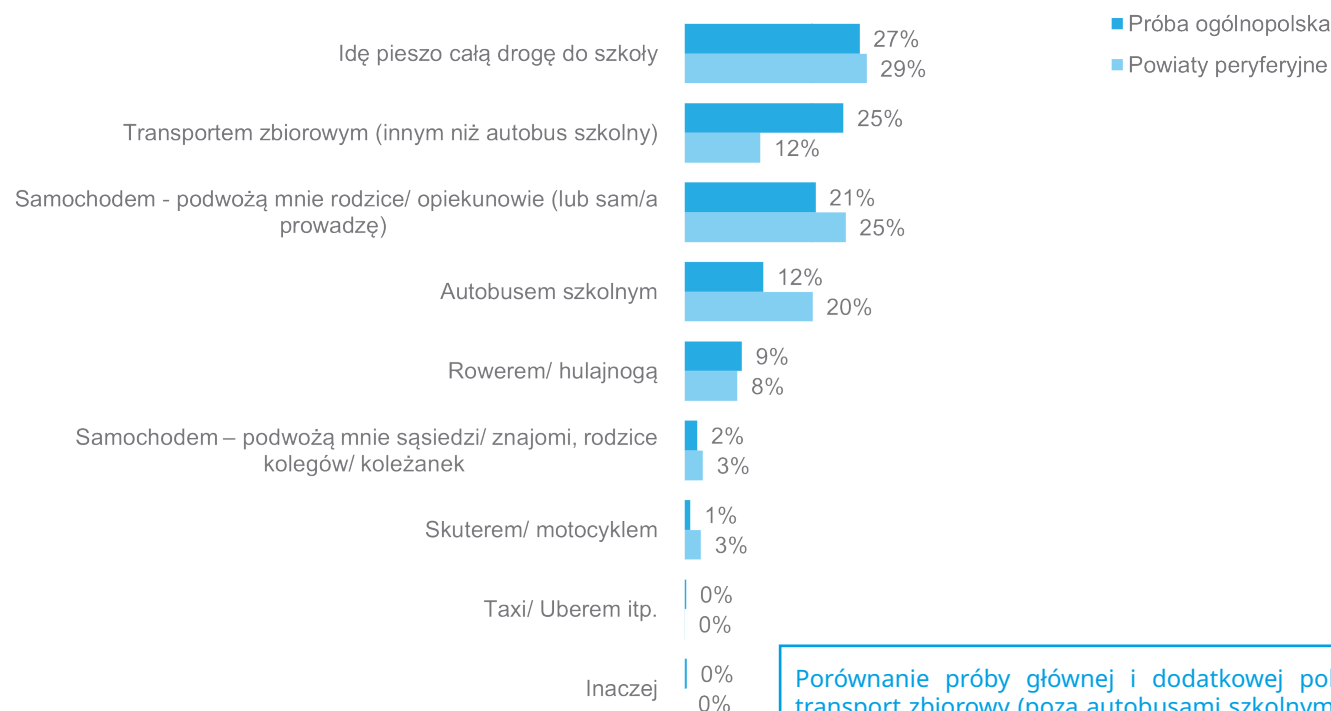
2.4. Dojazd do szkoły

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

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.

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 najczęściej 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 najrzadziej 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 pieszego dotarcia). **Dziewczęta 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** samochodowego, 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. 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 w 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.

Badanie wykazało także, że **możliwości transportowe są jednym z ważnych czynników wyboru szkoły ponadpodstawowej**, co potwierdziło wcześniejsze analizy naukowe. 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).

