
ARTYKUŁY

BARBARA SZCZEPAŃSKA

ORCID: 0000-0003-1974-0263

Uniwersytet Wrocławski

barbara.szczepanska@uwr.edu.pl

JACEK SZCZEPAŃSKI

ORCID: 0000-0003-4551-0955

Uniwersytet WSB Merito Wrocław

jacek.szczepanski2@uwr.edu.pl

Organizacja dojazdów do szkół ponadpodstawowych – sposoby radzenia sobie z wykluczeniem komunikacyjnym

Słowa kluczowe: wykluczenie komunikacyjne, uczniowie szkół średnich, obszary wiejskie

Keywords: transportation exclusion, secondary school students, rural areas

Problem wykluczenia komunikacyjnego na obszarach wiejskich

Pojęcie transport może być definiowane na wiele sposobów, zawsze jednak będzie związane z przemieszczaniem z miejsca na miejsce osób i przedmiotów. Czynność ta, choć nie zawsze zdajemy sobie z tego sprawę, wywiera wpływ na wiele aspektów ludzkiego życia. Wystarczy zwrócić uwagę, jak wiele otaczających nas obiektów zostało specjalnie zaprojektowanych, aby realizować związane z transportem cele – stacje benzynowe, hurtownie motoryzacyjne, hotele przy drogach ekspresowych, magazyny. Wszystko to jest w sposób bezpośredni lub pośredni powiązane z transportem.

Ludzie podświadomie odbierają podróż z miejsca A do miejsca B jako coś prozaicznego. Tymczasem wokół transportu ujawnił się rozbudowany ekosystem, opisywany m.in. przez Kingsleya Dennisa¹. Posiadanie lub nieposiadanie danego środka

¹ Kingsley Dennis, John Urry, *After the car* (Cambridge: Polity, 2009).

transportu może być sygnałem dotyczącym naszego statusu, stylu życia, zasobności materialnej. W Polsce tematem tym zajmował się Zbyszko Melosik – jego rozważania koncentrowały się wokół samochodu jako fenomenu współczesnej cywilizacji (np. związek między samochodem a konstruowaniem kobiecości i męskości czy odmienne postrzeganie, w kontekście społeczno-kulturowym, poszczególnych marek)².

W artykule tym opisujemy specyficzną kategorię transportu, a mianowicie transport zbiorowy – jego rolą jest zapewnienie mobilności osobom, które z pewnych względów nie mogą/nie chcą korzystać z innych środków służących do przemieszczania się. Sytuacja komplikuje się, gdy transport ten nie funkcjonuje prawidłowo. Za identyfikację tego problemu oraz jego sygnalizację powinny odpowiadać odpowiednie instytucje, niestety najczęściej to właśnie użytkownicy zmuszeni są do samodzielnego radzenia sobie z powstałymi niedogodnościami.

Pozbawienie mieszkańców danego obszaru możliwości korzystania z transportu zbiorowego powoduje w konsekwencji depryzację potrzeb, których nie można zaspokoić w miejscu zamieszkania. W przypadku wsi wykluczenie komunikacyjne miało i ma istotne, negatywne konsekwencje tak dla samych mieszkańców, jak i ogółu społeczeństwa.

Już w latach powojennych kolejne rządy realizowały inwestycje związane z infrastrukturą drogową, organizując jednocześnie państwową sieć komunikacji zbiorowej (PKS i PKP), co miało przełamać przestrzenną izolację polskiej wsi³. Dodatkowo na niemożność zaspokojenia potrzeb wpływało to, że placówki edukacyjne, zwłaszcza na poziomie ponadpodstawowym, znajdowały się w ośrodkach miejskich⁴.

Transformacja i związane z nią zmiany ekonomiczne i społeczne po 1990 roku „nadały” problemowi wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców wsi nowej postaci, definiowanej przez gospodarkę rynkową. Racjonalność ekonomiczna nakazywała, pozbawionym dotacji, państwowym przewoźnikom analizować opłacalność utrzymywanych połączeń oraz częstotliwość kursów na poszczególnych liniach komunikacji autobusowej i kolejowej. Pojawiły się wsie względnie izolowane, do których transport publiczny nie docierał w ogóle lub niezmiernie rzadko, a tym samym ich mieszkańcy zostali wykluczeni z rynku pracy, edukacji, konsumpcji i innych wymiarów życia społecznego. Klasycznym przykładem wykluczenia komunikacyjnego

² Zbyszko Melosik, *Samochód. Tożsamość, wolność, przestrzeń* (Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM, 2020).

³ Maria Kozanecka, *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce. Studium geograficznoekonomiczne* (Kraków: Wydawnictwo Naukowe WSP, 1980).

⁴ Krzysztof Wasilewski, *Młodzież wiejska na uniwersytecie – droga na studia, mechanizmy alokacji, postawy wobec studiów* (Toruń: Wydawnictwo Naukowe Mikołaja Kopernika, 2013), 40.

były w latach dziewięćdziesiątych wsie popegeerowskie, np. w województwie zachodniopomorskim⁵.

W roku 1999 PKS miał ponad 95% udziałów we wszystkich przewozach osobowych, jednak wpływy uzyskiwane z biletów oraz dotacje zaczęły być niewystarczające, zwłaszcza w obliczu rosnącej gałęzi transportu prywatnego oraz konieczności utrzymania nierentownych linii⁶.

Dla uzyskania pełnego kontekstu warto przywołać dane statystyczne. Według BDL w 2021 roku w Polsce na 1000 osób przypadało 682 samochody osobowe, w tym w woj. dolnośląskim – 699, a w zachodniopomorskim 657⁷. Nawet, jeśli weźmie się pod uwagę, że statystyki te nie oddają pełnego stanu rzeczy (liczone nie są samochody aktualnie używane, ale wszystkie znajdujące się w bazie CEPiK), w Polsce systematycznie przybywa samochodów osobowych. Należy jeszcze nadmienić, że średni wiek pojazdu poruszającego się po polskich drogach wynosi ponad 14 lat – przy średniej europejskiej wynoszącej niecałe 12 lat, co nie poprawia obrazu sytuacji⁸.

Badacze z Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa podają ponadto, że do 20% sołectw w Polsce nie dociera żaden transport zbiorowy⁹. Dane zebrane przez GUS potwierdzają, że liczba osób korzystających z transportu autobusowego systematycznie maleje¹⁰. Ariel Ciechański zajmujący się transportem zbiorowym zauważył, że ze 180 spółek zajmujących się przewozami, aktualnie pracuje mniej niż połowa, a z roku na rok ta liczba spada¹¹. Pandemia COVID-19 przyczyniła się do upadku kolejnych firm. „W ciągu sześciu lat ubyło w Polsce ok. 300 tys. połączeń autobusowych.

⁵ Debata. *PGR – mity i fakty wokół uspiętego kapitału*, dostęp 21.12.2022, <http://konwent.zachodniopomorskie.pl/aktualnosci/189-debata-pgr-mity-i-fakty-wokol-uspionego-kapitalu.html>.

⁶ Zbigniew Taylor, Ariel Ciechański, *Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE* (Warszawa: Wydawnictwo IGiPZ, 2017), 105.

⁷ Bank Danych Lokalnych, dostęp 21.12.2022, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start>.

⁸ Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów (ACEA), *Vehicles in use Europe 2022*, *acea.auto*, 10, dostęp 21.12.2022, <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2022.pdf>.

