

Wykluczenie transportowe uczniów szkół ponadpodstawowych powiatu wągrowieckiego

Studia Regionalne i Lokalne
Nr 3(85)/2021
© Autorzy 2021



ISSN 1509-4995
E-ISSN 2719-8049
doi: 10.7366/1509499538505

Krystian Koliński

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, ul. Bogumiła Krygowskiego 10, 61-680 Poznań; kolin@amu.edu.pl; ORCID: 0000-0003-1547-0147

Streszczenie

Polityka transportowa wymaga większego zróżnicowania terytorialnego – na poziomie lokalnym powinna być ściśle zintegrowana z polityką edukacyjną, zdrowotną i społeczną. Takie podejście do polityki transportowej stanowiło przyczynek do badań oraz wyznaczyło ich obszar: badania przeprowadzono wśród młodzieży szkolnej, a ich celem, podobnie jak celem niniejszego artykułu, było określenie poziomu dostępności szkół ponadpodstawowych w powiecie wągrowieckim za pomocą publicznego transportu zbiorowego. Wielu mieszkańców wsi i małych miast jest zmuszonych do korzystania z samochodu, w przeciwnym razie czekają ich utrudnienia w dostępie do edukacji, opieki zdrowotnej czy lepiej płatnej pracy.

Słowa kluczowe

wykluczenie społeczne, wykluczenie transportowe, publiczny transport, dostęp do szkół

Transport Exclusion of Secondary School Students in the Wągrowiec District

Abstract

Transport policy requires greater territorial differentiation; at the local level, it should be closely integrated with education, health and social policies. This approach to transport policy contributed to the research and determined its area – the research was carried out among school students, and its aim (and that of this article) was to determine the accessibility of secondary schools in the Wągrowiec district via public transport. Many inhabitants of villages and small towns are forced to have a car or else face a whole host of difficulties. The most common difficulties include access to education, health care or better paid work.

Keywords

social exclusion, transport exclusion, public transport, access to schools

Wprowadzenie

Istnieją dziedziny życia, które są niezwykle ważne dla każdego człowieka. Jedną z nich, która okazuje się kluczowym aspektem codzienności – obok dostępu do bieżącej wody, pracy (i godnego wynagrodzenia) oraz opieki zdrowotnej – jest transport. To właśnie on stanowi istotny element egzystencji każdego człowieka, ponieważ umożliwia przemieszczanie się między miejscami wykonywania różnego rodzaju aktywności – może to być praca, edukacja, działalność społeczna, kulturalna, a także uczestniczenie w życiu kulturalnym i społecznym miasta czy gminy. Zauważa to również Tomasz Komornicki (2019), który podkreśla, że korzystanie z intensywnie rozwijających się: rynku pracy, placówek edukacyjnych, które pozwalają zdobyć odpowiednie kwalifikacje zawodowe, a także instytucji opieki zdrowotnej, wymaga przede wszystkim odpowiedniej dostępności transportowej. Jednocześnie – dodaje – bez łatwo dostępnego transportu dobrej jakości nie ma jak skorzystać z usług publicznych gwarantujących właściwy poziom życia, a nawet pozwalających wydobyć się z biedy lub choroby.

Jedną z najważniejszych aktywności podejmowanych przez każdego młodego obywatela w Polsce jest edukacja. Reguluje to art. 35 Ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, który mówi, że nauka jest obowiązkowa do ukończenia 18. roku życia. W ramach obecnego systemu oświaty szkoły podstawowe uczniowie kończą, mając 15 lat, później czeka ich nauka w szkołach ponadpodstawowych, które podlegają pod starostwa powiatowe. W wielu gminach, które prowadzą szkoły podstawowe, zorganizowany jest transport mający na celu przewozić dzieci do szkół oraz ze szkół (na podstawie art. 32 Prawa oświatowego – jeżeli droga do szkoły przekracza 3 km, obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka albo zwrot kosztów przejazdu dziecka i opiekuna środkami transportu publicznego, jeżeli dowożenie zapewniają rodzice). Z kolei gdy dziecko rozpoczyna naukę w szkole ponadpodstawowej, ale nie ma zorganizowanego transportu *stricte* do szkoły, najczęściej musi korzystać z usług publicznych przewoźników. W realiach polskich wsi i małych miast do wyboru zazwyczaj pozostaje autobus lub pociąg.

Celem niniejszego artykułu jest określenie poziomu dostępności szkół ponadpodstawowych w powiecie wągrowieckim za pomocą publicznego transportu zbiorowego. Na potrzeby osiągnięcia tego celu przeprowadzono analizę i interpretację wyników badań dotyczących wykluczenia transportowego młodzieży uczęszczającej do szkół ponadpodstawowych na terenie powiatu wągrowieckiego. Podjęto próbę odpowiedzi na pytanie o to, czy młodzież uczęszczająca do szkół ponadpodstawowych ma dobrze dostosowane połączenia transportu publicznego, a także czy uczniowie są skazani na motoryzację wymuszoną. Karen Lucas, Bert van Wee i Kees Maat (2016) zwrócili uwagę, że pojęcie dostępności nie powinno być rozumiane jedynie jako fizyczny dostęp do dóbr i usług, ale także jako dostęp do samego systemu transportowego – dostępność czasowo-przestrzenna (czas przejazdu, rozmieszczenie przystanków), finansowa (cena biletów), niezawodnościowa (punktualności przyjazdów), informacyjna (rozkłady jazdy) oraz związana z bezpieczeństwem.

Tomasz Komornicki (2019) uważa, że polityka transportowa wymaga większego zróżnicowania terytorialnego, podkreślając, że na poziomie lokalnym powinna być ściśle zintegrowana z polityką edukacyjną, zdrowotną i społeczną. Takie podejście do polityki transportowej stanowiło przyczynek do badań oraz wyznaczyło ich obszar – badania przeprowadzono wśród młodzieży szkolnej. Umożliwiło to zbadanie dostępności szkół ponadpodstawowych.