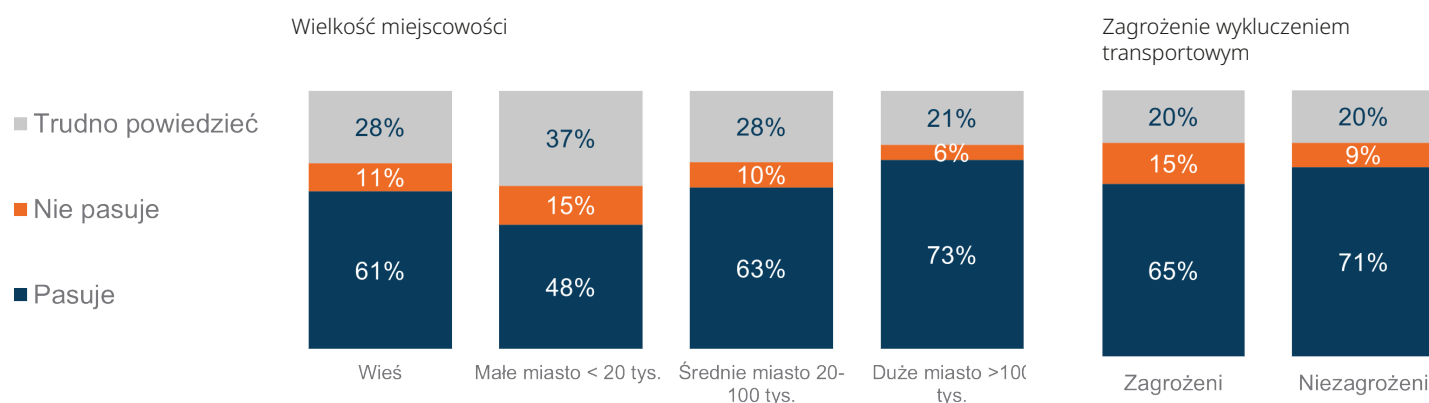


Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej

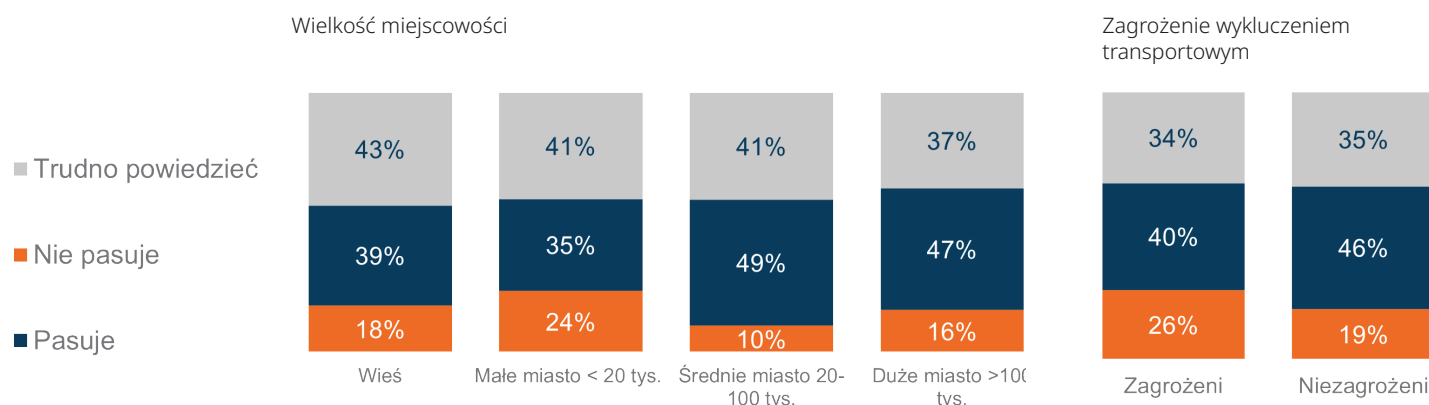
Uczniowie szkół podstawowych: miejsce zamieszkania, zagrożenie wykluczeniem transportowym

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



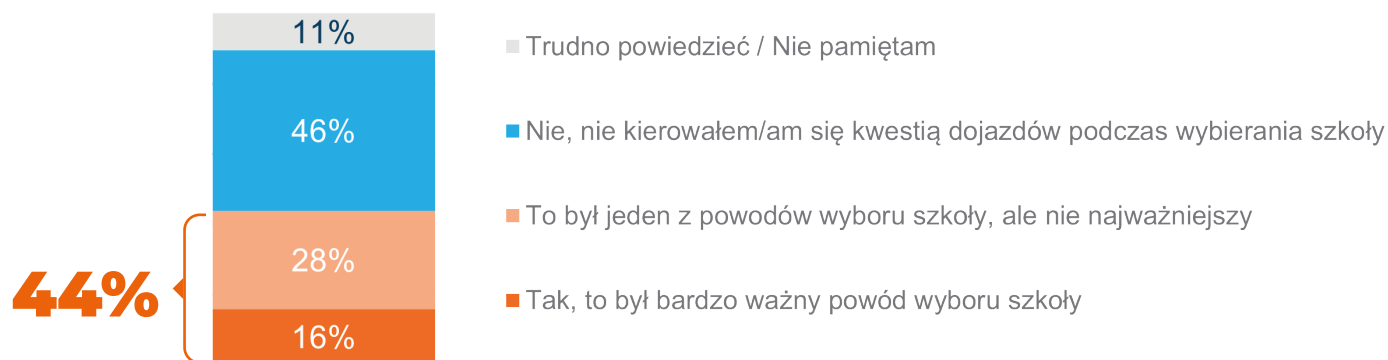
Wpływ sytuacji transportowej na wybór szkoły jest najczęściej zauważalny w małych miastach: 24% badanych rozważa najbliższą położoną szkołę ze względu na brak dogodnej komunikacji, a tylko 48% zamierza pójść do preferowanej szkoły, bez względu na dostępność transportu zbiorowego. **Wśród osób zagrożonych wykluczeniem transportowym 26% rozważa jedynie najbliższą położoną szkołę.**

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.