⁹ Monika Stanny, Andrzej Rosner, Łukasz Komorowski, *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika* (Warszawa: Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, 2018), 38.

¹⁰ Jacek Szczepański, „Użytkowanie samochodu na wsi i w mieście”, w: *Spoleczności lokalne w procesach przemian*, red. Małgorzata Dziekanowska, Barbara Szczepańska (Kraków: Nomos, 2021).

¹¹ Emilia Derewienko, *Polska bez autobusów. PKS-y upadają, choć miały rosnąć w siłę*, 300gospodarka.pl, dostęp 21.12.2022, <https://300gospodarka.pl/news/polska-bez-autobusow-pks-y-upadaja-choc-mialy-rosnac-w-sile>.

W roku 2014 funkcjonowało 788 tys. linii komunikacji autobusowej. W 2020 roku – już tylko 480 tys.”¹²

Ekspertki podkreślają, że problem ten może być nieznany mieszkańcom dużych ośrodków miejskich. „Mieszkańcy największych miast nie zdają sobie zwykle sprawy, jak poważnym tematem jest wykluczenie komunikacyjne. Z ich perspektywy Polska jest świetnie skomunikowana”¹³.

Za definicję wykluczenia komunikacyjnego przyjmujemy stan, gdy dostęp osób fizycznych do środków transportu (w szczególności komunikacji zbiorowej) zostaje ograniczony lub uniemożliwiony¹⁴. Sformułowanie to jest zbliżone do objaśnienia zaproponowanego przez Janet Stanley: „a situation where people experience a shortage of transport options, which restricts their mobility and hence their access to goods, services and relationships”¹⁵.

W jednym z wystąpień, Barbara Imiołczyk dyrektorka Centrum Projektów Społecznych Biura Rzecznika Praw Obywatelskich stwierdziła, że wykluczenie komunikacyjne na obszarach wiejskich jest równoznaczne z ograniczaniem praw obywatelskich mieszkańców wsi¹⁶. Szczególnie narażeni na wykluczenie komunikacyjne są ci mieszkańcy wsi, którzy nie posiadają samochodu. Badacze wyróżniają kilka kategorii osób, których ten problem może szczególnie dotyczyć: to małe dzieci, młodzież (aż do zakupu własnego samochodu), osoby starsze, kobiety, bezrobotni (bez samochodu) oraz rodziny z niskim przychodem (nieposiadające samochodu)¹⁷.

Na podstawie zarysowanej problematyki, można zadać pytanie, jak z kwestią wykluczenia komunikacyjnego radzą sobie uczniowie szkół ponadpodstawowych?

¹² Kolejne pytania do rządu ws. wykluczenia komunikacyjnego, Transinfo.pl, dostęp 21.12.2022, <https://transinfo.pl/interwencje/kolejne-pytania-do-rzadu-ws-wykluczenia-komunikacyjnego>.

¹³ Jan Dybalski, *Petr Susen: „Samochodoza jest powszechna na wsi, ale nie ma alternatywy”*, dostęp 21.12.2022, <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/petr-susen-samochodoza-jest-powszechna-na-wsi-ale-nie-ma-alternatywy-64021.html>.

¹⁴ Maciej Błażewski, „Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego”, w: *Spółdzielnie socjalne oraz organizacje pozarządowe wsparciem dla zagrożonych wykluczeniem*, red. Jolanta Blicharz, Tadeusz Kocowski, Mateusz Paplicki, Lidia Zacharko (Wrocław: E-Wydawnictwo. Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa. Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, 2019), 12.

¹⁵ „Sytuacja, w której ludzie doświadczają niedoboru opcji transportowych, co ogranicza ich mobilność, a tym samym dostęp do towarów, usług i relacji” (tłum. B.S.); Janet Stanley, *Improving Public Transport to Meet Community Needs: A Warrnambool Case-Study* (Bus Association Victoria and Warrnambool Bus Lines: Melbourne, Australia, 2004), 14.

¹⁶ Przemysław Chrzanowski, *Gdzie się podziały autobusy?*, w: witrynawiejska.org.pl, dostęp 22.12.2022, <https://witrynawiejska.org.pl/2019/07/15/gdzie-sie-podziały-autobusy>.

¹⁷ Jozsef Pal Lieszkovszky, „Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas”, *Deturope* 10 (2018), 3: 220; Julia Binder, Antje Matern, „Mobility and social exclusion in peripheral regions”, *European Planning Studies* 28 (2020).

Wykluczenie komunikacyjne w województwie zachodniopomorskim

W ostatnich latach powstało wiele raportów na temat dostępności komunikacyjnej i relacji przestrzennych zarówno w perspektywie krajowej, jak również regionalnej (województwa, powiaty). Zespół ekspertów stworzył m.in. raporty dla województwa zachodniopomorskiego i pomorskiego. Na podstawie analiz koncentrujących się na lokalnych uwarunkowaniach stwierdzono, że stan transportu zbiorowego jest zły. Brak dostępu do przystanku komunikacji publicznej dotyczył 30% miejscowości w województwie zachodniopomorskim¹⁸ i 22% w województwie pomorskim¹⁹.

Nie należy zapominać, że samo usytuowanie przystanku w danej miejscowości i funkcjonowanie transportu zbiorowego nie oznacza jeszcze dobrej dostępności komunikacyjnej. Drugą ważną kwestią jest częstotliwość przejazdów.

Większość miejscowości wiejskich miało słabą (16,7%), bardzo słabą (39,5%) lub skrajnie słabą (4,5%) dostępność do najbliższego miasta w systemie komunikacji publicznej. Dotyczyło to ponad 46% mieszkańców terenów wiejskich województwa zachodniopomorskiego²⁰.

Porównywalnie wyglądała sytuacja w woj. pomorskim. Większość miejscowości wiejskich miało słabą (16,9%), bardzo słabą (28,5%) lub skrajnie słabą (10,3%) dostępność do najbliższego miasta w systemie komunikacji publicznej. Dotyczyło to w sumie aż 36,5% mieszkańców terenów wiejskich województwa pomorskiego²¹.

Województwo dolnośląskie nie doczekało się do tej pory podobnego opracowania. Dane te jednak wyraźnie wskazują na skalę problemu wykluczenia komunikacyjnego na obszarach wiejskich, bez względu na to, które województwo weźmiemy pod uwagę, a ponadto, że pierwszym sygnałem, iż istnieje zagrożenie zanikania transportu zbiorowego, jest zmniejszanie się częstotliwości kursów. Następnym krokiem będzie już całkowita likwidacja połączeń prowadząca w konsekwencji do powstania wykluczenia komunikacyjnego. Można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że

¹⁸ Robert Guzik i in., *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie zachodniopomorskim* (Kraków: Instytut Geografii i Gospodarski Przestrzennej UJ, 2021), 163, dostęp 22.12.2022, <http://denali.geo.uj.edu.pl/publikacje.php?pdf=000265¬ka>.

¹⁹ Robert Guzik i in., *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie pomorskim* (Kraków: Instytut Geografii i Gospodarski Przestrzennej UJ, 2020), 167, dostęp 22.12.2022, <http://denali.geo.uj.edu.pl/publikacje.php?pdf=000257¬ka=R3V6aWsgUi4sIEtVbH1vc30gQS4sIEZpZWRlbn0gTH0uLCBLa2NhaiBBLiwgV2llZGVyYWVubiBLLiwgMjAyMCwgPEI+RG9zdGV9cG5vc3l1fSBrb211bmlrYWN5am5hIGkgcmVsYQ>.