Zakres przestrzenny badań obejmował powiat wągrowiecki, zakres czasowy przypadł zaś na październik 2020 r. Należy podkreślić, że był to okres stacjonarnej nauki w szkołach ponadpodstawowych (jest to o tyle istotne, że młodzież wróciła do szkół po długiej przerwie spowodowanej epidemią COVID-19).

Przeprowadzone przez Michała Beima, Angelikę Błażeczek, Agnieszkę Dąbrowską, Paulinę Dębiak i Annę Olczyk (2019) szerokie badania na temat dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie pilskim, w którego skład wchodzi także powiat wągrowiecki, pokazały, że w transporcie autobusowym można zaobserwować nastawienie na przewóz uczniów. Liczba kursów jest zdecydowanie niższa poza dniami nauki szkolnej. Dotyczy to zarówno dni roboczych podczas wakacji, jak i weekendów. W skali całego podregionu pilskiego pozbawionych autobusowego transportu publicznego było 22% mieszkańców w dni powszednie w roku szkolnym, 44% w dni powszednie podczas wakacji szkolnych, 60% w soboty i 63% w niedziele. Jak podkreślają autorzy przywoływanego badania, najniższym poziomem dostępności do autobusów regionalnych charakteryzował się powiat wągrowiecki – 34% mieszkańców nie miało w swojej miejscowości połączeń autobusowych. Taka sytuacja może doprowadzić do zjawiska scharakteryzowanego w literaturze jako motoryzacja wymuszona. Pierwszy zastosował ten termin David Banister (1994) w odniesieniu do terenów wiejskich i sytuacji, gdy rodziny o niskich dochodach zostają niejako zmuszone do zakupu i użytkowania samochodu, ponieważ nie są dla nich dostępne inne możliwości transportu, a potrzebują one dostępności, którą zapewnia samochód. Przez taką sytuację gospodarstwo domowe ponosi większe koszty transportu, szczególnie dotyczy to kosztów wynikających z posiadania i eksploatacji samochodu. Według Grahama Currie, Tony'ego Richardsona, Paula Smytha, Dianne Velli-Brodrick, Juliana Hine'a, Karen Lucas, Janet Stanley, Jenny Morris, Raya Kinneara i Johna Stanleja (2009) głównymi elementami motoryzacji wymuszonej są niskie dochody, brak alternatywnego transportu, wysoki wskaźnik motoryzacji, a tym samym i koszty transportu.

Powiat wągrowiecki leży w zachodniej części województwa wielkopolskiego (ryc. 1), zajmując powierzchnię 1041 km². Zamieszkuje go nieco ponad 70 tysięcy osób¹, z czego 3688 osób w wieku 15–19 lat, czyli potencjalnych odbiorców usług edukacyjnych na poziomie ponadpodstawowym. W tego typu szkołach naukę pobiera obecnie 2590 osób², z kolei (jak twierdzi starostwo) około 200 osób to uczniowie, którzy nie są mieszkańcami powiatu wągrowieckiego. Na terenie powiatu znajduje się pięć szkół ponadpodstawowych (wraz z ostatnimi klasami w szkołach ponadgimnazjalnych)³. Są to: I Liceum Ogólnokształcące im. Powstańców Wielkopolskich w Wągrowcu, Zespół Szkół nr 1 w Wągrowcu, Zespół Szkół nr 2 im. ppłk. dr. Stanisława Kulińskiego w Wągrowcu, Zespół Szkół im. Karola Libelta w Gołańczy, Zespół Szkół Powszechnych im. Pierwszych Piastów w Damasławku.



Ryc. 1. Położenie powiatu wągrowieckiego na tle województwa wielkopolskiego

Źródło: opracowanie własne.

Koncepcje związane z wykluczeniem społecznym oraz jego teoriami i metodologią jego badań wyłoniły się z dyscypliny polityki społecznej w połowie lat dziewięćdziesiątych XX w., a następnie zostały przejęte i zbadane jako obszar pokrewnych zainteresowań badaczy transportu (Lucas 2012). W Polsce trwa coraz żywsza dyskusja na temat wykluczenia transportowego. Podobną

¹ Dane według Banku Danych Lokalnych GUS, stan na 18 listopada 2020 r.

² Starostwo Powiatowe w Wągrowcu, stan na 30 września 2020 r.

³ W celu ułatwienia przekazywania informacji posłużono się sformułowaniem „szkoły ponadpodstawowe”, które oznacza jednocześnie szkoły ponadpodstawowe, jak i ponadgimnazjalne (dokładniej ostatnie roczniki uczęszczające do nich).

sytuację od wielu lat można zaobserwować w innych krajach Europy. John Preston i Fiona Rajé (2007) omawiają podobne działania podejmowane w Wielkiej Brytanii. Już w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia Malcolm J. Moseley (1979) zauważył, że obszary peryferyjne, położone poza aglomeracjami, stwarzają wielkie wyzwanie w obsłudze transportowej. Liczne problemy podejmowane w innych państwach przypominają elementy rzeczywistości transportowej polskich prowincji (Beim i in. 2019). Wielu mieszkańców wsi i małych miast jest zmuszonych do korzystania z samochodu, w przeciwnym razie czeka ich bowiem sporo utrudnień w dostępie do edukacji, opieki zdrowotnej czy do lepiej płatnej pracy. O wykluczeniu społecznym jako koncepcji teoretycznej, rozwijanej głównie w ramach badań nad polityką społeczną, napisano już dużo, stąd istnieje wiele jego definicji (Hillset i in. 2002). Na przykład Ruth Levitas, Christina Pantazis, Eldin Fahmy, David Gordon, Eva Lloyd i Demi Patsios zidentyfikowali wykluczenie społeczne jako brak lub niedostatek zasobów, praw, towarów i usług, a także niezdolność do uczestniczenia w normalnych interakcjach i działaniach dostępnych dla większości osób w społeczeństwie. Ich zdaniem, dotyczy to wymiarów: ekonomicznego, społecznego, kulturalnego oraz politycznego. Wykluczenie wpływa zarówno na jakość życia jednostek, jak i na sprawiedliwość i spójność społeczeństwa jako całości (Levitas i in. 2007). Z kolei Susan Kenyon, Glenn Lyons i Jackie Rafferty zaproponowali następującą szeroko cytowaną definicję wykluczenia społecznego związanego z transportem, podkreślając jego dostępność i wymiary mobilności: jest to proces, w wyniku którego ludzie nie mogą uczestniczyć w życiu gospodarczym, politycznym i społecznym z powodu ograniczonej dostępności możliwości, usług i sieci społecznych w całości lub w części z powodu niewystarczającej mobilności w społeczeństwie i środowisku zbudowanym wokół założenia wysokiej mobilności. Definicja ta jest szczególnie trafna z punktu widzenia transportu, ponieważ identyfikuje relacyjny charakter problemu oraz rosnący poziom mobilności w populacji jako całości, co jest kluczowym czynnikiem powodującym ograniczoną dostępność, a ostatecznie wykluczenie mniej mobilnych sektorów populacji (Kenyon i in. 2003).