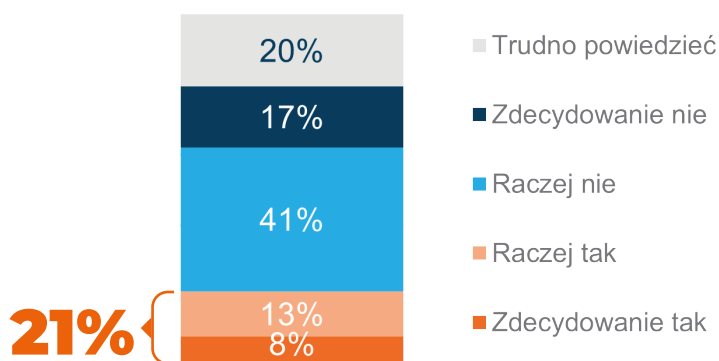
Transport a wybór szkoły ponadpodstawowej

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.**

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) i prawdopodobnie większy niż dowodziły tego wcześniejsze badania. Jest on też wyraźnie silniejszy w przypadku dziewcząt niż chłopców.

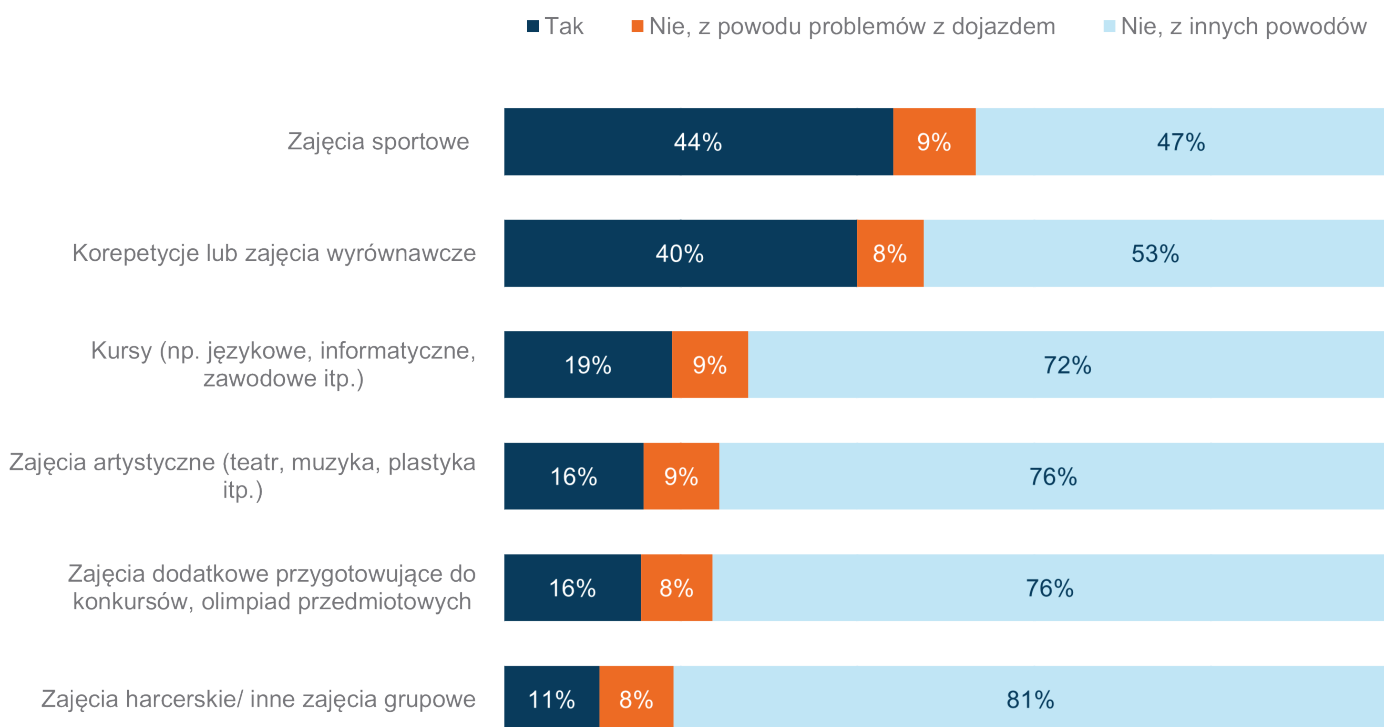
2.5. Wykluczenie transportowe a pozaszkolne motywacje podróży

Postrzeganie wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży wyłącznie przez pryzmat dojazdów do szkoły jest błędem. 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** (usługi w zakresie rozrywki, kultury, dodatkowych zajęć). Skala potencjalnego wykluczenia jest jednak bardzo zróżnicowana w relacji do różnych celów podróży.

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 wskazane na poziomie 8-9% dla każdej kategorii zajęć).

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 pozaszkolnych 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 nie uczestniczenia 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 14-22%, a dla grupy zagrożonych wykluczeniem aż 36-43%.

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%).

