

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2020, 23(5), 34–52

DOI 10.4467/2543859XPKG.20.030.13247

Otrzymano (Received): 16.11.2020

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 21.12.2020

Zaakceptowano (Accepted): 23.12.2020

Opublikowano (Published): 31.12.2020

BARIERY W PRZEMIESZCZANIU SIĘ OSÓB DOROSŁYCH NA OBSZARACH WYKLUCZONYCH TRANSPORTOWO – PRZYKŁAD REJONU KOMAŃCZY

Barriers in adults moving in transport based social excluded areas – an example from Komańcza area

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyńskiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: ariel@twarda.pan.pl



<https://orcid.org/0000-0002-4123-6533>

Cytacja:

Ciechański A., 2020, Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańcza, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(5), 34–52.

Abstrakt: W końcu czerwca 2017 r. na terenie powiatów obsługiwanych przez sanocki i brzozowski oddziały firmy Arriva Bus Transport Polska (dawniej PKS Brzozów i PKS Sanok), doszło do niespotykanego dotąd wycofania się ważnego przewoźnika obsługującego obszar kilku powiatów. W przeciwieństwie do wielu innych likwidowanych dawnych przedsiębiorstw PKS miał on jednak wciąż dominującą, a w części powiatów wręcz monopolistyczną, pozycję na rynku.

W ramach szerszego badania dotyczącego problematyki wykluczenia transportowego zostały zidentyfikowane zmiany w sieci publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze. To posłużyło do wskazania terenów najbardziej narażonych na ten niekorzystny proces. Jedną z takich jednostek podziału administracyjnego jest gmina Komańcza. Dlatego tu dodatkowo przeprowadzono badanie dotyczące aktualnych problemów transportowych osób dorosłych. Wykazało ono, że nie korzystają one z transportu publicznego, a wiele z nich było zmuszonych zakupić samochód z powodu niewystarczającej oferty przewoźników kolejowych i autobusowych.

Słowa kluczowe: Beskid Niski, Bieszczady, pozamiejski transport zbiorowy, wykluczenie transportowe, motoryzacja wymuszona

Abstract: At the end of June 2017, in the poviats served by the Sanok and Brzozów branches of Arriva Bus Transport Polska (formerly PKS Brzozów and PKS Sanok), an important carrier serving the area of several poviats withdrew unprecedentedly its services. Unlike many other former PKS enterprises that were being closed down, it still had a dominant, and even monopolistic, position on the market.

As part of a broader study on the issue of transport based social exclusion, changes in the collective public transport network in the studied area, were identified. This was used to indicate the areas most exposed to this unfavorable process. One of such administrative division units is the Komańcza commune. Therefore, an additional study was conducted on the current transport problems of adults. It showed that they did not use public transport, and many were forced to buy a car due to insufficient offer of rail and bus operators.

Keywords: Low Beskids, Bieszczady, suburban public transport, transport based social exclusion, forced motorization.

Wprowadzenie

Upłynęło 30 lat polskiej transformacji gospodarczo-ustrojowej. Jedną z gałęzi, których dotknęły najgłębsze przekształcenia, jest pozamiejski publiczny transport zbiorowy. Dziś można naocznie przekonać się, że na wielu słabiej zaludnionych obszarach paradygmat o samoregulującej ręce wolnego rynku okazał się nieprawdziwy, a coraz większe fragmenty kraju pozostają odcięte całkowicie, albo też okresowo od transportu publicznego.

Jeden z takich obszarów stanowi dawne województwo krośnieńskie i graniczące z nim gminy województwa małopolskiego, a w szczególności tereny pasm Beskidu Niskiego i Bieszczadów. Jeszcze 30 lat temu potrzeby transportowe mieszkańców na tym terenie zaspokajały liczne pociągi osobowe (a także dalekobieżne), nie tylko poruszające się wzdłuż linii Stróże–Jasło–Zagórz (kilkanaście par na dobę), ale także z satysfakcjonującą częstotliwością docierające do takich miejscowości, jak Łupków czy Krościenko. Badany obszar w tym okresie opłatała również gęsta sieć codziennych połączeń autobusowych obsługiwanych przez przedsiębiorstwa PKS.

Wystarczyło jednak 30 lat transformacji gospodarczo-ustrojowej by sytuacja transportowa na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczad uległa diametralnej i negatywnej zmianie. Jedną z jego części, którą szczególnie dotknęły te niekorzystne procesy jest rejon wsi Komańcza. Stąd decyzja o próbie przyjrzenia się panującej tam sytuacji bliżej.

W ramach badania¹ najpierw zostały zgromadzone dane dla 1990 i 2019 r. dotyczące liczby połączeń realizowanych na przedmiotowym terenie w różnych momentach ich kursowania. Na ich podstawie zostały wykreślone mapy umożliwiające wskazanie obszarów szczególnie narażonych na wykluczenie transportowe. Następnym ruchem było przeprowadzenie badania kwestionariuszowego wśród osób dorosłych.

1. Cel, przedmiot i zakres badań

Wykluczenie transportowe to narastający problem, dotąd w Polsce szerzej praktycznie nierozpoznany naukowo. Brakuje też identyfikacji zmian w polskiej sieci połączeń pozamiejskiego transportu autobusowego (dominuje w badaniach niestety dokumentu-

jące ujęcie statyczne). To zaskakujące, bowiem mobilność powinna być przyrodzonym prawem, a nie towarem.

Wciąż też odnotowuje się zbyt mało polskich badań dotyczących wykluczenia transportowego od strony dawnych użytkowników publicznego transportu zbiorowego oraz skutków tego procesu. Stąd podjęcie takiej tematyki badawczej przez autora. Celem niniejszego artykułu jest porównanie sieci publicznego transportu zbiorowego dla peryferyjnych obszarów górskich według stanu na 1990 i 2019 r., na przykładzie rejonu Komańczy i rozpoznanie skutków społecznych tego procesu z perspektywy jego dotychczasowych użytkowników, a także wskazanie czy można zauważyć w 2019 r. na przedmiotowym obszarze zjawisko motoryzacji wymuszonej.

Tak zdefiniowany powyżej cel pracy determinuje jej zakres czasowy na lata 1990-2019, ze szczególnym naciskiem położonym na obie skrajne daty.

Obszar niniejszych badań stanowi wieś Komańcza wraz z przyległymi miejscowościami. Zlokalizowana jest ona na obrzeżach województwa podkarpackiego, w powiecie sanockim. Według danych z Banku Danych Lokalnych w 2011 r. zamieszkiwały ją 893 osoby. Mieści się w niej siedziba Urzędu Gminy. Gmina Komańcza natomiast według tego samego źródła była zamieszkiwana w 2018 r. przez 4 625 osób i zaliczała się do obszarów depopulacyjnych – od 1997 r. liczba jej mieszkańców spadła o blisko 740 osób.

Przedmiot badań w niniejszej pracy stanowi **publiczny pozamiejski transport zbiorowy** (ptz). Bazując na definicji ptz z *Ustawy o transporcie publicznym* (2011) można przyjąć, że jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii lub sieci transportowej, dla którego organizatorem nie są jednostki samorządu miejskiego. O wiele większe znacznie dla dociekań w niniejszym opracowaniu ma jednak **wykluczenie społeczne** (ang. *social exclusion*). Według Schwanena i in. (2015), jako wykluczenie społeczne zwykle rozumie się brak uczestnictwa w życiu społecznym, gospodarczym i politycznym. Ma ono też szersze znaczenie niż ubóstwo i cechuje się wielowymiarowością i kumulatywnością. Oczywiście ograniczone zasoby finansowe i bezpieczeństwo często wzajemnie powiązane są z niskim wykształceniem i umiejętnościami, złym stanem zdrowia, małą siłą polityczną itp. Wykluczenie społeczne odznacza się też relatywnością w stosunku do innych osób lub grup. Ma też charakter dynamiczny i zmienia się w czasie. Jako zjawisko wielowymiarowe wpływa na osoby, gospodarstwa domowe jak również dzielnice i społeczności lokalne. Mężyk (2013) na podstawie dokumentów UE wskazuje natomiast, że wykluczenie społeczne to stan ograniczający jednostkom, gru-

¹ Artykuł powstał na podstawie badań w ramach realizacji projektu badawczego sfinansowanego przez NCN pt. *Empiryczne badania pilotażowe dotyczące problematyki wykluczenia transportowego na obszarach górskich na przykładzie powiatów Beskidu Niskiego i Bieszczad* (Miniatura 2, nr umowy 2018/02/X/HS4/00451).

pom czy wspólnotom dostęp do rynku pracy, obsługi zdrowotnej, edukacji itp., powodujący w konsekwencji niemożność uczestnictwa w wielu aspektach życia typowych dla ogółu społeczeństwa.

Bezpośrednio z wykluczeniem społecznym wiąże się tzw. **wykluczenie transportowe** (zwane też w Polsce niepoprawnie komunikacyjnym – ang. *transport based social exclusion*). Definiuje się je Jaroš (2017) jako wykluczenie społeczne osoby lub grupy ludzi oparte na (nie)dostępności transportowej. Pokrewnym pojęciem jest tu **niekorzystna sytuacja transportowa** (ang. *transport disadvantage*), czyli relatywny i dynamiczny wynik braku dostępu do podstawowych zasobów, działań i możliwości interakcji, a także umiejętności poznawczych, *know-how*, aspiracji i/lub autonomii w zakresie podróży i ich efektów zewnętrznych, jak również wpływu na proces decyzyjny w kontekście polityki transportowej i zarządzania nią. Niedogodności w transporcie mogą być zarówno bezwzględne, jak i względne oraz występują na poziomie indywidualnym i zbiorowym (Schwanen i in., 2015). Delbosc i Currie (2011) zwracają uwagę, że niekorzystną sytuację transportową ogólnie rozpoznaje się jako wielowymiarowe pojęcie z charakterystyką powiązaną z lokalizacją, dostępem do mobilności i ograniczeniami dostępu związanego z psychicznymi, społecznymi i psychologicznymi charakterystykami danej osoby. Nieco inne podejście do zagadnienia mają Stanley, Balbontin i Hensher (2019). Według nich niekorzystna sytuacja transportowa ma miejsce wtedy, gdy ludzie cierpią na brak możliwości transportowych, które ograniczają mobilność, a tym samym ich dostęp do dóbr, usług i relacji ludzkich. Należy jednak mieć na uwadze, że w przypadku wykluczenia społecznego autorzy ci bazują bardziej na mocno zawężonym kryterium minimalnego dochodu, mniejszy nacisk kładąc na inne składowe tego pojęcia (niejako zaprzeczają, że nie jest to pojęcie tożsame z ubóstwem).