Na gruncie polskiej nauki zjawisko wykluczenia transportowego opisały m.in. Marta Kawa i Wiesława Kuźniar (2017). Ich zdaniem, wykluczenie transportowe jest rodzajem wykluczenia społecznego, czyli ograniczenia aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym. Należy zwrócić uwagę na mocne oddziaływanie wykluczenia transportowego na pozostałe rodzaje wykluczenia społecznego, co nabiera szczególnego znaczenia właśnie w Polsce, gdzie wykluczenie transportowe dotyczy znacznej liczby osób (Błażewski 2019). Jak podkreślają Maciej Dulak i Bartosz Jakubowski (2018), gminy, w których nie ma zorganizowanego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, zamieszkuje obecnie 13,8 miliona osób. Wykluczenie transportowe skutkuje powstaniem lub ugruntowaniem innych rodzajów wykluczenia społecznego. W literaturze wskazuje się na wielowymiarowy charakter wykluczenia społecznego, obejmujący m.in. ograniczony dostęp do instytucji, edukacji i pracy zawodowej (Sobczak 2016).

O wykluczeniu transportowym wspomina także Tomasz Komornicki (2019), który twierdzi, że o wykluczeniu decyduje w dużej mierze dostęp do transportu publicznego, ale nie są tu bez znaczenia także układ i jakość infrastruktury drogowej dla podróży indywidualnych.

Andrew Church, Martin Frost i Karen Sullivan wyodrębniają siedem specyficznych cech systemu transportowego, które przyczyniają się do wykluczenia pewnych grup ludności i (lub) są z nim związane, co zgodnie z teorią wykluczenia społecznego wydaje się potwierdzać wielowymiarowy charakter problemu. Siedem zidentyfikowanych kategorii to:

- wykluczenie fizyczne: bariery fizyczne, takie jak konstrukcja pojazdu, brak udogodnień dla niepełnosprawnych lub brak informacji o rozkładzie jazdy, utrudniają dostępność usług transportowych;
- wykluczenie geograficzne: miejsce życia/zamieszkania może uniemożliwić dostęp do usług transportowych, np. na obszarach wiejskich lub peryferyjnych osiedlach miejskich;
- wykluczenie z obiektów: dotyczy odległości od kluczowych obiektów, takich jak sklepy, szkoły, służba zdrowia lub usługi rekreacyjne;
- wykluczenie ekonomiczne: wysokie koszty podróży mogą uniemożliwić lub ograniczyć dostęp do obiektów albo zatrudnienia, wpływając tym samym na dochody;

- wykluczenie czasowe: dotyczy zagadnień związanych z czasem, takie jak praca łączona, obowiązki domowe i opieka nad dziećmi, które skracają czas dostępny na podróż (często określane w literaturze jako ubóstwo czasowe);
- wykluczenie oparte na strachu: gdy obawy o bezpieczeństwo osobiste wykluczają korzystanie z przestrzeni publicznej i (lub) usług transportowych;
- wykluczenie przestrzeni: zarządzanie przestrzenią, dostosowywanie i bezpieczeństwo przestrzeni wyklucza dostęp niektórych grup do przestrzeni publicznych (Church i in. 2000).

Spośród wymienionych wyżej grup wykluczeń w omawianych badaniach skupiono się na wykluczeniu z obiektów, ponieważ znaczna część uczniów dojeżdżających na zajęcia zamieszkuje obszary wiejskie, a także na wykluczeniu czasowym, gdyż osoby biorące udział w badaniach wskazywały na długi i wczesny czas dojazdu.

Metody

Karen Lucas (2012) zauważa, że w badaniach wykluczenia związanego z transportem konieczne jest uznanie, że koncepcja wykluczenia społecznego kładzie nacisk na interakcje między czynnikami sprawczymi, które dotyczą danej osoby, takimi jak wiek, niepełnosprawność, płeć i rasa, i czynnikami związanymi ze strukturą obszaru lokalnego, takimi jak brak dostępnych lub istnienie nieodpowiednich usług transportu publicznego, niewydolność usług lokalnych.

Metodą, jaką wykorzystano, aby osiągnąć cel badań, a także odpowiedzieć na pytania badawcze, był sondaż diagnostyczny. Pozwala on na zgromadzenie danych ilościowych i jakościowych, których nie można pozyskać z żadnych innych publikowanych źródeł (Piróg 2010). Sondaż diagnostyczny polegał na przeprowadzeniu ankiety zawierającej pytania zarówno zamknięte, jak i otwarte. Kwestionariusz ankiety został rozesłany w formie elektronicznej do szkół ponadpodstawowych działających na terenie powiatu wągrowieckiego i skierowany był do ich uczniów. Ankieta została przygotowana w narzędziu FORMS udostępnianym przez firmę Microsoft.