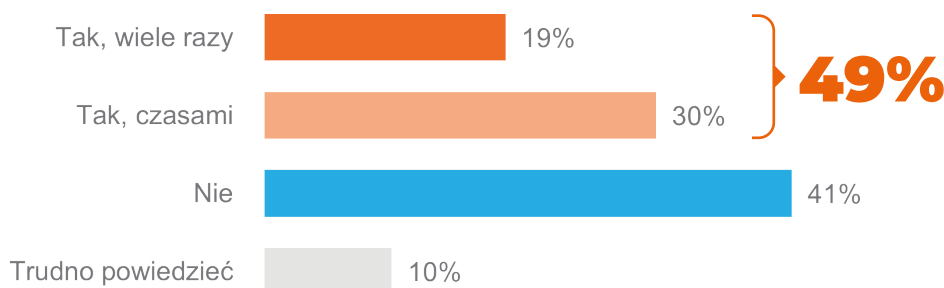
Zdecydowanie wyższe poziomy analogicznych udziałów deklarowane są także dla wszystkich kategorii rozrywki w powiatach wybranych jako peryferyjne.

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 dotarciem do pomocy medycznej wskazało jednak zaledwie 6% uczniów i uczennic. Wśród osób zagrożonych wykluczeniem transportowym odsetek ten wzrasta do 32%, w tym 13% wielokrotnie. 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.

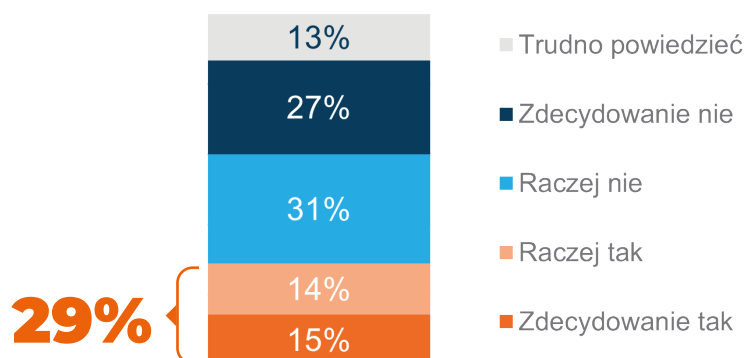
Problemy z dojazdem mają duży wpływ na kontakty z rówieśnikami. Co drugi badany doświadczył sytuacji, w której nie mógł wziąć udziału w spotkaniu ze względu na problemy transportowe, w tym 19% doświadczyło jej wiele razy. Jednocześnie niemal 30% dzieci i młodzieży ma poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, ich relacje ze znajomymi byłyby lepsze.

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**.

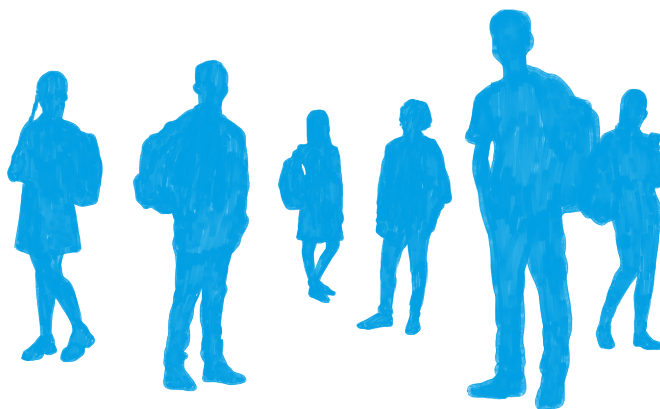
Taki problem częściej dotyka mieszkańców wsi i małych miast oraz uczniów szkół ponadpodstawowych. Wśród dzieci i młodzieży zagrożonej wykluczeniem transportowym aż 66% nie mogło uczestniczyć w spotkaniach ze znajomymi. **Kontakty towarzyskie osób zagrożonych wykluczeniem transportowym są słabsze** (mniej spotkań), a **48% spośród nich uważa, że miałyby więcej przyjaciół gdyby ich sytuacja transportowa była lepsza!**

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.

Reasumując, 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. Wykazano tym samym, że zagrożenie wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży jest różne w różnych dziedzinach życia. Dodatkowo **potwierdza to wpływ złej sytuacji transportowej dzieci i młodzieży na ich dalsze życie zawodowe i społeczne.** Obok znaczenia jakie ma ona przy wyborze szkoły ponadpodstawowej, pojawiają się także gorsze kompetencje społeczne, będące następstwem mniejszej liczby przyjaciół i znajomych w efekcie izolacji transportowej.

2.6. Motywacje wyboru środków transportu i gotowość 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.** W przypadku wielu 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.