Przyczyny transportowego wykluczenia społecznego wynikać mogą np. z ograniczeń w korzystaniu z transportu spowodowanych zbyt niskimi dochodami czy pomijaniem danych miejsc zamieszkania przez trasy autobusowe. Wiek i niepełnosprawność mogą również powstrzymywać ludzi od prowadzenia pojazdów i korzystania z transportu publicznego. Problemy z zapewnieniem transportu i lokalizacją usług mogą również wzmocnić wykluczenie społeczne (Lucas i in., 2019).

Kolejnym istotnym zjawiskiem sygnalizowanym w niniejszej pracy jest **motoryzacja wymuszona** (*forced car ownership*). Jako pierwszy zastosował ten termin Banister (1994) w odniesieniu do terenów wiejskich dla sytuacji, w której rodziny o niskich dochodach zostają przymuszone niejako do zakupu

i użytkowania samochodu, ponieważ nie są dla nich dostępne inne opcje transportu, a potrzebują one dostępności, którą samochód przynosi. W warunkach australijskich (Gleeson i Randolph, 2002) dla tego samego zjawiska stosuje się termin **ubóstwo transportowe** (*transport poverty*), czyli moment, w którym gospodarstwo domowe musi ponosić większe koszty transportu niż jest w stanie, szczególnie zaś kosztów wynikających z posiadania i eksploatacji samochodu. Głównymi elementami motoryzacji wymuszonej są niskie dochody, brak alternatywnego transportu, wysoki wskaźnik motoryzacji, a tym samym i koszty transportu (Currie i in., 2009).

Warto zaznaczyć, że niezależnie od tego czy w badaniach nad wykluczeniem transportowym stosujemy mierniki jakościowe tudzież ilościowe, to należy przeprowadzić dwustopniowy proces badawczy. W pierwszym kroku powinno się zidentyfikować obszary, grupy lub też osoby fizyczne w niekorzystnej sytuacji transportowej. W drugim etapie badania rozpoznaje się naturę wykluczenia lub też nieuczestniczenia w aktywnościach zidentyfikowanych poszkodowanych transportowo grup (Kamruzzman, Hine, 2011).

Niskiej jakości transport powoduje wykluczenie transportowe na dwa sposoby. Z jednej strony ogranicza dostęp do działań, które zwiększają szanse życiowe ludzi, takie jak praca, edukacja, opieka zdrowotna, zakupy spożywcze i inne kluczowe aktywności. Z drugiej zaś ubogie społeczności cierpią nieproporcjonalnie z powodu śmierci pieszych, zanieczyszczenia i izolacji, które mogą wynikać z życia w pobliżu ruchliwych dróg. Należy jednak pamiętać, że niedostateczna oferta transportu jest tylko jednym z wielu czynników powodujących wykluczenie społeczne, jednak może być on jednym z kluczowych jego przyczyn (*Making the Connections...*, 2002).

Przedstawiane w artykule zagadnienia wpisują się ponadto w kilka nurtów badawczych w geografii. Choć głównie są osadzone w geografii transportu, to zahaczają także o problematykę obszarów przygranicznych czy też peryferyjnych. Wychodząc od dychotomicznego podziału Friedmanna (1967) na regiony rdzeniowe i regiony peryferyjne obserwujemy na badanym obszarze zdecydowanie ten drugi typ. Beskid Niski i Bieszczady niewątpliwie są obszarami peryferyjnymi – idealnie wpisują się w definicję Goodalla (1987, s. 350) mówiącą, że są to obszary zarówno oddalone od centrów rozwoju gospodarczego, jak również trudno dostępne pod względem transportowym. Ich peryferyjność zwiększa niewątpliwie pograniczne położenie, co sprawia że ma ona charakter genetyczny (Grosse, 2007). Spoglądając na problem od strony podziału zaprezentowanego przez Friedmanna i Alonoso (1964) badany obszar wpisuje się

definicję regionów kresowych oraz regionów podupadłych.

Regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich staje się narastającym problemem. Jak zauważa Wolański (2019), proces ten wynika z rosnącej dostępności motoryzacji indywidualnej, wyludniania się terenów wiejskich, niżu demograficznego oraz rosnących kosztów prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu osobowego (zwłaszcza w zakresie kosztów zatrudnienia i paliw). Nie bez negatywnego wpływu na całą sytuację są też brak narzędzi, które nakłaniałyby samorządy do podejmowania się funkcji rzeczywistego organizatora przewozów oraz wprowadzenie zamkniętych przewozów szkolnych, niejednokrotnie dublujących ogólnodostępne linie regularne i obniżających w ten sposób ich rentowność. Skutkiem tego uległ załamaniu obowiązujący dotąd schemat samofinansowania się pozamiejskiego publicznego autobusowego transportu zbiorowego, przez co w wielu miejscach poziom obsługi transportowej spadł poniżej minimalnego. Tymczasem, jak zauważa cytowany autor, sprawny transport publiczny poza obszarami zurbanizowanymi stanowi jeden z kluczowych czynników zrównoważonego rozwoju i bez niego niemożliwa jest aktywizacja mieszkańców terenów defaworyzowanych. Brak wystarczającej oferty ptz na tych obszarach prowadzi pośrednio do zwiększenia ruchu drogowego w miastach oraz narastania zjawiska wykluczenia społecznego mieszkańców obszarów wiejskich nie mogących skorzystać samodzielnie z samochodu.

2. Dotychczasowy stan wiedzy

Literatura dotycząca badań pozamiejskiego transportu zbiorowego niewątpliwie charakteryzuje się znaczną dychotomią. O ile temat zmian sieci połączeń kolejowych dysponuje bogatym i kompleksowym dorobkiem badawczym (np. Lijewski, Koziarski, 1995; Taylor, 2007), to badania z zakresu ewolucji sieci pozamiejskiego transportu autobusowego nigdy nie cieszyły się większym zainteresowaniem geografów czy też przedstawicieli innych dyscyplin naukowych.

W przypadku pozamiejskiego transportu autobusowego dorobek badawczy jest o wiele skromniejszy. Zauważa się przede wszystkim niedostatek opracowań kompleksowo opisujących rozwój i regres połączeń zarówno w skali krajowej, jak również regionalnej. Wśród nielicznych takich prac należy odnotować opracowania Lijewskiego, Lenk i Piotrowskiej (1967) oraz Kozaneckiej (1980). W tym drugim przypadku szczególnie cenne jest utrwalenie obrazu pozamiejskiego transportu autobusowego w kilku przekrojach czasowych. Istnieją również wciąż nieliczne wycin-

kowe opracowania w ujęciu statycznym, dotyczące mniejszych skal przestrzennych (np. Lijewski, 1962; Guzik i Kołoś, 2015; Guzik i in., 2016; Wolański i in., 2016). Nie zmienia to jednak faktu, że dorobek naukowy na temat sieci pozamiejskiego transportu autobusowego w Polsce wciąż pozostawia wiele do życzenia.

Już w 1993 r. Knowles zauważył, że w latach 1990. do głównych wyzwań badawczych geografii transportu będzie należeć problematyka rosnącej luki pomiędzy mobilnością osób biednych (lub innych grup defaworyzowanych), a bogatych oraz nierówności w realizacji potrzeb transportowych wynikającej m.in. z przesunięcia kosztem obszarów wiejskich w lokalizację podmiejskie z dostępem do dróg miejsc pracy i usług. Lucas (2019) zauważa, że transportowe wykluczenie społeczne od z górą 15 lat jest jednym z najważniejszych problemów badawczych pojawiających się na łamach *Journal of Transport Geography*, a dorobek naukowy w tej mierze stale rośnie.

Do kluczowych opracowań na temat wykluczenia transportowego zalicza się książka pod redakcją Lucas (2004), stanowiąca kompendium wiedzy związanej z tą problematyką. Podobny przeglądowy charakter ma praca pod red. Currie'go (2011).

Odrębną grupę opracowań stanowią kompleksowe przeglądy literatury oraz metod dotyczących wykluczenia transportowego czy też niekorzystnej sytuacji transportowej i ich związków z wykluczeniem społecznym. Do niej niewątpliwie zaliczają się prace takich autorów, jak Gaffron, Hine i Mitchell (2001), Dodson, Gleeson i Sipe (2004), Dodson, Buchanan, Gleeson i Sipe (2006), Casas, Horner i Weber (2009), Kamruzzman i Hine (2011), Lucas (2012), Mackett i Thoreau (2015), Schwanen, Lucas, Akyelken, Solson, Carrasco i Neutens (2015), Kamruzzaman, Yigitcanlar, Yang i Mohamed (2016) czy Jaroś (2017).