Aby prawidłowo przeprowadzić badania metodą sondażu diagnostycznego, na początku kwestionariusza zostały zawarte informacje o adresatach i celu badań oraz o sposobie wykorzystania informacji.

Tab. 1. Analiza porównawcza uczestników badania

Jednostka	Liczba osób w wieku 15–19 lat	Liczba respondentów	Odsetek respondentów w ogólnej liczbie (w %)	Odsetek osób korzystających z PKP i PKS (w %)	Odsetek osób, których czas przejazdu trwa powyżej 30 minut (w %)	Odsetek osób, których pora przyjazdu przypada na więcej niż 30 minut przed rozpoczęciem lekcji (w %)
Wągrowiec (1)	1200	88	7,33	17	27	47
Damasławek (2)	314	25	7,96	80	75	100
Gołańcz – miasto (4)	204	27	13,24	70	21	89
Gołańcz – obszar wiejski (5)	279	38	13,62	74	39	85
Mieścisko (2)	351	35	9,97	63	23	50
Skoki – miasto (4)	211	11	5,21	100	55	63
Skoki – obszar wiejski (5)	290	9	3,10	89	25	75
Wapno (2)	149	29	19,46	97	75	100
Wągrowiec (2)	690	59	8,55	56	27	61

Objaśnienia: (1) – gmina miejska, (2) – gmina wiejska, (4) – miasto w gminie miejsko-wiejskiej, (5) – obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych GUS (liczba osób w wieku 15–19 lat) oraz przeprowadzonego badania.

Badanie zawierało łącznie 28 pytań, były to pytania zarówno zamknięte (z jedną lub większą liczbą możliwych odpowiedzi), jak i otwarte. Zapytano uczniów o miejsce zamieszkania (rozdzielenie na miasto i wieś), posiadanie prawa jazdy i samochodu. W następnej kolejności zapytano o sposób dojazdu do szkoły, czas, jaki zajmuje dojazd, i godzinę przyjazdu do szkoły. Poproszono również o wyrażenie opinii na temat pory przyjazdu i przedstawienie dogodniejszej godziny przybycia. W końcowych pytaniach poproszono ankietowanych o wyrażenie opinii na temat cen biletów oraz własnych zachowań transportowych w związku z sytuacją epidemiczną w kraju.

W konstrukcji kwestionariusza zastosowano format pytania warunkowego (Babbie 2005), tak aby osoby biorące udział w badaniu nie odpowiadały na pytania ich niedotyczące, co zwiększyło przejrzystość kwestionariusza dla tych osób.

Udział w badaniu był dobrowolny, w związku z tym zachodzi obawa, że pewna grupa osób mogła chętniej uczestniczyć w badaniu (osoby z obszarów gorzej skomunikowanych chętniej odpowiedziałyby na pytania kwestionariusza). Przeanalizowano stosunek liczby respondentów do liczby mieszkańców w wieku 15–19 lat danej jednostki (tab. 1). Ponadto pod uwagę wzięto odsetek odpowiedzi wskazujących na korzystanie z transportu publicznego (PKP i PKS), a także czas jazdy powyżej 30 minut oraz czas przyjazdu wcześniej niż 30 minut przed rozpoczęciem zajęć. Takie wskaźniki zostały arbitralnie wybrane jako te, które wpływają na gorsze skomunikowanie i mogłyby sprawić, że dane osoby chętniej uczestniczyłyby w badaniach.

W celu uniknięcia sytuacji, w której okazałoby się, że wyniki badania są zaburzone przez udział tylko grupy osób z obszarów defaworyzowanych, postanowiono przeprowadzić analizę korelacji za pomocą współczynnika korelacji Pearsona (Ostasiewicz, Rusnak, Siedlecka 2001). Charakterystyczny dla zależności korelacyjnej jest fakt, że określonym wartościom jednej zmiennej są przyporządkowane ściśle określone wartości drugiej zmiennej. Współczynnik korelacji Pearsona przyjmuje wartości z przedziału $[-1;1]$ i jest miarą siły związku liniowego między cechami. W analizach statystycznych zwykle się zakłada, że jeśli współczynnik korelacji wynosi:

- mniej niż 0,2 – brak związku liniowego między badanymi cechami;
- 0,2–0,4 – zależność liniowa jest wyraźna, lecz niska;
- 0,4–0,7 – zależność umiarkowana;
- 0,7–0,9 – zależność znaczna;
- powyżej 0,9 – zależność bardzo silna (Ostasiewicz, Rusnak, Siedlecka 2001).

Współczynnik korelacji Pearsona został obliczony za pomocą oprogramowania Statistica 13.

Analiza została przeprowadzona między:

- A) odsetkiem respondentów a odsetkiem osób korzystających z PKP i PKS;
- B) odsetkiem respondentów a odsetkiem osób, których czas przejazdu trwa powyżej 30 minut;
- C) odsetkiem respondentów a odsetkiem osób, których pora przyjazdu przypada na więcej niż 30 minut przed rozpoczęciem lekcji.

Zastosowano współczynnik korelacji Pearsona, który dał następujące wyniki:

- A) 0,139 – zależność liniowa wyraźna, lecz niska;
- B) 0,322 – zależność liniowa wyraźna, lecz niska;
- C) 0,521 – zależność umiarkowana.

Taki rozkład współczynnika korelacji pozwala odnieść wyniki badania ankietowego do całego powiatu. Ponadto wynik nie jest zaburzony przez odpowiedzi z pewnego kręgu osób (szczególnie tych z gorzej skomunikowanych obszarów), co zwiększa wiarygodność uzyskanych rezultatów.