²⁰ Guzik i in., *Dostępność (...) zachodniopomorskim*, 163.

²¹ Guzik i in., *Dostępność (...) pomorskim*, 167.

w przyszłości miejscowości znajdujące się aktualnie w kategorii „bardzo oraz skrajnie słaba dostępność komunikacyjna” będą ewoluowały do kategorii „całkowity brak dostępu do transportu zbiorowego”, pogłębiając procesy depopulacji peryferyjnych obszarów wiejskich.

Nota metodologiczna

Obiektywny opis tego zjawiska został wyczerpująco przedstawiony w literaturze przedmiotu. Do tej pory jednak subiektywne ujęcie wykluczenia komunikacyjnego nie było przedmiotem badań. Zagadnieniem, które poddano analizie w tym artykule są zatem subiektywne opinie uczniów szkół ponadpodstawowych, będących mieszkańcami obszarów wiejskich.

Interesującym zagadnieniem podjętym w artykule jest diagnoza stanu obecnego: czy i w jakim stopniu respondenci doświadczają wykluczenia komunikacyjnego? Zostaną zaprezentowane odpowiedzi na następujące pytania szczegółowe:

1. Jak uczniowie oceniają dostępność komunikacyjną miejscowości zamieszkania?
2. W jaki sposób uczniowie docierają do szkoły?
3. Jak uczniowie oceniają jakość obsługi swoich miejscowości przez komunikację zbiorową?
4. Ilu uczniów ma prawo jazdy?

Do badania wykorzystano kwestionariusz ankiety zawierający 40 pytań. Badaną próbę stanowili pełnoletni uczniowie uczęszczający do szkół ponadpodstawowych (do udziału w badaniu zaproszono wszystkich pełnoletnich uczniów klas trzecich i czwartych szkół ponadpodstawowych z trzech powiatów województwa dolnośląskiego). Łącznie do szkół dostarczono 1000 egzemplarzy kwestionariusza ankiety. Ze względu na kryteria selekcji materiału do ostatecznej analizy wykorzystano 635 ankiet. Badania prowadzono od września do grudnia 2021 roku.

Województwa dolnośląskie i zachodniopomorskie łączy skomplikowana historia ziem, które do Polski wróciły po drugiej wojnie światowej. Także pod względem stopnia zurbanizowania oraz przebiegu procesów dezagraryzacji regiony te wykazują wiele podobieństw. Wprawdzie w województwie zachodniopomorskim jest relatywnie więcej większych gospodarstw rolnych, ale na mechanizmy wykluczenia komunikacyjnego nie ma to zbyt wielkiego wpływu. Według danych z PSR 2022²² w województwie zachodniopomorskim średnia powierzchnia gospodarstwa rolnego UR wyniosła 32,5 ha, na Dolnym Śląsku 17,4 ha, przy średniej dla Polski 11,4 ha.

²² *Powszechny Spis Rolny 2020 – wyniki ostateczne w województwie zachodniopomorskim*, Urząd Statystyczny w Szczecinie, dostęp 22.10.2022, <https://szczecin.stat.gov.pl/opracowania-biezace/opracowania-sygnalne/powszechny-spis-rolny-2020/powszechny-spis-rolny-2020-wyniki-ostateczne-w-województwie-zachodniopomorskim,2,1.html>.

Badania realizowano na terenie województwa dolnośląskiego w powiatach: górowskim, milickim i oleśnickim (obszary te różnią się pod względem wielkości, położenia i liczby ludności).

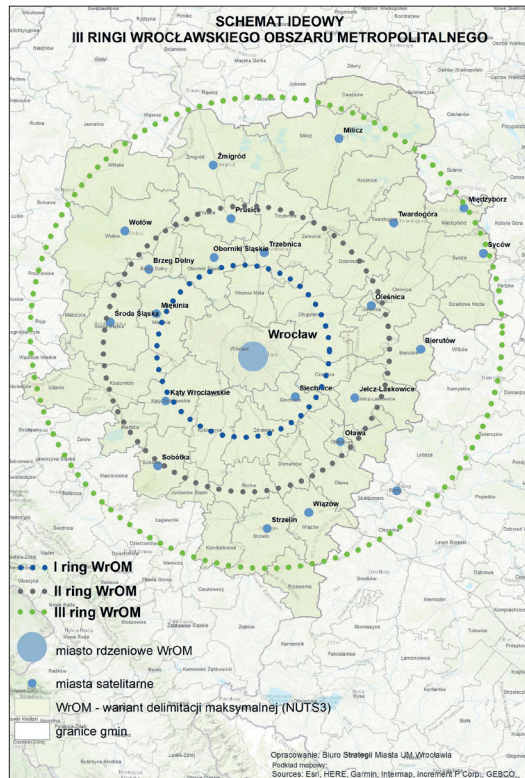
Powiat oleśnicki składa się z ośmiu gmin – gmina miejska Oleśnica; gminy miejsko-wiejskie: Bierutów, Międzybórz, Syców i Twardogóra; gminy wiejskie: Dobroszyce, Dziadowa Kłoda oraz Oleśnica. Powierzchnia powiatu wynosi 1050 km². Na obszarze tym mieszka ponad 107 tys. mieszkańców²³. W Oleśnicy funkcjonuje kilka dużych firm produkcyjnych, np. GKN Driveline (firma produkująca części samochodowe, zatrudniająca ponad 1000 osób) i ROM (zakład wytwarzający meble tapicerowane, w którym zatrudnionych jest ok. 400 osób). Dobre połączenie drogowe z Wrocławiem sprawia, że Oleśnica pozostaje pod silnym wpływem dużego ośrodka miejskiego.

Powiat górowski położony jest w północnej części województwa dolnośląskiego (powierzchnia 738,11 km²). Od zachodu graniczy z powiatami głogowskim i lubińskim, od południa z powiatem wołowskim i trzebnickim, od północy z powiatem rawickim (woj. wielkopolskie), zaś od północnego zachodu z powiatem wschowskim (woj. lubuskie). Jest to obszar szerokich pradolin rzecznych Odry i Baryczy. W skład powiatu wchodzi cztery gminy – miejsko-wiejskie Góra i Wąsosz oraz dwie gminy wiejskie – Niechlów i Jemielno. Ponad 70% obszaru (pow. 738 km²) zajmują obszary objęte programem Natura 2000. Rozległe lasy (36% powierzchni powiatu) oraz tereny podmokłe sprawiają, że w gminie popularnością cieszy się myślistwo. Powiat liczy 34 362 mieszkańców²⁴.

Powiat milicki znajduje się w północno-wschodniej części Dolnego Śląska, w dolinie rzeki Baryczy, przy granicy z Wielkopolską. Powierzchnia analizowanej jednostki terytorialnej wynosi 714, 93 tys. km². Sąsiaduje: od północy – z powiatem krotoszyńskim, od wschodu – z powiatem ostrowski, od północnego wschodu – z powiatem rawickim, od południowego zachodu – z powiatem trzebnickim, od południowego wschodu – z powiatem oleśnickim. W jego skład wchodzi trzy gminy – gminy wiejskie: Cieszków i Krośnice oraz gmina miejsko-wiejska – Milicz. Obszar powiatu – 715 km² – w znacznej mierze zajmują tereny leśne i stawy – Stawy Milicze zostały wpisane na listę *Living Lakes*. Na terenie powiatu milickiego znajduje się Park Krajobrazowy Dolina Baryczy. Znacząca liczba ośrodków wypoczynkowych (hotele, agroturystyka) wskazuje na dobrze rozwinięty sektor turystyczny.