Mobilność osób starszych na wiejskich obszarach górskich Serbii badały Ranković-Plazinić i Jovic (2018). Kamruzzman i Hine (2011) zidentyfikowali wzorce niekorzystnych warunków transportowych w przestrzeni i czasie dla obszarów wiejskich w Irlandii Północnej. Velaga, Beecroft, Nelson, Corsar, Edwards (2012) podjęli się zadania badań dotyczących dostępności i łączności na obszarach wiejskich Szkocji zauważając, że istnieją znaczne różnice między społecznościami miejskimi i wiejskimi. Według nich ograniczenia w infrastrukturze i usługach transportu na wsi często potęgowane są przez ograniczenia w rozwoju i odporności infrastruktury technologicznej (m.in. technologii wspierających pasażerów z obszarów wiejskich w korzystaniu z ptz oraz wspomagających stosowanie elastycznych i reagujących na zapotrzebowanie usług transportowych). Shergold i Parkhurst (2012) przedstawili interesujące studium dotyczące wykluczenia transportowego osób starszych na

obszarach wiejskich południowo-zachodniej Anglii i Walii. Słusznie podnieśli oni, że mieszkanie na wsi i starszy wiek podwyższają ryzyko wykluczenia społecznego, przy czym dostępność ma tu ważną rolę ułatwiającą. Tematyka mobilności seniorów na obszarach podmiejskich pojawia się również w opracowaniu Ryan i Wretstranda (2019). Autorzy ci słusznie zauważają, że planiści i decydenci stoją przed poważnym wyzwaniem w zakresie poprawy systemu transportu publicznego (i systemu transportu jako całości), tak aby osoby starsze miały alternatywne opcje modalne i mogły w dalszym ciągu uczestniczyć w życiu społecznym. Konieczne jest wspieranie multimodalności poprzez bezproblemową integrację środków transportu, co może pomóc w zmniejszeniu dystansu dla tych, którzy nie mogą korzystać z konwencjonalnego transportu publicznego, ale nie mają stanu zdrowia uznanego za dość poważny. Walsh, O'Shea i Scharf (2019) przedstawiają w przypadku Irlandii i Irlandii Północnej spostrzeżenia podobne do obserwowanych na obszarze stanowiącym przedmiot badań w tym artykule. Zauważają oni, że dostęp do publicznych sieci autobusowych nie istniał w kilku miejscach, natomiast tam gdzie transport publiczny był dostępny, jego oferta połączeń była często słaba i sporadyczna, co pogłębiało oddalenie geograficzne. Przez mieszkańców zauważalne były ograniczenia jakie powstają przy korzystaniu z transportu publicznego w celu ułatwienia zaspokojenia podstawowych potrzeb. W wielu regionach Irlandii Północnej mobilność mieszkańców zapewniają wiejskie systemy transportowe oraz subsydjowany program „samochodów socjalnych”. Choć programy te uznano za zapewniające dostępność do istotnych celów, to mimo to została ona ponownie ograniczona, np. usługi przewozowe na wielu obszarach wiejskich w Irlandii są świadczone tylko raz w tygodniu. McDonagh (2006) na przykładzie Republiki Irlandii bada, w jaki sposób polityki rozwoju obszarów wiejskich są osłabiane przez inne instrumenty polityki (w szczególności transport), które mają sprzeczne skutki i zamiast łagodzić niekorzystne warunki na tych terenach, dodatkowo pogłębiają wykluczenie niektórych sektorów społeczeństwa wiejskiego.

Próbnę znalezienia przynajmniej częściowego panaceum na problemy wynikające z wykluczenia transportowego podejmują Kenyon, Lyons i Rafferty (2002) oraz Kenyon, Rafferty i Lyons (2003). Starają się oni wykazać, że takim rozwiązaniem może być wirtualna mobilność, czyli uzyskiwanie dostępu do działań, które tradycyjnie wymagają mobilności fizycznej, ale które mogą być teraz podejmowane bez konieczności podróżowania przez podejmującego to działanie.

Lucas, Grosvenor i Simpson (2001) zbadali rolę i znaczenie transportu w życiu grup i społeczności defaworyzowanych ekonomicznie i społecznie. Zauważają, że transport często działa jako czynnik umożliwiający większe włączenie społeczne, a zwiększona mobilność może ulepszyć dostępność oraz społeczne i ekonomiczne zaangażowanie. Ponadto efektem ich badań jest także konstatacja, że nastąpił tam znaczny wzrost motoryzacji indywidualnej, a samochód stał się istotnym elementem codziennego życia większości ludzi – nawet w przypadku gospodarstw domowych auta nieposiadających, a mimo to znaczną część swoich podróży realizujących tym środkiem transportu (ptz przez większość czasu prawdopodobnie nie jest w stanie odpowiednio spełniać potrzeby ludzi w zakresie dostępności i transportu).

Dużo do życzenia pozostawia natomiast polska literatura naukowa dotycząca problematyki wykluczenia transportowego. Korzeni tego typu badań należy doszukiwać się w pokrewnej tematyce. Taylor (1999, 2003) w końcu lat 1990. prowadził prace badawcze dotyczące mobilności codziennej i dostępności do usług na obszarach wiejskich na przykładzie trzech gmin. Na szerszą skalę badania te kontynuowali Stępiak, Wiśniewski, Goliszek i Marcińczak (2017). W swoim opracowaniu zbadali dostępność do usług publicznych w skali całej Polski. Jedną z pierwszych osób, która podjęła tematykę związaną z wykluczeniem transportowym był Zmuda-Trzebiatowski (2016). Skupia się on jednak bardziej na tzw. ubóstwie transportowym. Kaczorowski (2019) przeprowadza natomiast interesującą dyskusję dotyczącą konsekwencji wykluczenia transportowego oraz próbuje wskazać potencjalne rozwiązania tego problemu. Dubicki (2019) słusznie wskazuje zaś na wiele czynników, które doprowadziły do zapaści transportu publicznego w Polsce i będącego jego konsekwencją wykluczenia transportowego. Natomiast Taylor (2006) i Karamuz (2011) zwracają uwagę na społeczne konsekwencje likwidacji połączeń kolejowych.

W Polsce brakuje holistycznych i wyczerpujących opracowań dotyczących zmian w układzie połączeń transportu publicznego. Niewystarczający jest też dorobek naukowy dotyczący procesów wykluczenia transportowego i motoryzacji wymuszonej. Niniejsza praca stanowi tylko drobny przyczynek na rzecz poszerzenia tej wiedzy.

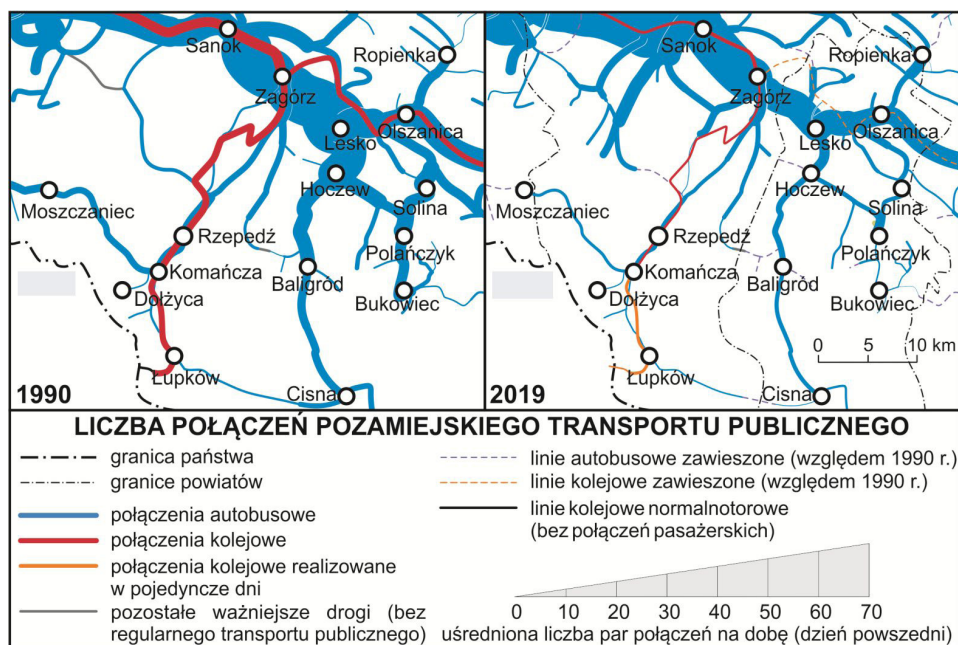
3. Sieć publicznego transportu publicznego w rejonie Komańczy 1990 versus 2019 r.

Na początku okresu transformacji ustrojowej badany obszar charakteryzował się obsługą transportem publicznym na dobrym poziomie (ryc. 1). Do Komańczy i Łupkowa docierało codziennie 10 par pociągów.

Kursowały też codzienne i całoroczne autobusy, zarówno w kierunku Moszczańca i Sanoka, jak również w znacznie mniejszym zakresie do Cisnej. Wystarczyło 30 lat, by sytuacja uległa diametralnej zmianie. W 2019 r. przechodząca przez Komańczę linia kolejowa nr 107 była teoretycznie obsługiwana w dni powszednie przez trzy pary pociągów osobowych (sezonowo kursujące w wybrane dni do Medzilaborców), w niedziele zaś jedną. Niestety pociągi te były niemal stale zastępowane autobusami Kolejowej Komunikacji Zastępczej, a od grudnia 2019 r. połączenie to przestało funkcjonować (będą uruchamiane tylko sezonowe pociągi do słowackich Medzilaborców). W wakacje 2019 r. ponadto do Łupkowa docierał pociąg pospieszny (skomunikowany zazwyczaj w Rzeszowie ze składem z Warszawy lub Gdyni).

obejmuje główną linię z Sanoka do Komańczy (przez Bukowsko lub Tarnawę Dolną) – łącznie do sześciu par, oraz cztery pary kursów do Moszczańca i efemeryczne dwie pary do Woli Michowej. W dni nauki szkolnej to ostatnie połączenie obsługiwane było przez szkolne kursy zamknięte. Niestety w porównaniu do 1990 r. oferta przewoźników uległa na analizowanym terenie znacznemu pogorszeniu – kursów jest tu o wiele mniej, nawet na głównych ciągach transportowych, zaś przejazd autobusem z Komańczy do pobliskiej Cisnej przestał być praktycznie możliwy.