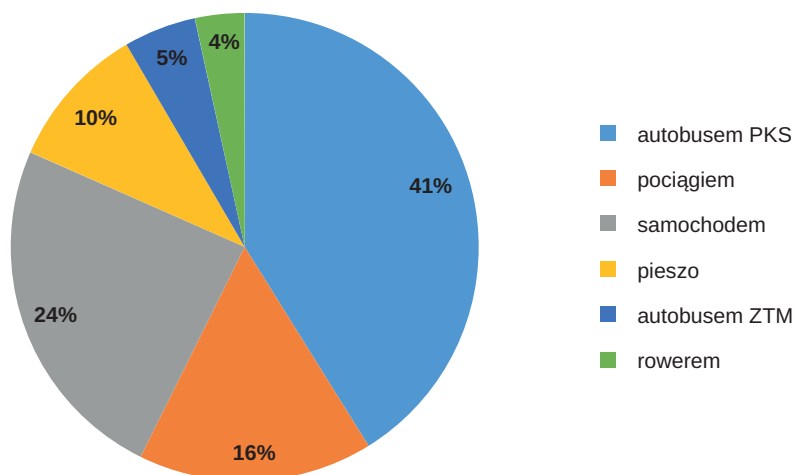
Rezultaty

W badaniu wzięło udział 321 osób (co stanowi 8% ogólnej liczby uczniów) – wszyscy respondenci uczęszczają do szkół ponadpodstawowych na terenie powiatu wągrowieckiego.

Na pytanie dotyczące miejsca zamieszkania, które miało przynieść informację o typie jednostki osadniczej, 189 osób odpowiedziało, że mieszka na wsi, a 132 osoby jako miejsce zamieszkania wskazały miasto. Uzyskano również odpowiedź na pytanie, czy miejsce zamieszkania respondentów jest miejscem pobierania przez nich nauki. W wypadku młodzieży zamieszkującej obszary wiejskie wszystkie osoby odpowiedziały, że dojeżdżają do szkoły do miasta, z kolei wśród osób

mieszkających w mieście 93 osoby wskazały, że zamieszkują to miasto, w którym pobierają naukę, a 39 osób – inne miasto.

W kolejnej części badania zapytano o środek transportu wybierany przez uczniów w celu dotarcia do szkoły (ryc. 2). Najczęściej wybieranym środkiem transportu był autobus (41%). Przewozy autobusowe na terenie powiatu wągrowieckiego są zorganizowane przez PKS Piła, z kolei w mieście Wągrowiec funkcjonuje komunikacja miejska. Z odpowiedzi uczniów wynika, że duży odsetek osób korzysta z indywidualnych środków transportu. Samochodem dojeżdża co czwarty ankietowany. Kolejnym środkiem transportu pod względem liczby osób z niego korzystających okazał się pociąg (16%). Na terenie powiatu wągrowieckiego kolejowe przewozy pasażerskie obsługują Koleje Wielkopolskie. Pieszko na zajęcia uczęszcza 10% osób. Kategorię „autobusem ZTM” zazna- czyło 5% respondentów, a kategorię „rowerem” – nieco ponad 4% badanych uczniów.

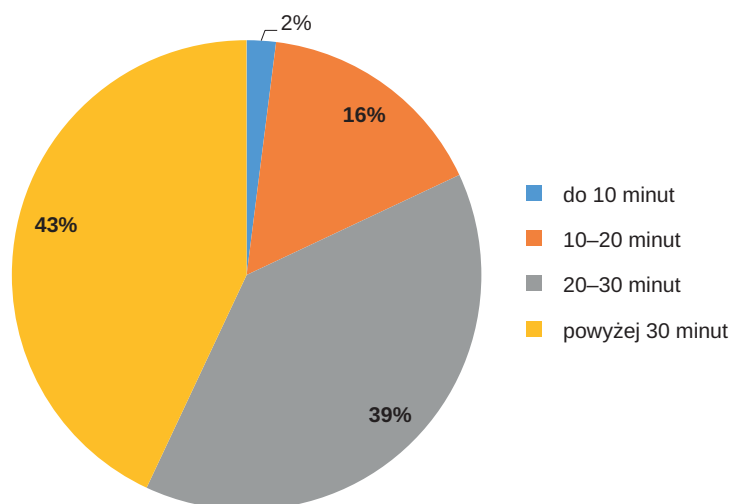


Ryc. 2. Udział środków transportu wybieranych przez młodzież

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Po zidentyfikowaniu środków transportu, jakimi uczniowie dojeżdżają do szkół, respondentów zapytano o samą podróż. W tym wypadku podzielono odpowiedzi dotyczące podróży ze względu na środek transportu, jakim się one odbywają.

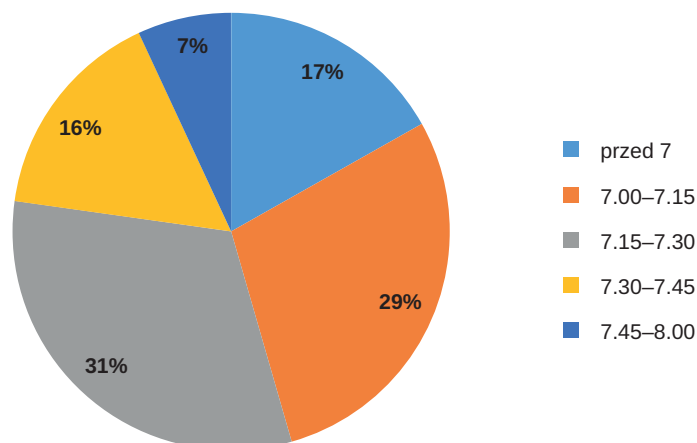
Autobusem dojeżdżają 132 osoby. W pierwszej kolejności zapytano o czas przejazdu (ryc. 3). Najwięcej osób odpowiedziało, że spędza w autobusie więcej niż 30 minut. Sumując odpowiedzi „20–30 minut” i „powyżej 30 minut”, można wskazać, że ponad 80% respondentów podróż do szkoły zajmuje około pół godziny.



Ryc. 3. Czas przejazdu uczniów do szkół

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Następnie zapytano o godzinę, o której przyjeżdża autobus do miejscowości, w której znajduje się szkoła (w szkołach zajęcia zaczynają się zwykle o 8.00) (ryc. 4).