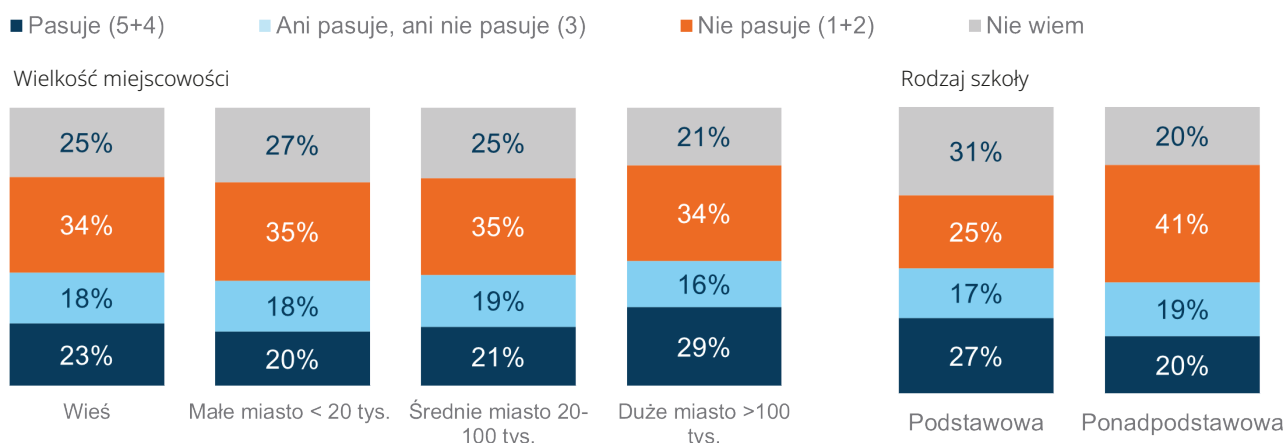
Wybór środków transportu a dobro środowiska

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.



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.

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). Pomiedzy pozostałymi kategoriami jednostek osadniczych nie było już większych różnic. 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 organizowane przez szkoły). W przypadku starszej młodzieży, gdzie transport dotyczył przejazdów na większe odległości, decydujące stawały się inne czynniki.

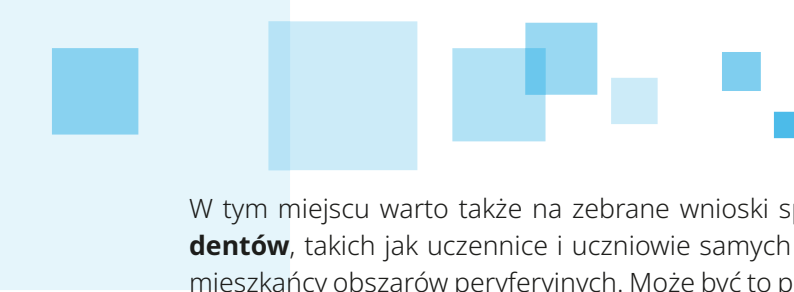
Na koniec badania uczennicom i uczniom zadano również pytanie o chęć udziału w konsultacjach społecznych dotyczących transportu zbiorowego w mojej miejscowości. Poziom zainteresowania taką aktywnością okazał się niski. **Tylko 19% uczniów wyraziło gotowość partycypacji**, 43% nie chciało się angażować, a 26% nie miało zdania w tej sprawie. Jest to rezultat skłaniający do rozważenia zmian w programach nauczania, tak aby w większym stopniu wskazywały uczennicom i uczniom możliwości zaangażowania się w rozwiązywanie problemów (także transportowych) w miejscu zamieszkania.

2.7. 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, m.in. dlatego, że posiadanie jednego indywidualnego środka transportu nie rozwiązuje w ich przypadku tego problemu). 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 transportowa wpływa na możliwości edukacyjne relatywnie małej grupy dzieci i młodzieży. Ujawniony został bardziej pesymistyczny obraz sytuacji. Wielkość takiej grupy przy wyborze szkoły średniej **to 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 zweryfikowano natomiast 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. 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.

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: a) 51% uczniów szkół średnich deklarujących, że sytuacja transportowa warunkowała wybór ich placówki edukacyjnej, b) 47% uważających, że miałyby więcej przyjaciół gdyby nie problemy transportowe; c) 40-43% nie biorących udziału w wydarzeniach kulturalnych, tylko z uwagi na niemożność sprawnego dojazdu.



W tym miejscu warto także na zebrane wnioski spojrzeć z punktu widzenia **dużych grup respondentów**, takich jak uczennice i uczniowie samych tylko szkół ponadpodstawowych, dziewczęta oraz mieszkańcy obszarów peryferyjnych. Może być to podstawą do dedykowanym tym grupom rozwiązań.

Młodzież szkół średnich uznać należy za bardziej zagrożoną wykluczeniem transportowym. Jednocześnie jej ocena transportu publicznego jest bardziej krytyczna niż młodszych kolegów. Wynika to po części z faktu, że to oni dużo częściej korzystają z takiej formy podróżowania, rzadziej wykorzystując auta rodziców lub rowery. Będąc uzależnionymi od komunikacji zbiorowej to właśnie młodzież szkół ponadpodstawowych częściej rezygnuje z zajęć dodatkowych i rozrywki z powodu trudności w dotarciu. Częściej też ma ona problemy z uczestnictwem w spotkaniach towarzyskich, a w konsekwencji deklaruje, że ma to wpływ na ich relacje wyrażające się np. liczbą przyjaciół. Co ciekawe uczennice i uczniowie szkół ponadpodstawowych relatywnie rzadziej biorą pod uwagę względy środowiskowe przy wyborze środka transportu. Stają się prawdopodobnie bardziej pragmatyczni w tym zakresie, zaś po ukończeniu 18 roku życia dążą do jak najszybszego uzyskania prawa jazdy.