Na podkreślenie zasługuje skala częściowego wykluczania transportowego zaobserwowanego w 2019 r. (ryc. 2). Gdyby nie połączenia (realizowane głównie Kolejową Komunikacją Zastępczą) firmowane przez przewoźnika kolejowego Przewozy

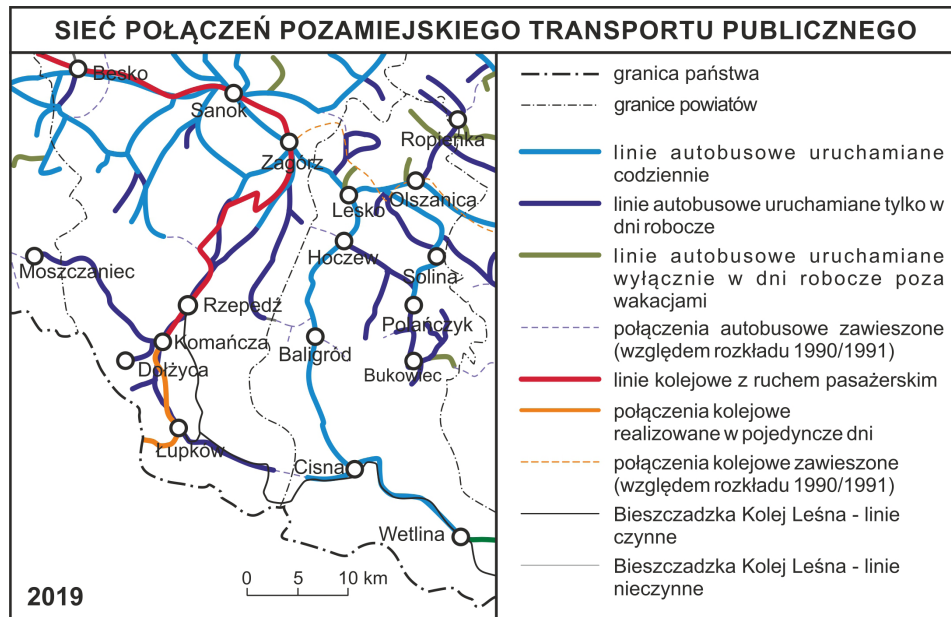


Ryc. 1. Liczba połączeń transportem publicznym w 1990 i 2019 r.

Wszystkie ryciny w artykule stanowią opracowanie własne.

Niestety równie uboga wyglądała w 2019 r. oferta transportu autobusowego. Przewoźnikiem na przedmiotowym obszarze jest sanocka firma Tarzan. Obsługuje ona swoje połączenia zarówno klasycznym autobusami, jak również tzw. busami. Sieć połączeń

Regionalne, to Komańcza byłaby w dni wolne od pracy całkowicie odcięta od transportu publicznego. Prywatne autobusy kursują bowiem tylko w dni robocze.



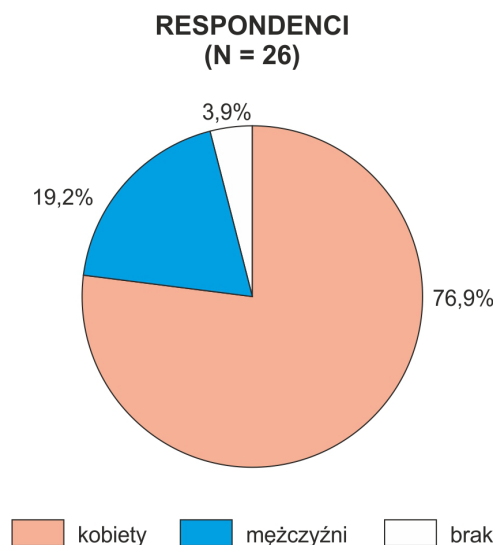
Ryc. 2. Sieć połączeń pozamiejskiego transportu publicznego na badanym obszarze w 2019 r.

4. Charakterystyka badanej próby

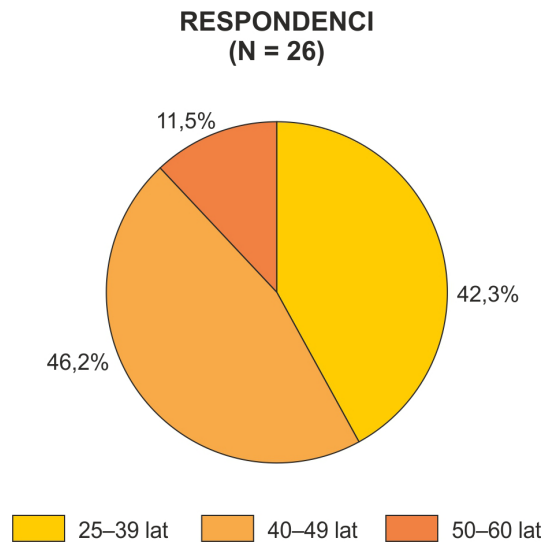
W przeprowadzonym badaniu wybrano metodę dystrybucji kwestionariuszy za pośrednictwem szkół podstawowych. Niestety z powodu strajku nauczycieli, który zbiegł się niefortunnie z szerzej zaplanowanymi badaniami ankietowymi, udało się je zrealizować w końcu roku szkolnego 2018/2019 tylko dla próby opiekunów i członków rodzin uczniów Szkoły Podstawowej w Komańczy, do której przesłano 30 formularzy. Zwróconych zostało 27 sztuk, z czego jedna została odrzucona jako niewiarygodna (zawierała wykluczające się nawzajem odpowiedzi). Taka metoda dystrybucji kwestionariuszy niestety zdetermino-

wała także strukturę demograficzną przyjętej próby i dlatego wyniki przeprowadzonego badania należy traktować tylko jako pewien pilotaż.

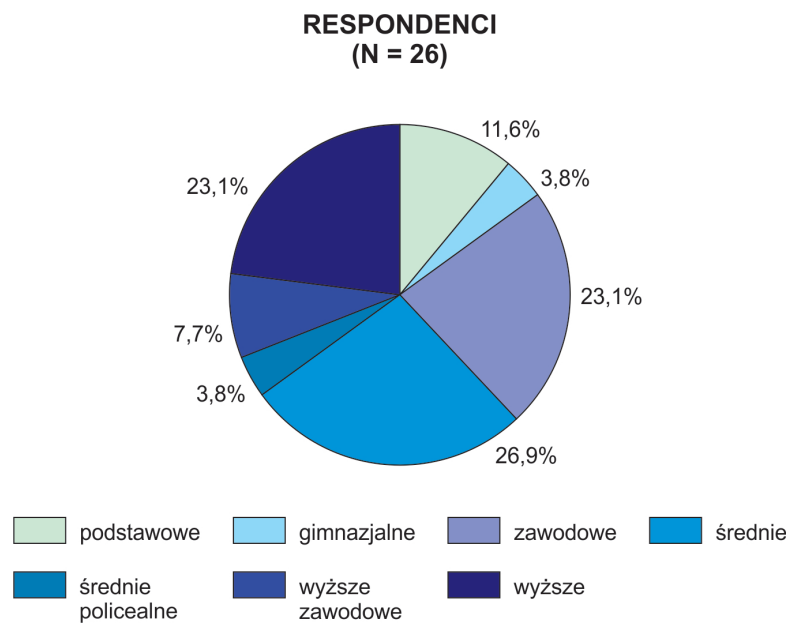
Wśród respondentów (ryc. 3) dominowały kobiety (blisko 77%) oraz osoby w wieku między 25. a 49. rokiem życia (ogółem ponad 88%) (ryc. 4). Niemal całość ankietowanych gospodarstw domowych stanowiły pełne rodziny, 68% próby to gospodarstwa o liczebności 3-5 osób, a 24% – powyżej pięciu osób. Największe grupy respondentów (ryc. 5) stanowili pracownicy fizyczni (28%) i rolnicy (28%), co można uznać za typowe dla obszarów wiejskich.



Ryc. 3. Struktura płci respondentów.



Ryc. 4. Struktura wiekowa respondentów.

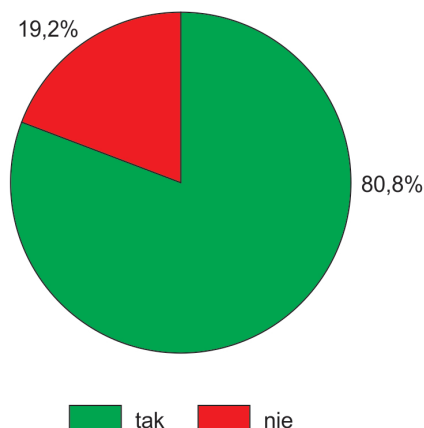


Ryc. 5. Struktura wykształcenia respondentów.

Ponad 4/5 respondentów (blisko 81%) mieszkało w miejscowościach, w których według ich deklaracji transport publiczny wciąż funkcjonuje (ryc. 6). Można więc podejrzewać, że są oni głównie mieszkańcami samej Komańczy.

Pewną niespodzianką jest, że blisko 80% respondentów dojeżdża do pracy w najbliższej okolicy – w promieniu do 10 km od miejsca zamieszkania (ryc. 8). Nie zaskakuje więc, że prawie 2/3 z nich stwierdziło, że ptz nie ma żadnego wpływu na ich

OBECNOŚĆ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO (N = 26)



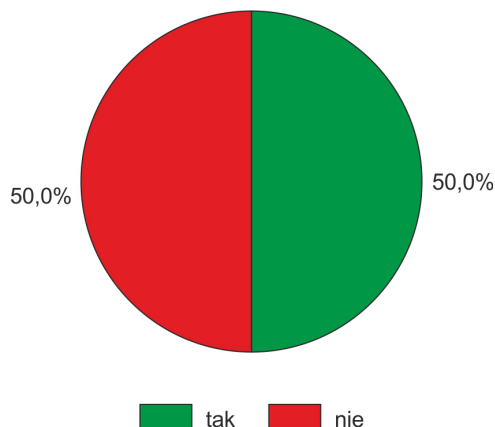
Ryc. 6. Obecność ptz w miejscowości zamieszkania respondenta.