Ryc. 4. Czas przyjazdu autobusu

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Osoby te zapytano, czy to dobra pora przyjazdu. Spośród osób, które twierdziły, że nie jest to dobra godzina przyjazdu, 45% wskazało, że wolałoby, żeby autobus przyjeżdżał między 7.30 a 7.45, z kolei 41% – między 7.15 a 7.30, a tylko 14% jako dogodną godzinę przyjazdów wybrało czas między 7.45 a 8.00.

W kolejnej części ankiety zapytano dojeżdżających autobusem, jak wygląda ich sytuacja związana z dojazdami, gdy lekcje zaczynają później (ryc. 5).

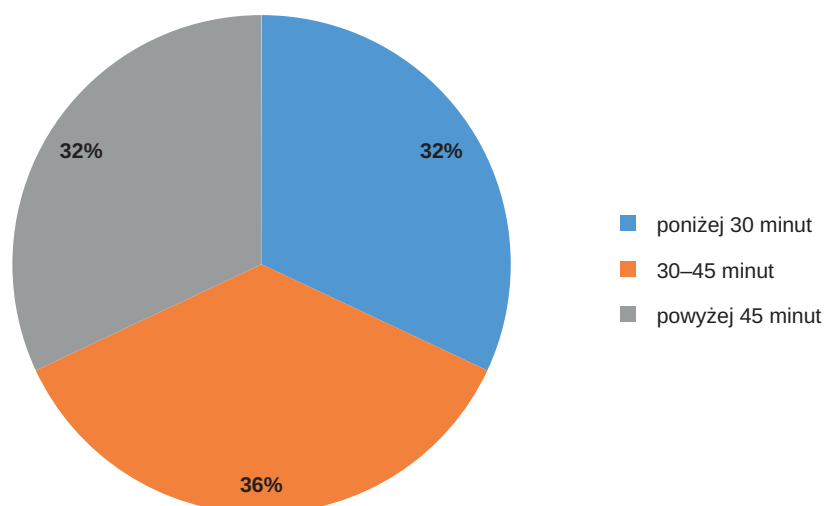


Ryc. 5. Możliwość wyboru połączeń w wypadku konieczności dojazdu na późniejszą godzinę niż 8.00

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Na podstawie uzyskanych danych można stwierdzić, że połączenia transportu publicznego są dostosowane do dowozu *stricte* do szkół. Warto zaznaczyć, że 10% osób w wypadku rozpoczęcia się zajęć w szkole później niż o godzinie 8.00 wybiera samochód, żadna z tych osób nie korzysta z pociągu.

Następne pytanie dotyczyło powrotu ze szkoły (ryc. 6). Wszystkie osoby dojeżdżające autobusami również tym środkiem transportu wracają do domu. Wśród tych osób żadna nie wybiera pociągu jako środka transportu, którym można byłoby powrócić do domu.

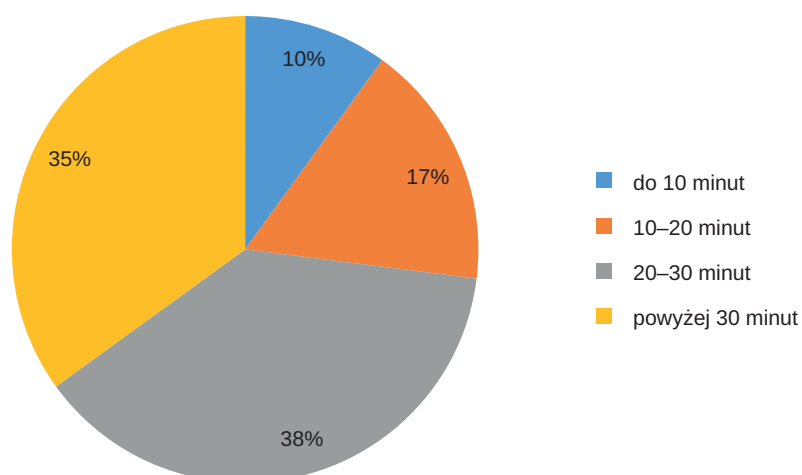


Ryc. 6. Czas oczekiwania na połączenie autobusowe po lekcjach

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Na końcu tej części kwestionariusza zapytano podróżujących o ceny biletów, które – zdaniem 85 badanych osób – są za drogie (47 osób stwierdziło, że cena jest korzystna).

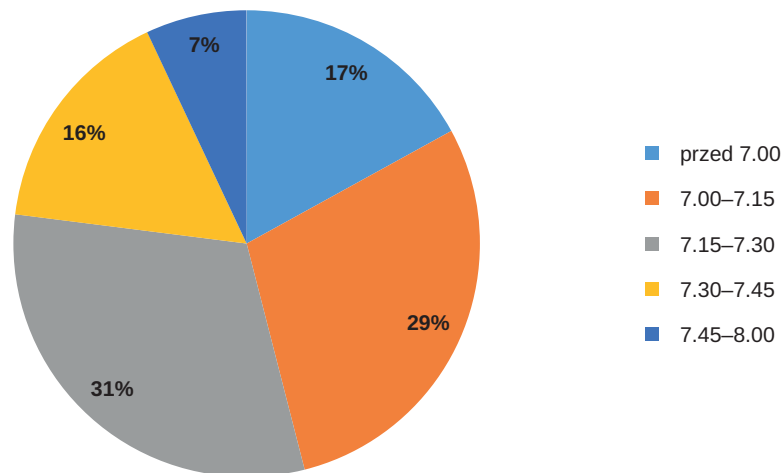
Drugim rodzajem publicznego środka transportu, z którego mogli korzystać ankietowani, jest pociąg. Dojeżdżają nim 52 badane osoby. W pierwszej kolejności zapytano o czas przejazdu.