Odrębności w zakresie wykluczenia transportowego obserwujemy także w przypadku **dziewcząt**. Są one generalnie bardziej zagrożone wykluczeniem, a przynajmniej same wyraźnie gorzej postrzegają swoją sytuację w tym zakresie. Relatywnie częściej jeżdżą transportem publicznym niż chłopcy, a transport częściej determinuje ich wybory edukacyjne. Częściej zgłaszają także problem z dotarciem do niektórych usług, zaś wykluczenie transportowe bardziej determinuje ich sytuację towarzyską. Wyraźny większy, niż w przypadku chłopców, jest wpływ poziomu bezpieczeństwa na ich decyzje transportowe.

Wybrane celowo **powiaty peryferyjne** (pamiętając o tym, że nie są one reprezentatywne w skali kraju) są wyraźnie bardziej zagrożone wykluczeniem transportowym. Wynika to już z faktu, że dzieci i młodzież mają tam wyraźnie słabszy dostęp do usług publicznych i innych obiektów w miejscowościach zamieszkania. Charakterystyczna jest także niższa częstotliwość korzystania z transportu publicznego, a tym samym większe uzależnienie od transportu indywidualnego znajdującego się w dyspozycji rodziny. Szczególnie często sygnalizowany jest zły dostęp do transportu publicznego wieczorem i w weekendy. Uczennice i uczniowie częściej rezygnują tam z transportu publicznego z uwagi na bezpieczeństwo podróży. Z drugiej strony w powiatach peryferyjnych bardziej powszechne jest korzystanie z samopomocy rodzicielskiej lub sąsiedzkiej w przewozach.

Reasumując całe badanie możemy stwierdzić, że wypełniło ono wiele spośród istniejących luk w wiedzy o wykluczeniu transportowym dzieci i młodzieży. Udowodniło także, że problem w przypadku tej grupy wiekowej charakteryzuje się odmienną skalą i strukturą niż wówczas gdy o wykluczeniu dyskutujemy w ujęciu całej populacji. Potwierdziło, że młodzież jest szczególnie wrażliwa na sytuację transportową, a **konsekwencje występujących problemów mogą być większe niż dla osób dorosłych**. Oznacza, to że potencjalne rozwiązania zaradcze (interwencja publiczna) tylko częściowo powinny być w tym wypadku tożsame z ogólnymi działaniami na rzecz poprawy sytuacji transportowej. Wiele z nich musi być precyzyjnie dedykowanych uczniom i uczennicom obu poziomów szkół.

3. Rekomendacje

Poniżej przedstawiono rekomendacje, w tym w szczególności propozycje rozwiązań, jakie mogą być wykorzystane w pracach legislacyjnych oraz w działaniach bieżących na poziomie centralnym, regionalnym i lokalnym.

3.1. Rekomendacje o charakterze systemowym

1. Ostatecznym adresatem działań na rzecz ograniczania zagrożenia wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży oraz przeciwdziałającym skutkom tego wykluczenia mogą być alternatywnie lub komplementarnie:

- a) **obszary funkcjonalne**, gdzie redukcję wykluczenia można niekiedy osiągnąć także na drodze lokalizowania nowych obiektów, tworzenie filii istniejących oraz koordynację transportu publicznego;
- b) **miejsowości** (na obszarach o większej gęstości zaludnienia), gdzie najlepszym rozwiązaniem jest wsparcie dla transportu publicznego;
- c) **gospodarstwa domowe** na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia i w strefach depopulacji, gdzie konieczne jest poszukiwanie rozwiązań alternatywnych;
- d) gospodarstwa domowe w różnych lokalizacjach podlegające „głębokiemu wykluczeniu”, gdzie działania powinny być kojarzone z innymi elementami pomocy społecznej.

2. Polityka przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu dzieci i młodzieży musi uwzględniać **uwą-
runkowania lokalne** (powinna być prowadzona zgodnie z zasadą *place based*), 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 rozrywki.

3. Wymóg integracji powoduje, że organizacja transportu powinna być koordynowana na szczeblu wyższym niż gminny. Powinien być to poziom obszarów funkcjonalnych lub najlepiej całych województw (zintegrowany regionalny system transportowy). Także ewentualne wsparcie dla operatorów (dofinansowanie linii) powinno dotyczyć wyższego poziomu administracji publicznej. Z punktu widzenia ograniczania wykluczenia transportowego dzieci i młodzieży celowe wydaje się zatem dążenie do istnienia jednego **organizatora transportu publicznego w województwie**.