5. Nawyki transportowe mieszkańców rejonu Komańczy w dojazdach do pracy

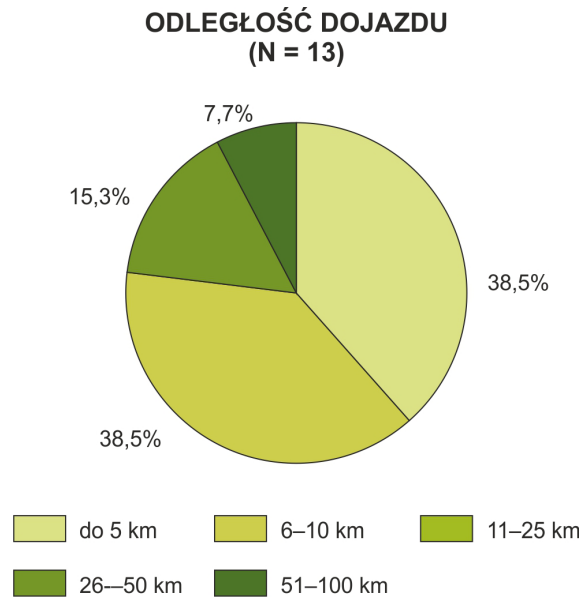
Połowa badanych respondentów (50%) dojeżdża do pracy poza miejsce stałego zamieszkania (ryc. 7).

miejsce zatrudnienia (ryc. 9). Tymczasem patrząc na lokalne rynki pracy wydawać by się mogło, że te osoby poszukiwać będą zajęcia przede wszystkim w większych miejscowościach, takich jak Lesko, Sannok czy nawet Rzeszów.

DOJAZD DO PRACY POZA MIEJSCE STAŁEGO ZAMIESZKANIA (N = 26)

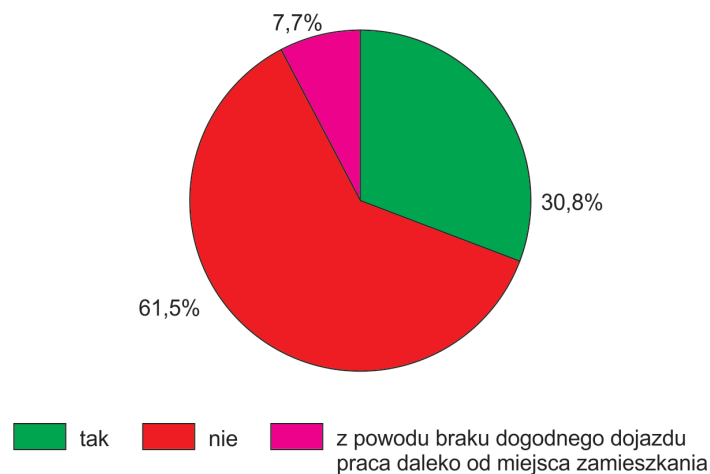


Ryc. 7. Dojazdy respondentów do pracy poza miejscem stałego zamieszkania



Ryc. 8. Odległość dojazdu do pracy

**WPŁYW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
NA MIEJSCE ZATRUDNIENIA
(N = 13)**

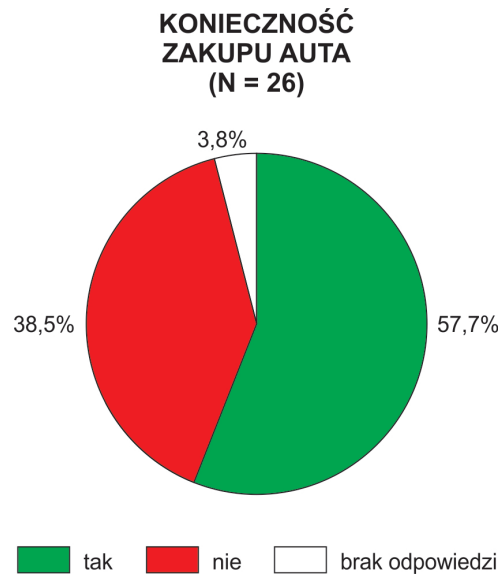


Ryc. 9. Wpływ dostępu ptz na wybór miejsca pracy.

Na obserwowany tu obraz wpływa być może nieatrakcyjna oferta publicznego transportu zbiorowego. Potwierdzeniem może być to, że nikt nie korzysta z jego usług w dojazdach do pracy, a prawie 58% respondentów (ryc. 10) deklaruje zakup samochodu

jako odpowiedź na pogarszanie się oferty ptz. Obecny rozkład jazdy kolei i autobusów niestety tylko to poświadcza.

Konieczność zakupu auta osobowego widoczna jest również w stanie posiadania własnych środków

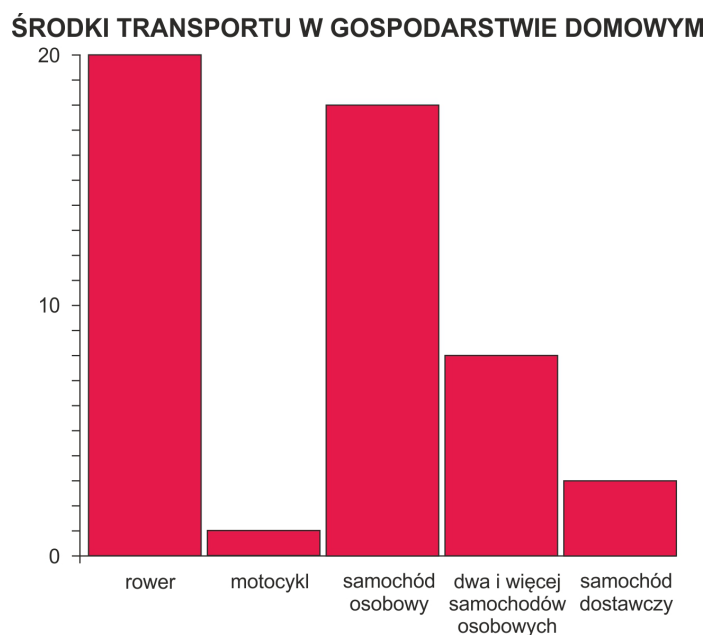


Ryc. 10. Konieczność zakupu samochodu osobowego.

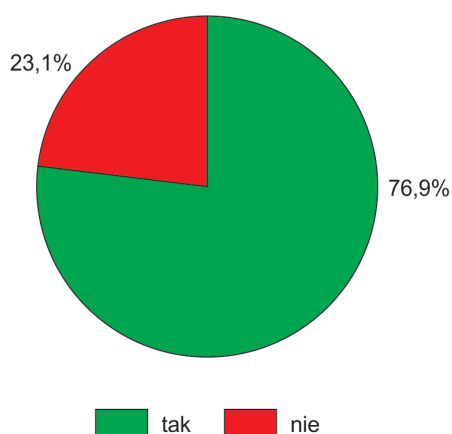
transportu gospodarstw domowych (ryc. 11). Brakuje niemal popularnych niegdyś motocykli, a praktycznie każde z nich dysponuje co najmniej jednym samochodem osobowym.

Co zaskakujące, gdy zapytano osoby dojeżdżające do pracy poza miejsce zamieszkania, czy w ich otoczeniu są osoby bezrobotne z powodu braku możliwości dojazdu, to ponad $\frac{3}{4}$ z nich udzieliło

odpowiedzi twierdzącej (ryc. 12). Jest to w pewnej opozycji do obrazu ukazanego na ryc. 11, gdzie każde gospodarstwo domowe posiada przecież samochód osobowy. Świadczyć to może prawdopodobnie o tym, że część osób (kobiet?) nie posiada prawa jazdy albo umiejętności kierowania samochodem, co wobec braku osoby, która je dowiezie, skazuje je na bezrobocie.



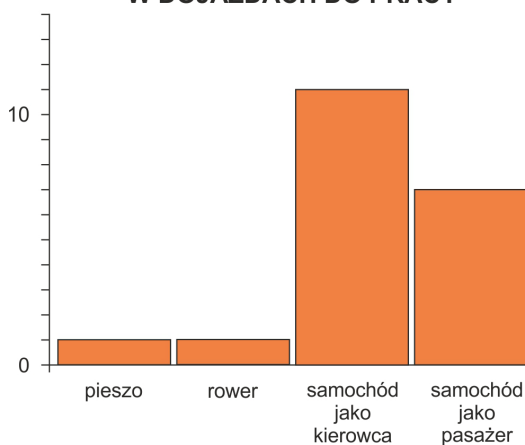
Ryc. 11 Środki transportu w badanych gospodarstwach domowych.

**OSOBY BEZROBOTNE W OTOCZENIU
DOJEŹDZAJĄCYCH RESPONDENTÓW
(N = 13)**

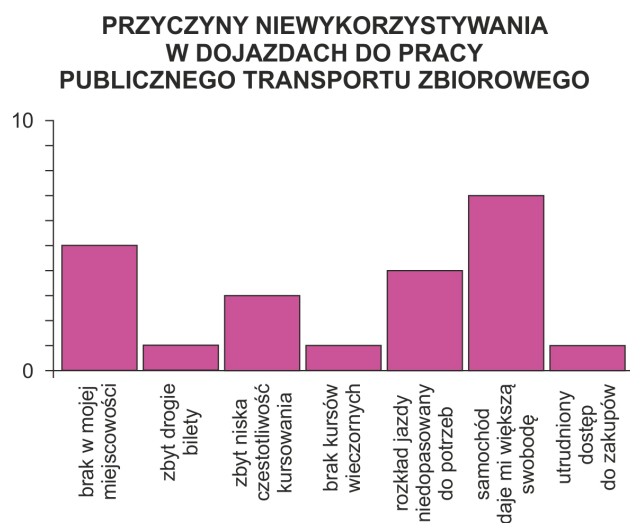
Ryc. 12. Osoby bezrobotne w otoczeniu dojeżdżających respondentów.