²³ Bank Danych Lokalnych, dostęp 21.12.2022, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start>.

²⁴ Tamże.



Rycina 1. Wrocławski obszar metropolitalny

Źródło: WrOM, dostęp 22.08.2022, <https://www.wroclaw.pl/wroclaw-przyszlosci/wrom>.

Dla podjętej problematyki ważne było podkreślenie lokalizacji powiatów w ramach wrocławskiego obszaru metropolitalnego (WrOM)²⁵. Zgodnie z przyjętą ideą trzech ringów (ryc. 1) badane powiaty znajdują się w ringu drugim (powiat olesnicki), ringu trzecim (powiat milicki) i poza oddziaływaniem obszaru funkcjonalnego (powiat górowski). Olesznica znajduje się ok. 30 kilometrów od Wrocławia, Milicz – ok. 60 km, Góra – ok. 90 km. Podstawowe wskaźniki charakteryzujące badane powiaty zostały zaprezentowane w tabeli 1.

²⁵ *Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym*, Wrocław 2015, dostęp 21.12.2022, https://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-14-334-e_publicacja_projektu_studium_spojnosci.html.

Tabela 1. Wybrane wskaźniki charakteryzujące powiat oleśnicki, górowski i milicki

Powiat	Oleśnicki	Górowski	Milicki
Liczba ludności	107 182	34 362	36 702
Powierzchnia (tys. km ²)	105	715	715
Zarejestrowane samochody (na 1000 osób)	670,6	743,2	748,7
Liczba autobusów	199 (118 w wieku 26+)	112 (97 w wieku 26+)	77 (42 w wieku 26+)
Stopa bezrobocia rejestrowanego (%)	6,7	15,7	6,9

Źródło: BDL, Vademecum Samorządowca GUS za 2020 r.

Charakterystyka badanych

W badaniu wzięło udział 635 osób. Respondentami byli uczniowie klas trzecich i czwartych szkół ponadpodstawowych (przeważali uczniowie uczęszczający do liceów ogólnokształcących) (tab. 2). Ankiety wypełniano w czasie obustrzeń epidemiologicznych, jednak pomimo trudności w nawiązaniu kontaktu, wszystkie szkoły ogólnokształcące wzięły udział w badaniu. Udział respondentów z techników jest porównywalny do procentowego udziału uczniów z tych szkół w skali województwa. Wśród badanych występuje niedobór uczniów ze szkół branżowych. Niski stopień zwrotów ankiet ze szkół branżowych spowodowany był brakiem odpowiedzi ze strony szkół. Sytuację tę można częściowo usprawiedliwić pandemią COVID-19 oraz terminem odbywania praktyk zawodowych, które uniemożliwiły uczniom udział w badaniu.

Tabela 2. Liczba uczniów a typ szkoły (n = 635)

Typ szkoły	Częstość	Procent
Liceum ogólnokształcące	344	54
Technikum	260	41
Szkoła branżowa/zawodowa	31	5
Ogółem	635	100

Źródło: badania własne.

W badaniu wzięło udział 350 kobiet (55%) oraz 285 mężczyzn (45%). Odnotowano niewielką przewagę respondentów z miasta (51,7%). Mogły na to wpłynąć dwa

czynniki – po pierwsze, wykształcenie ogólne jest zwykle mocniej doceniane przez ludność miejską²⁶. Po drugie, ludność z obszarów wiejskich bardziej ceni wykształcenie zawodowe dające konkretny fach i możliwość podjęcia pracy²⁷. Część pytań w kwestionariuszu ankiety była poprzedzona filtrem i skierowana tylko do mieszkańców wsi. Wśród badanych zdecydowanie przeważały osoby mające 19 lat (tab. 3).

Tabela 3. Wiek badanych

Wiek	Częstość	Procent
18	72	11
19	381	60
20	167	26
21+	15	3
Ogółem	635	100

Źródło: badania własne.

Na funkcjonowanie rodziny w dużym stopniu wpływa kondycja ekonomiczna gospodarstwa domowego, decydująca o standardzie życia: poziomie konsumpcji, dostępie do różnego rodzaju dóbr, możliwości swobodnego poruszania się, realizacji pasji oraz wielu innych spraw, wpływających na jakość życia. Zadano pytanie również o ten wymiar. Pamiętając, że obiektywny wskaźnik sytuacji materialnej byłby trudny do rzetelnego pomiaru, a uczniowie mogą nie dysponować wiedzą na temat dochodów przypadających na osobę w rodzinie, spytano o subiektywną ocenę kondycji ekonomicznej gospodarstw domowych (tab. 4).

Stwierdzono, że 3/4 młodzieży żyje w warunkach, które sami oceniają jako dobre i bardzo dobre, 1/4 młodych określiła warunki życia jako przeciętne lub poniżej przeciętnych.

Ogólnopolskie badania CBOS z 2021 roku przynoszą nieco mniej optymistyczne wyniki²⁸, wśród ogółu badanych luksus zadeklarowało 3% badanych, życie dobre – 28%, życie na średnim poziomie – 54%, życie skromne – 13%, życie na poziomie niepozwalającym na zaspokojenie podstawowych potrzeb – 1% badanych. Jednocześnie w kategorii osób w wieku 18–24 lata 49% respondentów przyznało, że żyje dobrze lub bardzo dobrze.

²⁶ Wojciech Kazanecki, *Szkola a nierówności społeczne* (Warszawa: Centrum Badania Opinii Społecznej, 2018), 30–31.

²⁷ Tamże.

²⁸ Małgorzata Omyłka-Rudzka, *Oceny sytuacji finansowej gospodarstw domowych po roku epidemii* (Warszawa: Centrum Badania Opinii Społecznej, 2021), 4, dostęp 14.11.2022, https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2021/K_045_21.PDF.

Tabela 4. Sytuacja ekonomiczna rodziny respondentów a miejsce zamieszkania (n = 632)

Wyszczególnienie		Miasto	Wieś	Ogółem
Żyjemy bardzo skromnie – nie wystarcza na podstawowe potrzeby	n	2	1	3
	%	0,6	0,3	0,5
Żyjemy skromnie – wystarcza na podstawowe potrzeby	n	22	19	41
	%	6,7	6,2	6,5
Żyjemy średnio – wystarcza na wszystko, ale nie oszczędzamy na przyszłość	n	65	48	113
	%	19,9	15,7	17,9
Żyjemy dobrze – wystarcza na wszystko i oszczędzamy na przyszłość	n	187	183	370
	%	57,4	59,8	58,5
Żyjemy bardzo dobrze – możemy pozwolić sobie na pewien luksus	n	50	55	105
	%	15,3	18,0	16,6
Ogółem	n	326	306	632
	%	100,0	100,0	100,0

Źródło: badania własne.