Dyskusja podczas debaty 16 października 2024 roku³ wykazała, że zarządy województw są otwarte na rozmowy na ten temat. Z powierzeniem funkcji organizatora samorządowi województwa muszą być jednak powiązane nowe mechanizmy finansowania takiego systemu. Korzyści z takiego rozwiązania mogą obejmować wprowadzenie jednej taryfy, integrację transportu (w tym indywidualnego ze zbiorowym), poprawienia komfortu podróżowania (unifikacja środków transportu, również infrastruktury, m.in. przystanków), standardów w zakresie bezpieczeństwa. Rolą integratora regionalnego byłoby stworzenie efektywnego transportu, koordynującego siatkę przewozów kolejowych i autobusowych oraz organizującego przewozy door-to-door (także dla osób z niepełnosprawnościami).

³ Debata pt. Wykluczenie komunikacyjne - jak rozwijać transport publiczny w Polsce?, 16 października 2024 roku, Centrum Prasowym PAP w Warszawie.

4. Badanie potwierdziło, że na terenach pozametropolitalnych podstawowym środkiem transportu publicznego, z którego 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 CO₂.

5. 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 której znajduje się szkoła. Jak się wydaje, istotny 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.

6. 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 przewozów.

7. 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 zgłaszania postulatów na rzecz takiej organizacji) transportu zbiorowego pozwalającego na uczęszczanie do nich uczniów i uczennic z większego obszaru.

8. 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).

9. 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. 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. Należy raczej przeciwdziałać istniejącej obecnie sytuacji, w której około 1/4 dzieci i młodzieży nie podróżuje nigdy transportem publicznym, a tym samym redukować zaobserwowaną polaryzację: stali użytkownicy versus nigdy niekorzystający z transportu publicznego.

10. 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 aktywności mobilnej (szczególnie rowerowej), gdyż ich wielkość najbardziej sprzyja rozwijaniu tej formy transportu wśród dzieci i młodzieży.

11. Należy podnieść **poziom bezpieczeństwa** w przewozach 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.

12. Zmiany w organizacji transportu dedykowanego dzieciom i młodzieży powinny obligatoryjnie uwzględniać **potrzeby podróżnych z niepełnosprawnościami** (także niewidocznymi). Pracownicy odpowiedzialni za planowanie i prowadzenie transportu powinni być lepiej przygotowani do zarządzania przewozami takich osób. Przeprowadzona debata wykazała, że mają miejsce poważne problemy w tym zakresie.

13. Celowe jest zwiększenie dostępu do **informacji**. Wiedza o trasach, przystankach, godzinach odjazdów i taryfach musi być łatwo i powszechnie dostępna dla dzieci i młodzieży. **Konieczne jest efektywne narzędzie do wyszukiwania tych informacji.** Kompleksowa informacja powinna być również dostępna dla osób, które organizują i analizują kwestie transportu naukowo (w szczególności jeśli chodzi o transport autobusowy). To pozwoliłoby odpowiedzieć na szereg pytań i wypracować rekomendacje dla efektywnych rozwiązań w zakresie transportu dzieci i młodzieży. Każdy przewoźnik powinien być zobligowany do udostępnienia trasy w wersji cyfrowej. **Zmiany prawne w tym zakresie są łatwe do wprowadzenia i nie ma powodów aby je odkładać**



I. Propozycje konkretnych działań i rozwiązań W zakresie organizacji transportu ogółem (istotne z punktu widzenia sytuacji transportowej dzieci i młodzieży)

- a) Wprowadzenie **jednego organizatora transportu publicznego na poziomie wojewódzkim** odpowiedzialnego za kolej regionalne, transport autobusowy, konstrukcje rozkładu jazdy, politykę taryfową i dbającego o przyjęte standardy obsługi w oparciu o elastycznie delimitowane obszary funkcjonalne. Realizacja rekomendacji wymaga zmian ustawowych.
- b) Wspieranie koordynacji horyzontalnej inwestycji i działań organizacyjnych w transporcie pomiędzy sąsiednimi jednostkami. Stworzenie osi priorytetowych dla finansowania działań wspierających dostęp dzieci i młodzieży do edukacji i innych usług, np. w ramach **Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) programów regionalnych polityki spójności Unii Europejskiej** (w kolejnym okresie programowania po roku 2027).
- c) Wprowadzenie **obligatoryjnego zasilania cyfrowego rozkładu jazdy** przez operatorów linii autobusowej (warunek uzyskania zgody na obsługę linii), połączone z udostępnianiem danych w tym zakresie nie tylko podróżnym, ale także jednostkom badawczym oraz organizacjom pozarządowym monitorującym sytuację w tym zakresie. Realizacja rekomendacji prawdopodobnie nie wymaga zmian ustawowych.
- d) Uwzględnianie danych GUS o **dojazdach do szkół** przy ewentualnych przyszłych oficjalnych lub eksperckich delimitacjach obszarów funkcjonalnych. Realizacja rekomendacji prawdopodobnie nie wymaga zmian ustawowych.