Potwierdzają to zresztą sami respondenci – w dojazdach do pracy wykorzystują oni przede wszystkim samochód osobowy – głównie jako kierowca, ewentualnie nieco rzadziej jako pasażer (ryc. 13). Jakie mogą być przyczyny takich decyzji? Jak już zauważono, w przypadku rejonu Komańczy można mówić o tzw. motoryzacji wymuszonej. Respondenci w swych dojazdach nie tylko sięgają po samochód, bo jest najbardziej elastycznym środkiem transpor-

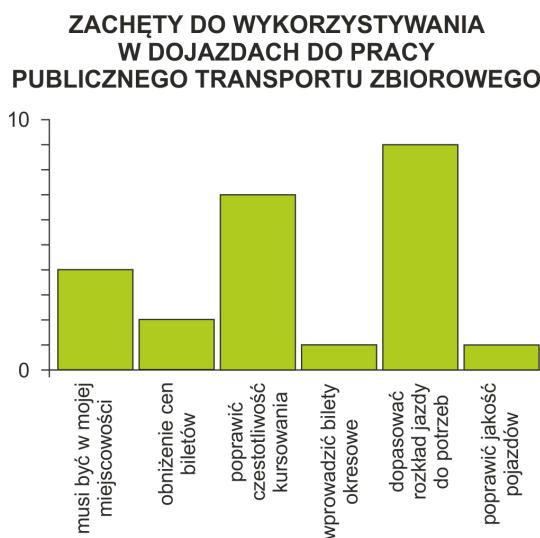
tu, ale również z powodu braku w sąsiedztwie ptz, bądź też z uwagi na jego niską częstotliwość i godziny odjazdów niedopasowane do ich potrzeb (ryc. 14). Potwierdzają to niejako wyniki ankiety, gdzie respondenci wskazali poprawę częstotliwości kursowania i lepsze dopasowanie godzin kursów do ich potrzeb jako warunek konieczny do zmiany nawyków transportowych (ryc. 15).

**ŚRODKI TRANSPORTU
W DOJAZDACH DO PRACY**

Ryc. 13. Środki transportu wykorzystywane w dojazdach do pracy.



Ryc. 14. Przyczyny niewykorzystywania ptz w dojazdach do pracy.



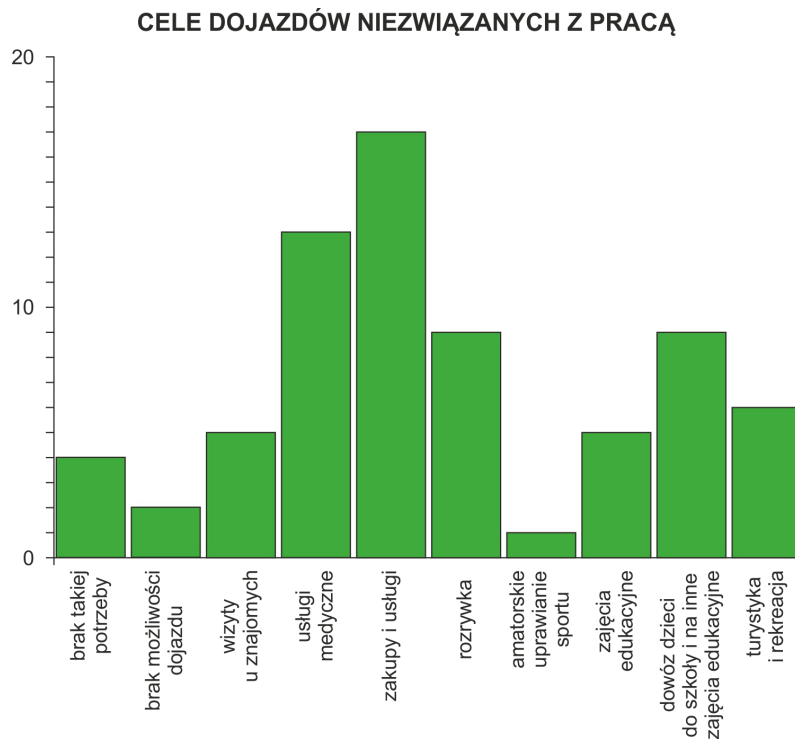
Ryc. 15. Czynniki mogące skłonić do wykorzystywania ptz w dojazdach do pracy.

6. Nawyki transportowe mieszkańców rejonu Komańczy w dojazdach niezwiązanych z pracą

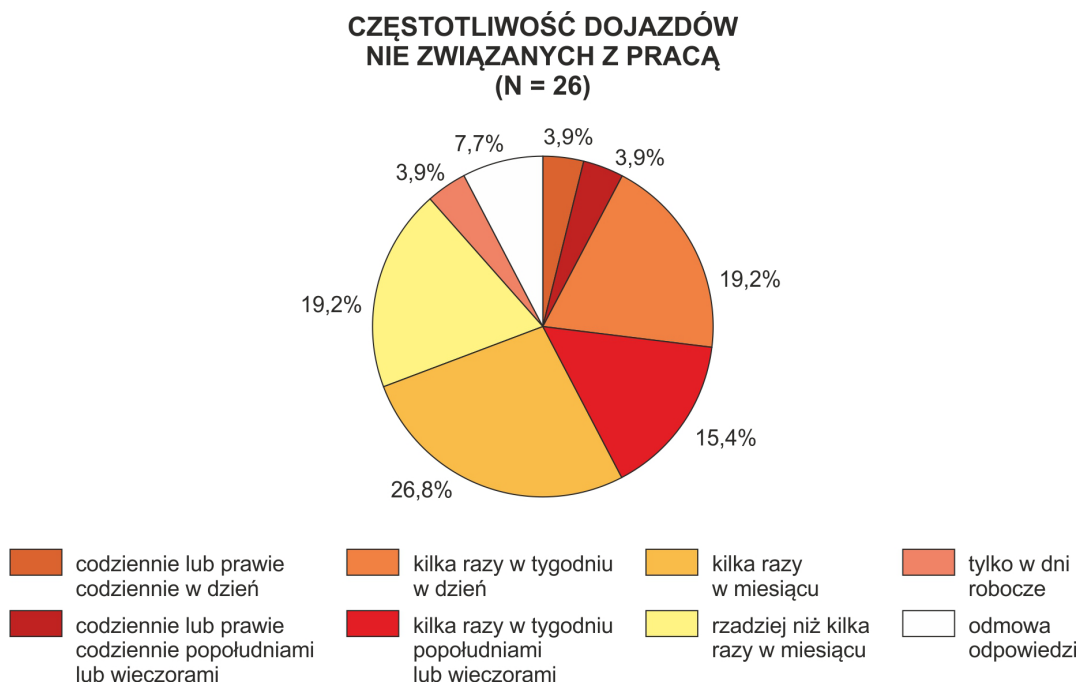
Nieco inaczej sytuacja wygląda, jeśli spojrzeć na sytuację w dojazdach do innych aktywności niż zawodowe (ryc. 16). Dominują wśród nich dojazdy związane z realizacją podstawowych potrzeb, takich jak zakupy i korzystanie z usług oraz wizyty lekarskie i rehabilitacja. Z racji struktury wiekowej badanej pró-

by dużą rolę odgrywają także przejazdy związane z edukacją dzieci i dorosłych. Mniejsze znacznie mają: korzystanie z kultury, turystyka oraz rekreacja.

Co interesujące, ponad 40% podróży niezwiązanych z pracą zawodową odbywa się codziennie lub prawie codziennie. Niemal połowa respondentów wyrusza zaś poza swoją miejscowość sporadycznie (ryc. 17). Tu także największą rolę odgrywa samochód. Znacząca większość respondentów występuje w charakterze kierowców. Co zaskakujące, kolej



Ryc. 16. Cele dojazdów niezwiązanych z pracą zawodową.

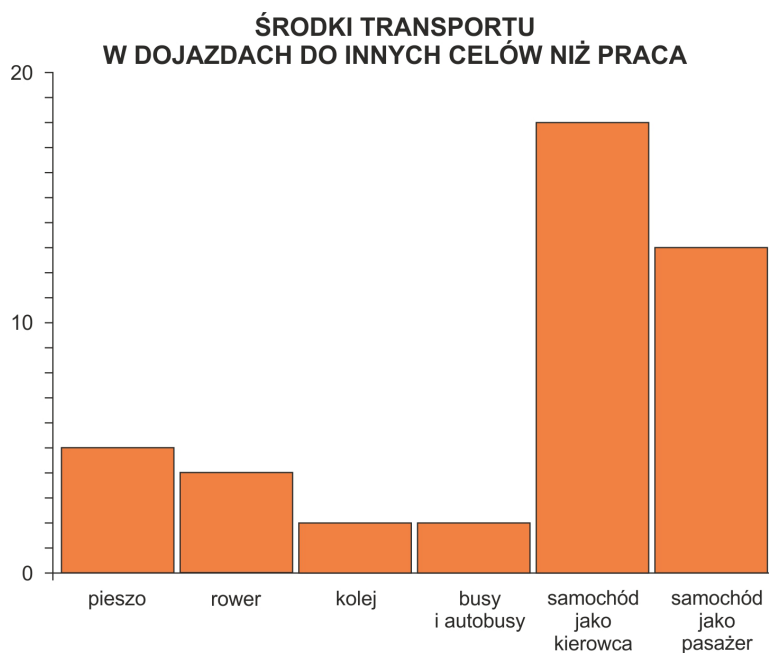


Ryc. 17. Częstotliwość dojazdów niezwiązanych z pracą zawodową.