Sytuacja ekonomiczna w istotny sposób wiąże się z wiekiem, wykształceniem oraz miejscem zamieszkania. Badania wykazały, że w gorszej sytuacji znajdują się osoby starsze, gorzej wykształcone, mieszkające na obszarach wiejskich²⁹. Z ankiet wynikało, że nieco większym optymizmem w ocenie sytuacji ekonomicznej cechowali się uczniowie z obszarów wiejskich (tab. 4). Wśród odsetka osób, które zadeklarowały najlepszą sytuację ekonomiczną – „możemy pozwolić sobie na pewien luksus”, osoby ze wsi wybrały tę odpowiedź częściej (18%) niż mieszkańcy miasta (15,3%). Najwięcej wskazań uzyskała odpowiedź, że rodzinie starcza na wszystko i możliwe jest oszczędzanie na przyszłość, w tym przypadku również nieco częściej wybierali tę odpowiedź mieszkańcy wsi. Taki rozkład odpowiedzi można tłumaczyć nadreprezentacją uczniów z liceów ogólnokształcących. Trzech mężczyzn (dwóch z miasta i jeden ze wsi) wybrało odpowiedź sugerującą, że posiadane środki nie wystarczają na zaspokojenie podstawowych potrzeb.

Dostępność komunikacyjna

W literaturze poświęconej komunikacji zbiorowej wymienia się siedem oczekiwań/zadań stawianych przed transportem zbiorowym. Dwa pierwsze brzmią: „Transport

²⁹ Tamże.

zbiorowy zabiera mnie, gdzie chcę i kiedy chcę”³⁰ oraz „Transport zbiorowy zabiera mnie, gdzie chcę i jest na tyle częsty, że zaspokaja moje potrzeby”³¹.

Analizując dostępność komunikacyjną, należy najpierw uzyskać odpowiedź na pytanie, czy w miejscu zamieszkania respondenta znajdują się jakiegokolwiek przystanki transportu zbiorowego (nawiązując do przywołanego powyżej punktu pierwszego). Brano pod uwagę obiekty czynne oraz nieczynne. Kafeteria odpowiedzi składała się z 5 możliwości.

Tabela 5. Obecność przystanków transportu zbiorowego a lokalizacja miejscowości respondenta (n = 633)

Wyszczególnienie		Jest to siedziba gminy	Znajduje się w obrębie 5 km od siedziby gminy	Znajduje się w obrębie powyżej 5 km od gminy	Ogółem
Przystanki autobusowe czynne	n	325	108	149	582
	%	96,7	92,3	82,8	91,9
Przystanki autobusowe nieczynne	n	21	7	25	53
	%	6,3	6,0	13,9	8,4
Stacje kolejowe	n	261	24	20	305
	%	77,7	20,5	11,1	48,2
Stacje kolejowe nieczynne	n	16	3	5	24
	%	4,8	2,6	2,8	3,8
Nie ma przystanków komunikacji zbiorowej	n	0	2	9	11
	%	0,0	1,7	5,0	1,7
Ogółem	n	336	117	180	633
	%	53,1	18,5	28,4	100,0

Źródło: badania własne.

Odnotowano ogólną tendencję wskazującą na to, że im dalej od siedziby gminy (będącej najczęściej, ale nie zawsze ośrodkiem miejskim), tym wzrasta liczba nieczynnych przystanków autobusowych lub nie ma ich w ogóle. Obserwacja ta pokrywała się z danymi zawartymi w raportach przygotowywanych dla poszczególnych województw.

Im dalej od Trójmiasta i głównych szlaków komunikacyjnych (szczególnie linii kolejowej Słupsk–Tczew), tym więcej jest takich słabo połączonych miejscowości³².

³⁰ Jarrett Walker, *Human transit how clearer thinking can enrich our communities and lives* (Waszyngton: Island Press, 2012), 24.

³¹ Steven Higashide, *Better Buses, Better Cities. How to plan, run and win the fight for effective transit* (Waszyngton: Island Press, 2019), 17.

³² Guzik i in., *Dostępność (...) pomorskim*, 93.

Im dalej od Szczecina, Koszalina i głównych szlaków komunikacyjnych, tym więcej jest takich słabo połączonych miejscowości³³.

Z oceną dostępności wiąże się punkt drugi, czyli odpowiedź na pytanie, czy transport zbiorowy zaspokaja potrzeby uczniów. W tabeli 6 zaprezentowano odpowiedzi na pytanie o ocenę rozkładu kursowania autobusów i pociągów.

Ponad połowa badanych we wszystkich trzech powiatach nie była zadowolona z funkcjonujących rozkładów jazdy. Opinia ta została potwierdzona w odpowiedziach na pytanie dotyczące sposobów, w jaki uczniowie docierają do szkoły. Odnotowano istotne różnice w ocenie rozkładów jazdy, a typem szkoły, do której uczęszczali respondenci. Najbardziej krytyczni w opiniach byli uczniowie liceów ogólnokształcących (62,3%), a najmniej uczniowie szkół zawodowych (37,5%).

Tabela 6. Ocena rozkładów kursów komunikacji (n = 354)

Wyszczególnienie	Częstość	Procent
Jestem zadowolony/-a z rozkładu kursów	43	12,1
Jestem niezadowolony/-a z rozkładu kursów	200	56,5
Trudno powiedzieć	111	31,4
Ogółem	354	100,0

Źródło: badania własne.

Sposoby docierania do szkoły

W raporcie na temat województwa zachodniopomorskiego zamieszczono następującą informację:

dostęp do placówek szkolnych wymaga (poza oczywiście ich obecnością) odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej oraz organizacji transportu publicznego. Szczególnie dotyczy to ponadpodstawowego szkolnictwa, bo korzystająca zeń młodzież przemieszcza się samodzielnie, najczęściej nie korzystając z prywatnego transportu samochodowego³⁴.

Bazując na wynikach przeprowadzonych badań, stwierdzono, że stan ten zmienia się diametralnie wraz z wiekiem badanych osób (tab. 7).

³³ Guzik i in., *Dostępność (...) zachodniopomorskim*, 85.

³⁴ Tamże, 95.

Tabela 7. Sposoby docierania do szkoły

Wyszczególnienie	Częstość	Procent
Dojeżdżam autobusem	104	26,1
Dojeżdżam koleją	27	6,8
Dojeżdżam rowerem, skuterem	8	2,0
Dojeżdżam własnym samochodem	179	44,9
Rodzice mnie odwożą	39	9,8
Podrzucają mnie krewni, sąsiedzi jadący rano do pracy	21	5,3
Przejazdami łączonymi (np. część drogi koleją, część samochodem)	7	1,8
Inna odpowiedź	14	3,5
Ogółem	399	100,0

Źródło: badania własne.

Im starsi respondenci, tym częściej deklarowali, że dojeżdżają do szkoły samochodem, taką odpowiedź zaznaczyło 38,8% 19-latków oraz 74,8% 20-latków. Jednym z najważniejszych argumentów przywoływanych w celu wyjaśnienia tego zjawiska, była chęć zaoszczędzenia czasu oraz pozostanie niezależnym od środków transportu zbiorowego. Pierwszy samochód, często nabywany zaraz po ukończeniu 18. roku życia, daje poczucie wolności, a ponadto dla wielu osób jest czynnikiem wpływającym na podniesienie prestiżu, jakim cieszy się dana osoba w grupie rówieśniczej.

Dojazdy autobusem miały najwyższy wskaźnik w grupie 18-latków, czyli osób, które jeszcze (potencjalnie) nie mają prawa jazdy. Uzyskana zależność jest istotna statystycznie, siła związku jest umiarkowana, $\Phi = 0,475$. Z dużym prawdopodobieństwem możemy stwierdzić, że większość badanych w nieodległej przyszłości dołączy do swoich rówieśników jeżdżących prywatnymi środkami transportu.