II. W zakresie przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu dzieci i młodzieży.

a) Wprowadzenie standardów dostępności transportowej miejsc placówek szkolnych oraz ośrodków powiatowych/subregionalnych z miejscowości powyżej określonej liczby ludności (względnie określonej liczby ludności w kohorcie wiekowej 12-19). Standardem powinny być połączenia autobusowe (tam gdzie to możliwe także kolejowe) pozwalające na:

- powrót z miejsca lokalizacji szkoły w terminie około 2 godzin po zakończeniu lekcji;
 - powrót z miejsca lokalizacji szkoły w godzinach wczesnych wieczornych;
 - przejazd do najbliższego ośrodka powiatowego (i/lub subregionalnego) w godzinach popołudniowych z możliwością powrotu wieczorem;
 - przejazd do najbliższego ośrodka powiatowego (i/lub subregionalnego) w sobotę i niedzielę rano z możliwością powrotu wczesnym popołudniem oraz wieczorem.
- Realizacja rekomendacji wymaga zmian ustawowych, ale może być także oddolnie implementowana przez władze samorządowe. Wprowadzenie wymienionych standardów mogłoby być częściową realizacją opinii Rzecznika Praw Obywatelskich⁴.

⁴Wyrażonej m.in. w liście Rzecznika do Ministra Rozwoju Wsi i Rolnictwa z dnia 3 października 2021 roku.

b) Niektóre powiaty (lub grupy powiatów) peryferyjne powinny po wcześniejszym starannym delimitowaniu, 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. Realizacja rekomendacji może wymagać odrębnie finansowanego programu rządowego.

c) Stworzenie **ram prawnych dla wspierania samopomocy rodzicielskiej** i sąsiedzkiej w zakresie wykorzystania indywidualnych środków transportu w podróżach szkolnych i fakultatywnych dzieci i młodzieży, szczególnie na obszarach peryferyjnych, rzadko zaludnionych i depopulacyjnych. Realizacja rekomendacji wymaga zmian ustawowych, ale może być także oddolnie implementowana przez władze samorządowe.

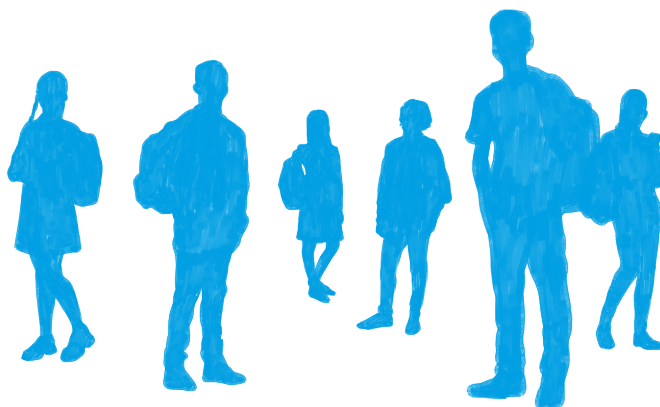
d) Uwzględnienie problemu zagrożenia wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży jako jednego z **istotnych uwarunkowań tworzenia nowych planów ogólnych** gmin (obligatoryjnych na mocy ostatniej nowelizacji Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2023 r.). Może to długofalowo sprzyjać realizacji koncepcji *transit oriented development*, czyli koncentracji miejsc zamieszkania w sąsiedztwie osi transportowych, zwłaszcza transportu szynowego. Rekomendacja możliwa do realizacji na poziomie samorządowym.

e) **Promowanie okazjonalnego korzystania z transportu zbiorowego** przez dzieci i młodzież (np. poprzez kursy specjalne przy okazji wydarzeń kulturalnych, szkolnych, sportowych), tak aby stał się on alternatywą, także dla osób na co dzień nie będących jego użytkownikami. Rekomendacja możliwa do realizacji na poziomie samorządowym.

f) Obligatoryjne **uwzględnienie dzieci i młodzieży w procesie konsultacji społecznych** działań transportowych. Rekomendacja możliwa do realizacji na poziomie samorządowym.

g) Obligatoryjne **konsultowanie zasad i godzin funkcjonowania obiektów** edukacyjnych, kulturalnych, sportowych i rekreacyjnych pod kątem ich dostępności transportowej dla dzieci i młodzieży. W przypadku obiektów nowych powinno ono poprzedzać decyzje inwestycyjne. Rekomendacja możliwa do realizacji na poziomie samorządowym, ale powinna obejmować grupy jednostek (obszary funkcjonalne).

h) Poszerzenie zakresu **wiedzy transportowej w programach szkół** podstawowych i średnich (jako element wiedzy o społeczeństwie i/lub geografii społeczno-ekonomicznej).





O Autorze

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.

unicef  dla każdego dziecka

ISBN 978-83-965319-2-6

Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF
ul. Powązkowska 44C
01-797 Warszawa

e-mai: unicef@unicef.pl
www.unicef.pl