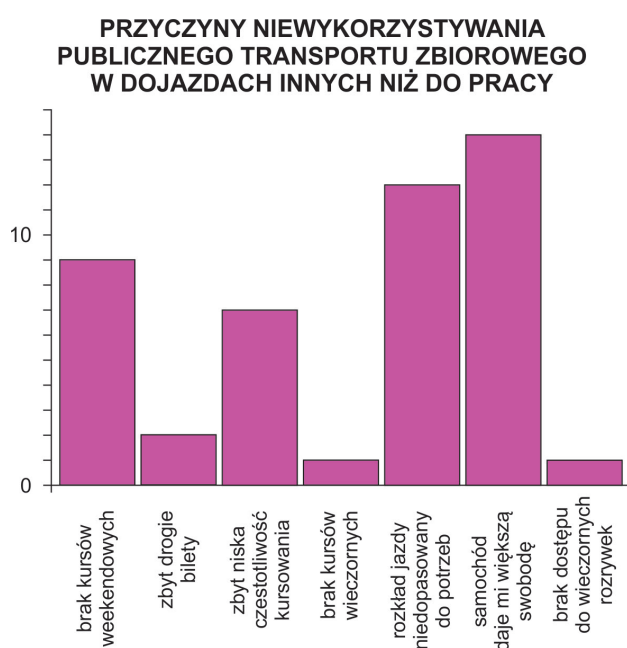
i autobusy w rzadkich przypadkach były wskazywane jako środek omawianych przemieszczeń. Część osób podróżuje też pieszo lub za pomocą rowerów (ryc. 18).

W przypadku niekorzystania z publicznego transportu zbiorowego w dojazdach niezwiązanych z pracą zawodową mamy dość podobną sytuację jak w przypadku dojazdów do pracy. Najważniejszą

przyczyną według respondentów jest wygoda, jaką teoretycznie daje motoryzacja indywidualna. Drugim ważnym powodem był rozkład jazdy ptz niedostosowany do potrzeb. Duże znacznie ma też praktyczny brak transportu publicznego w weekendy oraz zbyt niska częstotliwość kursowania w pozostałych terminach (ryc. 19). Także czynniki związane z rozkładem jazdy odgrywały główną rolę, jeśli chodzi o możliwość



Ryc. 18. Środki transportu w dojazdach niezwiązanych z pracą zawodową.



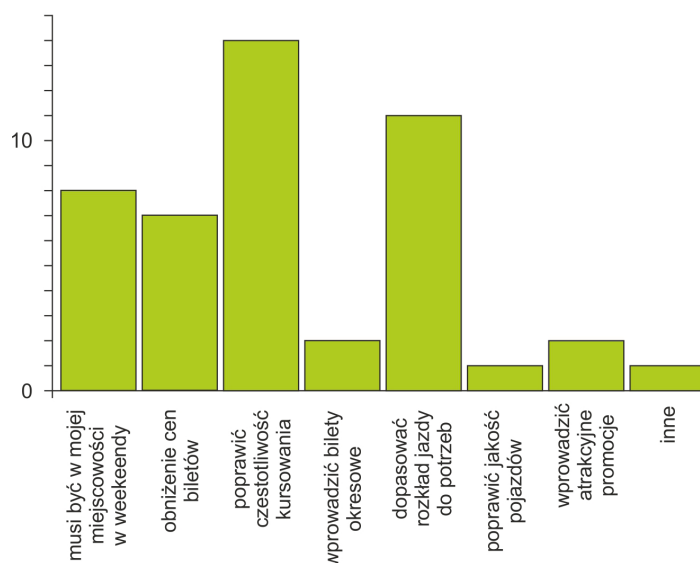
Ryc. 19. Przyczyny niekorzystania ptz w dojazdach do pracy.

rezygnacji respondentów z jazdy własnym samochodem. Generalnie rozkład powinien być lepiej dopasowany do potrzeb potencjalnych użytkowników, zarówno od strony częstotliwości kursów, jak również ich godzin kursowania. Wystąpił też postulat, by przede wszystkim transport publiczny funkcjonował w weekendy (ryc. 20).

Jeśli bliżej przyjrzymy się ocenie użytkowników częstotliwości kursów ptz w dojazdach nie związanych z pracą zawodową (ryc. 21), to w przypadku dni

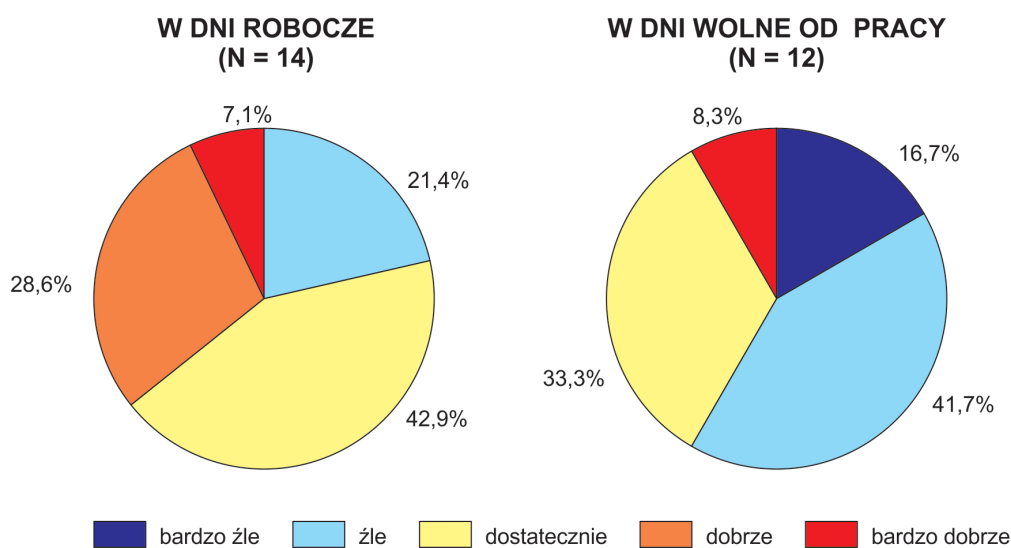
powszednich o dziwo wypada ona dość pozytywnie. Prawie 43% udzielających odpowiedzi uważa ją za dostateczną, a tylko 21,5% jako złą. Diametralnie inaczej wygląda ocena sytuacji w przypadku dojazdów w dni wolne od pracy. Blisko 3/5 użytkowników oceniło ją jako bardzo złą lub też złą. Ponieważ wykorzystanie ptz w dojazdach do pracy jest praktycznie minimalne, ocenę jego funkcjonowania pozostawiono bez dalszych analiz.

ZACHĘTY DO WYKORZYSTYWANIA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W DOJAZDACH INNYCH NIŻ DO PRACY



Ryc. 20. Czynniki mogące skłonić do wykorzystywania ptz w dojazdach do pracy.

OCENA CZĘSTOTLIWOŚCI KURSÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NIEZWIĄZANA Z DOJAZDAMI DO PRACY



Ryc. 21. Ocena częstotliwości kursów ptz niezwiązana z dojazdami do pracy.

Podsumowanie

Rejon Komańczy jest jednym z gorzej obsługiwanych transportem publicznym obszarów. Nie można się oprzeć wrażeniu, że obserwujemy tu typowe objawy adoptowanego przez Wolańskiego (2016) błędnego koła pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego – ograniczanie jego oferty na badanym obszarze idzie w parze ze spadkiem liczby mieszkańców, którzy wraz z pogorszeniem się warunków życia zaczynają migrować na stałe do większych ośrodków. Naturalną kolejną rzeczą maleje więc liczba chętnych do korzystania z ptz, wpływając zarazem negatywnie na jego rentowność. To zaś prowadzi do dalszego ograniczenia oferty przewozowej... Koło się zamyka.

Na podstawie deklaracji badanych respondentów można założyć, że w rejonie Komańczy niewątpliwie obserwujemy też proces motoryzacji wymuszonej, w ramach której mieszkańcy wraz z pogarszającą się ofertą transportu publicznego musieli zadbać o zaspokajanie swoich potrzeb transportowych we własnym zakresie.

Dla rejonu Komańczy prawdziwe są również obserwacje Augustyna (2018) poczynione dla pobliskiej gminy Lesko. Słusznie zauważa on, że wysokie koszty prowadzenia usług przewozowych sprawiają, że ani prywatne podmioty, ani samorządy nie są w stanie przedstawić atrakcyjnej oferty dla pasażerów. Autor ten ma także rację pisząc, że dla wielu mieszkańców ptz nie stanowi alternatywy dla transportu indywidualnego, zwłaszcza, że nie ogranicza on problemu wykluczenia transportowego, a wręcz je pogłębia. Biorąc pod uwagę zbliżone uwarunkowania ekonomiczne, geograficzne i demograficzne także i w rejonie Komańczy prowadzenie regularnych i częstych połączeń ptz do miejscowości wykluczonych transportowo musi być wsparte przez organy publiczne.

Ironią losu jest fakt, że w grudniu 2019 r. władze województwa podkarpackiego zaprzestały dofinansowywać kursy pociągów spółki Przewozy Regionalne do Komańczy, tym samym pozbawiając liczne miejscowości przy tej linii weekendowego dostępu do transportu publicznego.