Blisko 1/4 uczniów z miejscowości oddalonych od szkoły do 5 km jest dowożona przez rodziców lub inne osoby jadące rano do pracy. Zjawisko to możemy wyjaśnić procesem suburbanizacji, które zachodzi nie tylko wokół miast dużych, ale również w mniejszej skali wokół miast mniejszych, powiatowych³⁵. Również wśród uczniów z miejscowości położonych w odległości do 5 km od siedziby gminy, najwyższe wskaźniki uzyskała odpowiedź – „dojeżdżam własnym samochodem”. Łącznie z tych obszarów blisko 3/4 uczniów korzysta z transportu indywidualnego.

³⁵ Katarzyna Kajdanek, *Suburbanizacja po polsku* (Kraków: Nomos, 2012).

Tabela 8. Sposoby docierania do szkoły a miejsce zamieszkania (n = 399)

Wyszczególnienie		Jest to siedziba gminy	Znajduje się w obrębie 5 km od siedziby gminy	Znajduje się w obrębie powyżej 5 km od siedziby gminy	Ogółem
Dojeżdżam autobusem	n	22	19	63	104
	%	20,6	16,7	35,4	26,1
Dojeżdżam koleją	n	17	5	5	27
	%	15,9	4,4	2,8	6,8
Dojeżdżam rowerem, skuterem	n	1	3	4	8
	%	0,9	2,6	2,2	2,0
Dojeżdżam własnym samochodem	n	48	55	76	179
	%	44,9	48,2	42,7	44,9
Rodzice mnie odwożą	n	5	18	16	39
	%	4,7	15,8	9,0	9,8
Podrzucają mnie krewni, sąsiedzi jadący rano do pracy	n	4	10	7	21
	%	3,7	8,8	3,9	5,3
Przejazdami łączonymi (np. część drogi koleją, część samochodem)	n	3	1	3	7
	%	2,8	0,9	1,7	1,8
Inna odpowiedź	n	7	3	4	14
	%	6,5	2,6	2,2	3,5
Ogółem	n	107	114	178	399
	%	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: badania własne.

Warto dodać, że według badaczy, mieszkańcy przedmieść, obszarów wokół dużych miast, takich jak np. Wrocław czy Warszawa, których z miastem wiąże wykonywany zawód i nie muszą mieć samochodu (obszary te są zazwyczaj dość dobrze skomunikowane przez transport zbiorowy), jednak go mają. „Posiadanie samochodu nie jest więc koniecznością życiową, ale raczej wiąże się z zamożnością i statusem społecznym”³⁶. Podróżowanie samochodem jest więc wpisane w pewien wzorzec, który jest odtwarzany przez kolejne pokolenia. Wzorzec ten nie jest multiplikowany najczęściej z powodów materialnych lub zdrowotnych.

³⁶ Stanny i in., *Monitoring*, 43.

Ocena jakości obsługi miejscowości przez transport zbiorowy

Ważnym uzupełnieniem prowadzonych wątków jest analiza oceny jakości obsługi miejscowości świadczonych przez transport zbiorowy.

Tabela 9. Ocena jakości obsługi miejscowości przez transport zbiorowy (n = 635)

Wyszczególnienie	Miasto		Wieś	
	<i>M</i>	<i>D</i>	<i>M</i>	<i>D</i>
Komfort podróży	2,66	3	2,58	2
Wygląd i stan przystanków autobusowych	2,27	2	2,32	1
Wygląd i stan przystanków kolejowych	1,97	1	1,40	0
Stan tablic z rozkładami jazdy	2,39	2	1,91	1
Czytelność rozkładów jazdy	2,71	2	2,20	1
Punktualność przyjazdów autobusów	2,39	3	2,63	3
Punktualność przyjazdów pociągów	2,84	4	1,64	0
Zawodność połączeń– wypadanie kursów autobusów	2,24	3	2,22	1
Czystość autobusów	2,47	3	2,75	3
Czystość przedziałów w pociągach	2,53	3	1,66	0
Kompetencja personelu (np. czy kierowcy jeżdżą bezpiecznie)	3,19	4	3,47	4
Dostęp do informacji (np. w wypadku odwołania kursu)	1,81	1	1,75	1

Źródło: badania własne.

W tabeli 9 zawarto zestawienie wartości średnich (*M*) i najczęściej występujących (*D*), w ocenie różnych aspektów jakości obsługi (skala od 0 do 5 pkt). Wyniki wskazują, że ocena jakości zależy od miejsca zamieszkania respondenta. Najlepiej, przez obie kategorie badanych, została oceniona kompetencja personelu, co ciekawe nieco wyżej te kompetencje ocenili mieszkańcy wsi (3,47 pkt).

Mieszkańcy miast dość wysoko ocenili punktualność przyjazdów pociągów, większość mieszkańców wsi nie ma stacji ani przystanku kolejowego w swoich miejscowościach, stąd dominanta wyniosła 0.

Kwestie związane z punktualnością i czystością autobusów wzbudzają ambiwalentne odczucia. Interesująca jest różnica w ocenie komfortu jazdy. Dla uczniów z miast dominanta wyniosła 3, dla uczniów ze wsi 2. Można zaryzykować tezę, że na linii obsługujące miejscowości z obszarów wiejskich częściej wyjeżdża starszy

tabor, aby potwierdzić te przypuszczenia, należałoby jednak prowadzić kolejne badania.

Przeprowadzone badanie potwierdziło pewną koherencję między oceną jakości usług świadczonych przez transport publiczny a miejscem zamieszkania badanych uczniów. Mimo że pociągów jest niewiele, to ocena jakości usług świadczonych przez kolej, w opiniach uczniów z miast, jest wyższa niż ocena usług świadczonych przez transport autobusowy.

Prawo jazdy

Prawo jazdy kategorii B uprawniające do poruszania się samochodami osobowymi oraz dostawczymi DMC poniżej 3,5 tony można zdobyć, kończąc kurs oraz zdając państwowy egzamin po ukończeniu 18. roku życia. Ankietowani wrocławscy uczniowie potwierdzili informację, że samochód osobowy jest dla młodych osób marzeniem, które ma zapewnić im niezależność³⁷. O popularności transportu indywidualnego świadczą wyniki badań zawarte w opracowaniu *Transportowe zwyczaje Polaków*³⁸. Prawo jazdy jest więc pierwszym krokiem w osiągnięciu wspomnianej niezależności.

Posiadanie prawa jazdy zadeklarowało 55% kobiet i 60% mężczyzn. Rozkład ze względu na miejsce z miejsca zamieszkania zaprezentowano w tabeli 10.

Tabela 10. Posiadanie prawa jazdy a miejsce zamieszkania (n = 635)

Wyszczególnienie		Miasto	Wieś	Ogółem
Tak	n	174	187	361
	%	53,0	60,9	56,9
Nie	n	154	120	274
	%	47,0	39,1	43,1
Ogółem	n	328	307	635
	%	100,0	100,0	100,0

Źródło: badania własne.

³⁷ Miłosz Cichuta, Dominik Ostraszewski, Karolina Boguszewicz, Mateusz Respond, Wiktoria Romańczuk, *Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół* (Raport komisji ds. Wykluczania Komunikacyjnego przy Młodzieżowej Radzie Miasta Wrocławia Wrocław 2021), dostęp 22.12.2022, <https://mrmw.um.wroc.pl/wp-content/uploads/2021/06/24.06.2021-Analiza-wykluczenia-komunikacyjnego-uczniow-wroclawskich-szkol.pdf>.