Ryc. 7. Czas przejazdu do szkół uczniów korzystających z pociągu

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Podobnie jak w wypadku dojazdów autobusowych, większość (73%) osób w pociągu spędza ponad 20 minut. W następnej kolejności zapytano o godzinę, o której pociąg przyjeżdża przed rozpoczęciem zajęć (w szkołach zajęcia zaczynają się o 8.00) (ryc. 8).



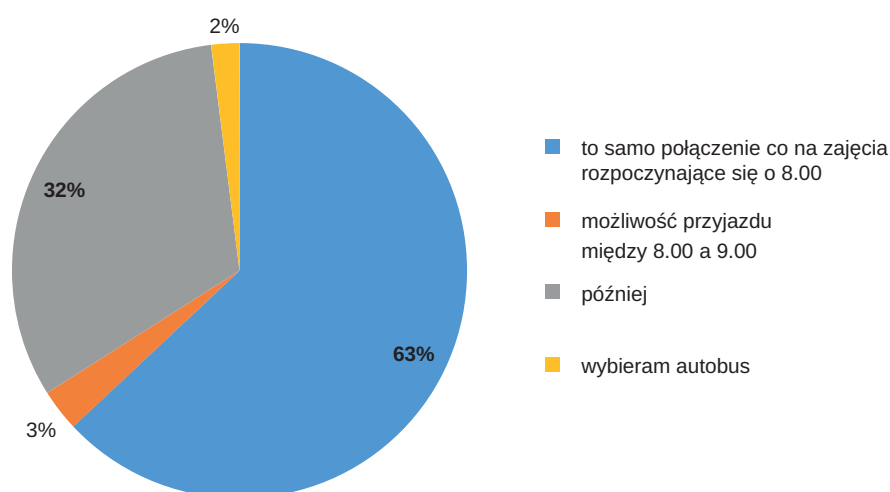
Ryc. 8. Czas przyjazdu pociągu

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Należy podkreślić, że 77% osób jest w miejscowości, w której odbywają się zajęcia szkolne, ponad 30 minut przed ich rozpoczęciem.

Trzy czwarte ankietowanych podkreśla, że ich pociąg przyjeżdża o dobrej porze, 15% osób uważa, że za wcześnie, a pozostałe 10% badanych twierdzi, że pociągi przyjeżdżają za późno. Spośród osób, według których pociągi przyjeżdżają za wcześnie bądź za późno, 62% twierdzi, że pociągi powinny przyjeżdżać między 7.30 a 7.45, z kolei pozostałe 38% respondentów uważa, że przyjazd powinien następować między 7.15 a 7.30. Możliwości przyjazdu po godzinie 7.45 nie wybrała żadna osoba.

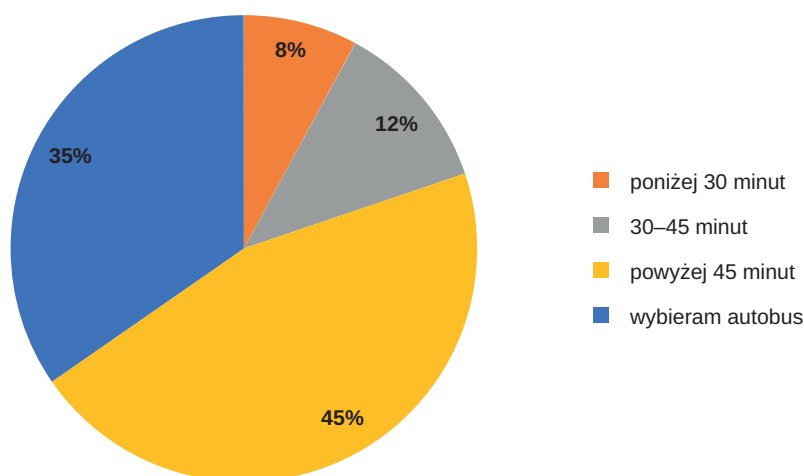
Podobnie jak w wypadku dojazdów autobusowych, uczniowie korzystający z pociągów w wypadku rozpoczynania zajęć na późniejszą godzinę niż 8.00 w zdecydowanej większości (63%) nie mają innej możliwości dojazdu na zajęcia niż to samo połączenie, które wybierają, żeby dotrzeć na zajęcia rozpoczynające się o 8.00 (ryc. 9).



Ryc. 9. Możliwość wyboru połączeń w wypadku konieczności dojazdu na późniejszą godzinę niż 8.00

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Warto podkreślić, że żadna z tych osób nie wybiera jako alternatywy samochodu. Powrót ze szkoły wygląda zdecydowanie inaczej niż u uczniów korzystających z komunikacji autobusowej (ryc. 10). Sytuacja ta jest odmienna zwłaszcza dlatego, że jedna trzecia osób dojeżdżających do szkoły pociągiem, żeby nie czekać na połączenie powrotne, wybiera powrót autobusem.

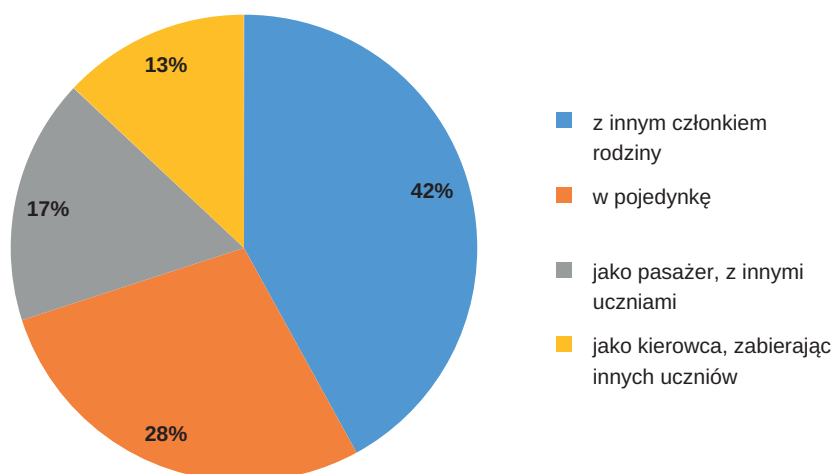


Ryc. 10. Czas oczekiwania na połączenie kolejowe po lekcjach

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

W ostatnim pytaniu dotyczącym podróży pociągiem ankietowani wypowiedzieli się co do cen biletów: 29 badanych uczniów uznało, że ceny biletów są za wysokie, pozostali (23 osoby) zaś stwierdzili, że cena jest korzystna.