Odpowiedzi respondentów dotyczące osób pozbawionych pracy z powodu braku możliwości dojazdu pokrywają się obserwacjami Kenyon, Lyons i Rafferty (2002), którzy zauważają, że niska dostępność, zawodność i wysokie koszty transportu publicznego oraz stosunkowo czasochłonna natura podróży nim, zwłaszcza w przypadku przejazdów lokalnych, mogą wzmocnić inne wymiary wykluczenia społecznego, a ponadto trudności w transporcie mogą stanowić kluczową barierę dla zatrudnienia, ograniczając możliwość przemieszczania się na rozmowę kwalifikacyj-

ną i uzyskania informacji o możliwościach zatrudnienia, szczególnie tam, gdzie centra pracy znajdują się poza obszarami o wysokim bezrobociu.

Można założyć, że po 30 latach polskiej transformacji społeczno-ustrojowej, w rejonie Komańczy obserwowana sytuacja może być podobna jak w Melbourne. Ogólne ustalenia z badania Delbosc i Currie (2011) potwierdzają obawy metodologiczne związane z wykorzystaniem zgłaszanych przez respondentów miar problemów transportowych jako podstawy do określenia niekorzystnych warunków transportu. Większość osób z wysokimi, zgłaszanymi przez siebie problemami z transportem, nie podróżowała mniej niż próba ankietowa jako całość i nie było to związane z wykluczeniem społecznym.

Otrzymane wyniki dość jednoznacznie wskazują, że obsługa transportowa przedmiotowego obszaru jest niewystraszająca, a ptz nie posiada atrakcyjnej oferty zachęcającej do korzystania z niego przez inne grupy niż uczniowie. Dorośli, nawet jeśli chcieliby korzystać z usług ptz, to z powodu jego nieatrakcyjnej oferty zmuszeni są do posługiwania się samochodem. Decyzja o zakupie samochodu często szła w parze z pogarszającą się ofertą transportu publicznego. Wraz ze starzeniem się społeczeństwa może to doprowadzić do wzrostu liczby dotkniętych wykluczeniem transportowym w przyszłości.

Piśmiennictwo

- Augustyn D., 2018, Zinstytucjonalizowane usługi car-poolingowe w ramach transportu publicznego na przykładzie gminy Lesko, *Rozwój*, 17, 17-31.
- Banister D., 1994, Equity and acceptability in internalising the social costs of transport. EMCT [w:] *Internalising the social costs of transport*, 153-175.
- Casas I., Horner M.W., Weber J., 2009, A comparison of three methods for identifying transport-based exclusion: a case study of children's access to urban opportunities in Erie and Niagara Counties, New York, *International Journal of Sustainable Transportation*, 3(4), 227-245.
- Currie G. (red.), 2011, *New perspectives and methods in transport and social exclusion research*, Emerald Group Publishing Limited, Bingley.
- Currie G., Richardson T., Smyth P., Vella-Brodrick D., Hine J., Lucas K., Stanley J., Morris J., Kinnear R., Stanley J., 2009, Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—Preliminary results, *Transport Policy*, 16, 97-105.
- Delbosc A., Currie G., 2011, Transport problems that matter – social and psychological links to transport disadvantage, *Journal of Transport Geography*, 19(1), 170-178.

- Dodson J., Buchanan N., Gleeson B., Sipe N., 2006, Investigating the social dimensions of transport disadvantage – I. Towards new concepts and methods, *Urban Policy and Research*, 24(4), 433-453.
- Dodson J., Gleeson B., Sipe N.G., 2004, Transport disadvantage and social status: a review of literature and methods, *Urban Policy Program Research Monograph*, 5, Griffith University, Mount Gravatt.
- Dubicki A., 2019, Transport Exclusion as Heritage of Communist Period. The example of Poland, *Revista de Stiinte Politice*, 62, 22-32.
- Friedmann J., 1967, A general theory of polarized development Santiago, Ford Foundation, *Urban and Regional Development Advisory Program in Chile*, Op. 81.
- Friedmann J., Alonso W., 1964, Introduction [w:] J. Friedmann, W. Alonso (red.), *Regional development and planning*, Mass MIT Press, Cambridge, 1-13.
- Gaffron P., Hine J., Mitchell F., 2001, *The Role of transport in social exclusion in urban Scotland. Literature review*, Scottish Executive Central Research Unit, Edinburgh.
- Gleeson B., Randolph B., 2002, Social disadvantage and planning in the Sydney context, *Urban Policy and Research*, 20, 1, 101-107.
- Goodall B., 1987, *The dictionary of human geography*, Penguin, London.
- Grosse T.G., 2007, Wybrane koncepcje teoretyczne i doświadczenia praktyczne dotyczące rozwoju regionów peryferyjnych, *Studia Regionalne i Lokalne*, 27(1), 27-49.
- Guzik R., Kołoś A., 2015, Dostępność komunikacyjna [w:] R. Guzik, A. Kołoś (red.), *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, 217-268.
- Guzik R., Kołoś A., Gwosdz K., Biernacki W., Działek J., Kocaj A., Panecka-Niepsuj M., Wiedermann K., 2016, *Dostępność, relacje i powiązania przestrzenne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna*, IGI GP UJ, Kraków.
- Jaroś V., 2017, Social and transport exclusion, *Geographia Polonica*, 90(3), 247-263.
- Kaczorowski J., 2019, Wykluczeni. O likwidacji transportu zbiorowego na wsi i w małych miastach, *Przegląd Planisty*, 4, 11-14.
- Kamruzzaman Md., Hine J., 2011, Participation index: a measure to identify rural transport disadvantage?, *Journal of Transport Geography*, 19(4), 882-899.
- Kamruzzaman Md., Yigitcanlar T., Yang J., Mohamed M. A., 2016, Measures of transport-related social exclusion: A critical review of the literature, *Sustainability*, 8, 7, 696.
- Karamuz P., 2011, Społeczne skutki likwidacji pasażerskich połączeń kolejowych na obszarach wiejskich Północno-Wschodniego Mazowsza, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 18, 61-81.
- Kenyon S., Lyons G., Rafferty J., 2002, Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility, *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207-219.
- Kenyon S., Rafferty J., Lyons G., 2003, Social exclusion and transport in the UK: a role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion?, *Journal of Social Policy*, 32(3), 317-338.
- Knowles R., 1993, Research agendas in transport geography for the 1990s., *Journal of Transport Geography*, 1(1), 3-11.
- Kozanecka M., 1980, *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce: studium geograficznoekonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Kraków.
- Lijewski T., 1962, Geografia komunikacyjna województwa białostockiego, *Dokumentacja Geograficzna*, 2, IG PAN, Warszawa.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Lijewski T., Lenk J., Piotrowska H., 1967, Rozwój komunikacji kolejowej i autobusowej w Polsce w okresie 1946-1965, *Dokumentacja Geograficzna*, 5, IG PAN, Warszawa.
- Lucas K., 2012, Transport and social exclusion: Where are we now?, *Transport Policy*, 20, 105-113.
- Lucas K., 2019, A new evolution for transport-related social exclusion research?, *Journal of Transport Geography*, 81, 102529.
- Lucas K. (red.), 2004, *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*, Policy Press, Bristol.
- Lucas K., Grosvenor T., Simpson R., 2001, *Transport, the environment and social exclusion*, York Publishing Services for the Joseph Rowntree Foundation, York.
- Lucas K., Stokes G., Bastiaanssen J., Burkinshaw J., 2019, *Inequalities in Mobility and Access in the UK Transport System. Future of Mobility: Evidence review*, Government Office for Science, London.
- Mackett R.L., Thoreau R., 2015, Transport, social exclusion and health, *Journal of Transport & Health*, 2(4), 610-617.
- Making the Connections Transport and Social Exclusion. Interim Findings Social Exclusion Unit*, 2002, Cabinet Office, London.
- McDonagh J., 2006, Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland, *Journal of Transport Geography*, 14(5), 355-366.
- Mężyk A., 2013, Elastyczne formy transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej regionu, *Studia Ekonomiczne*, 143, 262-270.
- Ranković-Plazinić B., Jović J., 2018, Mobility and transport potential of elderly in differently accessible rural areas, *Journal of Transport Geography*, 68, 169-180.
- Ryan J., Wretstrand A., 2019, What's mode got to do with it? Exploring the links between public transport and car access and opportunities for everyday activities among older people, *Travel Behaviour and Society*, 14, 107-118.
- Schwanen T., Lucas K., Akyelkena N., Solsona D.C., Carrasco J.-A., Neutens T., 2015, Rethinking the links between

- social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, 123-135.
- Shergold I., Parkhurst G., 2012, Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales, *Journal of Rural Studies*, 28, 4, 412-421.
- Stanley J., Stanley J., Balbontin C., Hensher D., 2019, Social exclusion: the roles of mobility and bridging social capital in regional Australia, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 125, 223-233.
- Stępnia M., Wiśniewski R., Goliszek S., Marcińczak S., 2017, Dostępność przestrzenna do usług publicznych w Polsce, *Prace Geograficzne*, 261, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Taylor Z., 1999, Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej, *Prace Geograficzne*, 171, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Taylor Z., 2003, Accessibility to facilities versus daily mobility of rural dwellers: The case of Poland [w:] G. Higgs (red.), *Rural services and social exclusion, European Research in Regional Science*, 12, 95-125.
- Taylor Z., 2006, Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences, *Journal of Transport Geography*, 14, 2, 135-151.
- Taylor Z., 2007, Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, *Monografie*, 7, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, 2011, Dz.U., 5, poz. 13.
- Walsh K., O'Shea E., Scharf T., 2019, Rural old-age social exclusion: a conceptual framework on mediators of exclusion across the lifecourse, *Ageing & Society*, 1-27.
- Wolański M., Paprocki W., Mazur B., Soczówka A., Jakubowski B., Czubak M., Pieróg M., 2016, *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
- Wolański M., 2019, Zmiany w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, *Transport Miejski i Regionalny*, 4, 3-10.
- Velaga N.R., Beecroft M., Nelson J.D., Corsar D., Edwards P., 2012, Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities, *Journal of Transport Geography*, 21, 102-112.
- Zmuda-Trzebiatowski P., 2016, Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 17(12), 754-759.