³⁸ *Transportowe zwyczaje Polaków*, busradar.pl, dostęp 22.12.2022, <https://www.busradar.pl/blog/transportowe-zwyczaje-polakow>.

Powiat milicki charakteryzuje się dużym udziałem terenów leśnych, praca w tym sektorze jest marzeniem wielu uczniów szkół w Miliczu, nie dziwni zatem, że blisko 3/4 (74,8%) uczniów z tego powiatu zadeklarowało posiadanie prawa jazdy. W powiecie oleśnickim wskaźnik ten wyniósł 49,8%, w powiecie górowskim 44,2%.

Większy udział osób ze wsi w grupie posiadającej prawo jazdy ma również swoje odzwierciedlenie w badaniach. „Częstość używania samochodu związana jest z miejscem zamieszkania – mieszkańcy wsi i mniejszych miejscowości częściej deklarują, że prowadzą samochód codziennie lub prawie codziennie”³⁹. Dla uczniów z obszarów wiejskich, które w mniejszym lub większym stopniu dotknięte są problemem wykluczenia w dostępie do transportu publicznego, posiadanie prawa jazdy zdaje się być koniecznością. Samochód to nie tyle symbol statusu, co niezbędne narzędzie do tego, aby kontynuować naukę, podjąć pracę lub załatwić codzienne potrzeby.

Podsumowanie

Wraz ze wzrostem odległości między miejscowością, w której mieszka respondent, a siedzibą gminy, spada dostępność transportu publicznego. Przedstawione wnioski pokrywają się z obserwacjami Michała Barana oraz Duszana Józefa Augustyna⁴⁰, którzy dowodzili, że zawodność transportu publicznego może wzmacniać inne wymiary wykluczenia społecznego. Ograniczenia w transporcie zbiorowym są najbardziej odczuwane przez osoby niezmotoryzowane, wśród których są grupy już wcześniej usytuowane w słabszej pozycji: osoby niezamożne, starsze oraz młodzież przed ukończeniem 18. roku życia. Oferta komunikacji autobusowej oraz kolejowej jest dla badanych nieatrakcyjna. Ponad połowa uczniów (56,5%) krytycznie ocenia rozkład kursów. Najbardziej niezadowoleni są uczniowie liceów ogólnokształcących (62,3%), najmniej uczniowie szkół zawodowych (37,5%).

Uczniowie szkół ponadpodstawowych najczęściej jako środek transportu do szkoły wskazywali samochód osobowy (44,9%). Ponad 15% badanych jest dowożona przez rodzinę lub osoby jadące do pracy. Łącznie ponad 60% badanych korzysta z indywidualnych środków transportu. Z autobusów i pociągów korzysta 1/3 badanych. Dla wielu respondentów, mieszkańców wsi, samochód jest obecnie niezbędny do normalnego funkcjonowania (dostęp do edukacji oraz do większości usług podstawowych). Zakup kolejnego samochodu do gospodarstwa domowego, w momencie

³⁹ Małgorzata Omyłka-Rudzka, *Styl jazdy polskich kierowców* (Warszawa: Centrum Badania Opinii Publicznej, 2017), 4, dostęp 21.12.2022, https://cbos.pl/SPISKOM.POL/2017/K_086_17.PDF.

⁴⁰ Michał Baran, Duszana Józef Augustyn, „The evaluation of transport exclusion in the peripheral cross-border areas of Central Europe in the context of applicability of information-based carpooling”, *Sustainability*, 13 (2021), 6.

ukończenia przez dziecko 18. roku życia, wydaje się racjonalnym zachowaniem, szczególnie w sytuacji, gdy występuje niesatysfakcjonująca podaż usług transportu zbiorowego. Można zadać pytanie, jak długo, ze względu na dobro wspólne, będzie trwał ten impas?

Z analizy jakości obsługi miejscowości przez transport zbiorowy wynika, że najslabiej ocenione zostały wygląd i stan przystanków autobusowych i kolejowych. Oprócz spektakularnych, ale relatywnie rzadkich przypadków rewitalizacji dworców kolejowych, w zdecydowanej większości mniejszych miejscowości miejsca te zachęcają do wspólnego spędzania czasu.

Wymowne, że gdy za granicą mieszkańcy są skłonni dopłacać do transportu publicznego w ramach wyrównywania szans oraz organizują pilotażowe programy mające na celu ograniczenie wykluczenia transportowego⁴¹, w Polsce spada liczba regularnych połączeń autobusowych. Taki stan rzeczy powoduje, że mieszkańcy obszarów wiejskich zmuszeni są do samodzielnego poszukiwania rozwiązań. Ponad połowa – 56,9% badanych deklaruje posiadanie prawa jazdy. Uzyskanie prawa jazdy dla wielu osób staje się pierwszym krokiem do budowania niezależności, równie często jest koniecznością wynikającą z chęci dalszej edukacji lub braku możliwości podjęcia pracy w miejscu zamieszkania. Przywołane powyżej wskaźniki świadczą o tym, że wzrost liczby używanych samochodów, przy jednoczesnym spadku ich ceny, to współczesna odpowiedź na komunikacyjne bolączki mieszkańców wsi. Problem w tym, że niewiele osób zdaje sobie sprawę z długofalowych konsekwencji takiego stanu rzeczy.

Bibliografia

- Baran, Michał, Augustyn Józef Duszan. „The evaluation of transport exclusion in the peripheral cross-border areas of Central Europe in the context of applicability of information-based carpooling”. *Sustainability* 13 (2021), 6: 1–21.
- Binder, Julia, Antje Matern. „Mobility and social exclusion in peripheral regions”. *European Planning Studies* 28 (2020): 1049–1067.
- Błażewski, Maciej. „Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego”. W: *Spółdzielnie socjalne oraz organizacje pozarządowe wsparciem dla zagrożonych wykluczeniem*, red. Jolanta Blicharz, Tadeusz Kocowski, Mateusz Paplicki, Lidia Zacharko, 11–20. Wrocław: E-Wydawnictwo. Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa. Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, 2019.
- Dennis, Kingsley, John Urry. *After the car*. Cambridge: Polity, 2009.
- Guzik, Robert. „Transport publiczny a dostępność na obszarach wiejskich Szwajcarii”. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG* 19 (2016), 4: 49–61.

⁴¹ Robert Guzik, „Transport publiczny a dostępność na obszarach wiejskich Szwajcarii”, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19 (2016), 4.

- Higashide, Steven. *Better Buses, Better Cities. How to plan, run and win the fight for effective transit*. Waszyngton: Island Press, 2019.
- Kajdanek, Katarzyna. *Suburbanizacja po polsku*. Kraków: Nomos, 2012.
- Kazanecki, Wojciech. *Szkola a nierówności społeczne*. Warszawa: Centrum Badania Opinii Społecznej, 2018.
- Kozanecka, Maria. *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce*. Kraków: Wydawnictwo Naukowe WSP, 1980.
- Lieszkovszky, Jozsef Pal. „Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas”. *Deturope* 10 (2018), 3: 214–227.
- Melosik, Zbyszko. *Samochód. Tożsamość, wolność, przestrzeń*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM, 2020.
- Stanley, Janet. *Improving Public Transport to Meet Community Needs: A Warrnambool Case-Study*. Melbourne, Australia: Bus Association Victoria and Warrnambool Bus Lines, 2004.
- Stanny, Monika, Andrzej Rosner, Łukasz Komorowski. *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika*. Warszawa: Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, 2018.
- Szczepański, Jacek. „Użytkowanie samochodu na wsi i w mieście”. W: *Społeczności lokalne w procesach przemian*, red. Małgorzata Dziekanowska, Barbara Szczepańska, 191–213. Kraków: Wydawnictwo Nomos, 2021.
- Taylor, Zbigniew, Ariel Ciechański. *Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE*. Warszawa: Wydawnictwo IGiPZ, 2017.
- Walker, Jarrett. *Human transit how clearer thinking can enrich our communities and lives*. Waszyngton: Island Press, 2012.
- Wasilewski, Krzysztof. *Młodzież wiejska na uniwersytecie – droga na studia, mechanizmy alokacji, postawy wobec studiów*. Toruń: Wydawnictwo Naukowe Mikołaja Kopernika, 2013.

Źródła internetowe

- Bank Danych Lokalnych. Dostęp 21.12.2022. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start>.
- Chrzanowski, Przemysław. *Gdzie się podziały autobusy?* witrynawiejska.org.pl. Dostęp 22.12.2022. <https://witrynawiejska.org.pl/2019/07/15/gdzie-sie-podzialy-autobusy>.
- Cichuta, Miłosz, Dominik Ostraszewski, Karolina Boguszewicz, Mateusz Respond, Wiktor Romańczuk. *Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół* (Raport komisji ds. Wykluczenia Komunikacyjnego przy Młodzieżowej Radzie Miasta Wrocławia Wrocław 2021). Dostęp 22.12.2022. <https://mrmw.um.wroc.pl/wp-content/uploads/2021/06/24.06.2021-Analiza-wykluczenia-komunikacyjnego-uczniow-wroclawskich-szkol.pdf>.

- Debata. *PGR – mity i fakty wokół uspiętego kapitału*. Dostęp 21.12.2022. <http://konwent.zachodniopomorskie.pl/aktualnosci/189-debata-pgr-mity-i-fakty-wokol-uspionego-kapitalu.html>.
- Derewienko, Emilia. *Polska bez autobusów. PKS-yupadają, choć miały rosnąć w siłę*. 300gospodarka.pl. Dostęp 21.12.2022. <https://300gospodarka.pl/news/polska-bez-autobusow-pks-y-upadaja-choc-mialy-rosnac-w-sile>.
- Dybalski, Jakub. *Petr Susen: „Samochodoza jest powszechna na wsi, ale nie ma alternatywy”*. Dostęp 21.12.2022. <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/petr-susen-samochodoza-jest-powszechna-na-wsi-ale-nie-ma-alternatywy-64021.html>.
- Guzik, Robert, Arkadiusz Kołoś, Łukasz Fiedeń, Arkadiusz Kocaj, Krzysztof Wiedermann. *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie zachodniopomorskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarski Przestrzennej UJ, 2021. Dostęp 22.12.2022. <http://denali.geo.uj.edu.pl/publikacje.php?pdf=000265¬ka>.
- Guzik, Robert, Arkadiusz Kołoś, Łukasz Fiedeń, Arkadiusz Kocaj, Krzysztof Wiedermann. *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie zachodniopomorskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarski Przestrzennej UJ, 2020. Dostęp 22.12.2022. <http://denali.geo.uj.edu.pl/publikacje.php?pdf=000257¬ka=R3V6aWsgUi4sIEtvc30gQS4sIEZpZWRlbn0gTH0uLCBLb2NhaiBBLiwgV2llZGVyYWwFubiBLLiwgMjAyMCwgPEI+RG9zdGV9cG5vc3ljfSBrb211bmlrYWw5am5hIGkgemVsYQ>.
- Kolejne pytania do rządu ws. wykluczenia komunikacyjnego*. Transinfo.pl. Dostęp 21.12.2022. <https://transinfo.pl/interwencje/kolejne-pytania-do-rzadu-ws-wykluczenia-komunikacyjnego>.
- Omyłka-Rudzka, Małgorzata. *Ocena sytuacji finansowej gospodarstw domowych po roku epidemii*. Warszawa: Centrum Badania Opinii Społecznej, 2021. Dostęp 14.11.2022. https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2021/K_045_21.PDF.
- Omyłka-Rudzka, Małgorzata. *Styl jazdy polskich kierowców*. Warszawa: Centrum Badania Opinii Społecznej, 2017. Dostęp 21.12.2022. https://cbos.pl/SPISKOM.POL/2017/K_086_17.PDF.
- Powszechny Spis Rolny 2020 – wyniki ostateczne w województwie zachodniopomorskim*. Urząd Statystyczny w Szczecinie. Dostęp 22.10.2022. <https://szczecin.stat.gov.pl/opracowania-biezace/opracowania-sygnalne/powszechny-spis-rolny-2020/powszechny-spis-rolny-2020-wyniki-ostateczne-w-wojewodztwie-zachodniopomorskim,2,1.html>.
- Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym*. Wrocław 2015, Dostęp 21.12.2022, https://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-14_334e_publicacja_projektu_studium_spojnosci.html.
- Transportowe zwyczaje Polaków*. Busradar.pl. Dostęp 22.12.2022. <https://www.busradar.pl/blog/transportowe-zwyczaje-polakow/>.
- Vehicles in use Europe 2022*. Dostęp 21.12.2022. <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2022.pdf>.

Abstrakt

Wykluczenie komunikacyjne jest ważnym problemem społecznym. Badania literaturowe wskazują na deficyty w dostępności do komunikacji zbiorowej na obszarach wiejskich. Według badaczy w największym stopniu zagrożone wykluczeniem komunikacyjnym są: dzieci, młodzież (do osiągnięcia wieku, który pozwala na zdobycie prawa jazdy) oraz osoby starsze i schorwane. Uczniowie szkół ponadpodstawowych muszą w jakiś sposób dostać się do szkół, które zlokalizowane są w siedzibach gmin, najczęściej w miastach średnich i większych.

Celem artykułu było przedstawienie subiektywnego wymiaru zjawiska wykluczenia komunikacyjnego: opinii uczniów dotyczących dostępności komunikacyjnej miejscowości zamieszkania, sposobów docierania do szkoły, oceny jakości obsługi swoich miejscowości przez komunikację zbiorową, posiadania prawa jazdy. Badania realizowano w trzech powiatach województwa dolnośląskiego – górskim, milickim i oleśnickim.

Organization of commutes to secondary schools – coping with transportation exclusion

Abstract

In our article, we describe a specific category of transportation: public transportation. Its role is to provide mobility to individuals who, for certain reasons, cannot or do not want to use other means of transportation. The situation becomes problematic when this mode of transportation does not function properly. Identifying and signalling this problem should be the responsibility of the relevant institutions. Unfortunately, it is often various categories of users who are forced to handle this issue independently.

The aim of the article is to present the subjective dimension of the phenomenon of communicative exclusion: students' opinions regarding the communicative accessibility of their place of residence, ways of getting to school, the assessment of the quality of public transportation services in their areas, and the possession of a driver's license. The research was conducted in the former counties of Góra, Milicz, and Oleśnica in the Lower Silesian province.

Cytowanie

Barbara Szczepańska, Jacek Szczepański, „Organizacja dojazdów do szkół ponadpodstawowych – sposoby radzenia sobie z wykluczeniem komunikacyjnym”, *Przegląd Zachodniopomorski* 38 (2023), 67: 491–512. DOI: 10.18276/pz.2023.38-22.