Po charakterystyce publicznych środków transportu należy zwrócić uwagę, że dojazdy samochodem stanowią bardzo duży odsetek odpowiedzi. Łącznie samochód jako środek transportu do szkoły wskazało 78 ankietowanych (ryc. 11).



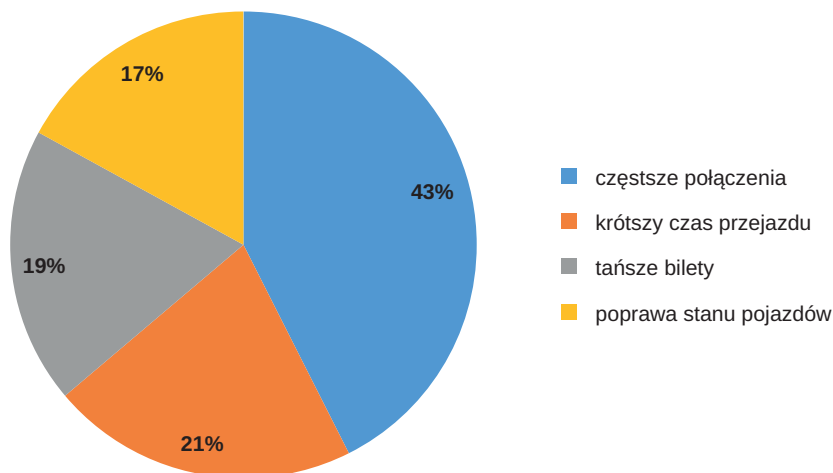
Ryc. 11. Dojazdy samochodem do szkół

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Warto pokreślić, że uczniowie najczęściej (42%) dojeżdżają samochodami wraz z innym członkiem rodziny.

Jako atut dojeżdżania samochodem do szkoły najczęściej (36%) wskazywano możliwość bezpośredniego dojazdu i powrotu, krótszy czas dojazdu (26%) i większą wygodę (26%). Na fakt, że dojazdy samochodem są tańsze, wskazało 9% badanych. Inne argumenty przemawiające na korzyść samochodu wybrało 3% badanych. Osoby dojeżdżające samochodami zostały zapytane, czy jest coś, co mogłoby sprawić, że przesiadłyby się na transport publiczny: 45 osób wskazało, że

nie ma takiej możliwości, pozostałe 33 osoby widzą takie rozwiązanie. Osoby, które byłyby skłonne zamienić samochód na publiczny środek transportu, zostały zapytane o to, co mogłoby je przekonać (ryc. 12).



Ryc. 12. Odpowiedzi na pytanie o to, co przekonałoby osoby dojeżdżające do szkoły samochodem do zmiany na środek transportu publicznego

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Pieszko na zajęcia do szkoły uczęszcza 10% respondentów. Najczęstszym (80%) tego powodem jest bliskość miejsca zamieszkania, mniejsza liczba badanych wskazywała brak dogodnych połączeń (9%), brak samochodu (6%) oraz inne przyczyny (6%).

Rower wybrało niecałe 3,5% badanych. Najczęstszym (30%) tego powodem jest bliskość miejsca zamieszkania, na kolejnych miejscach znalazły się: brak samochodu (23%), brak dogodnych połączeń (17%), inne przyczyny (30%).

Uczniów zapytano także o posiadanie prawa jazdy – 22% badanych ma już takie uprawnienia. Kolejne pytanie, jakie zadano wszystkim respondentom, dotyczyło posiadania samochodu. Twierdząco na to pytanie odpowiedziało 18% ankietowanych. Uczniów zapytano również o to, czy gdyby posiadali samochód, to dojeżdżaliby nim do szkoły. Na to pytanie odpowiedź twierdzącą dało 55% osób, tylko 15% osób stwierdziło, że nie jeździłoby w takim wypadku samochodem do szkoły, a 30% nie było zdecydowanych.

Na zakończenie kwestionariusza, w związku z sytuacją epidemiologiczną w kraju, zapytano respondentów, czy zmienili środek transportu. Większość (68%) badanych nie zmieniła sposobu dojazdu do szkoły, 13% respondentów zauważyło, że połączenia autobusowe są rzadsze, a 8% osób miało takie spostrzeżenie dotyczące połączeń kolejowych. W związku z pandemią 9% osób przesiadło się na samochód, a 2% zmieniło sposób podróżowania.

Dyskusja

Karen Lucas (2004) zauważyła, że osoby zajmujące się badaniami nad wykluczeniem społecznym są mniej zainteresowane faktem, że nie ma transportu dostępnego dla ludzi, a bardziej konsekwencjami wynikającymi z braku możliwości dostępu do kluczowych kwestii poprawiających jakość życia, takich jak zatrudnienie, edukacja, opieka zdrowotna. W ten sposób następuje oddalenie się od tradycyjnego podejścia systemowego do świadczenia usług transportowych w kierunku perspektywy polityki społecznej bardziej zorientowanej na ludzi i opartej na ich potrzebach. Badaczka podkreśla, że warto dbać o równość szans w dostępie do kluczowych usług. Podobne podejście jak Karen Lucas (2004) ma również Tomasz Komornicki (2019), który twierdzi, że wykluczenie transportowe skutkuje ograniczoną dostępnością do placówek szkolnych oraz placówek służby zdrowia. Z punktu widzenia społeczeństwa kluczowa jest jednak dostępność w wymiarze regionalnym i lokalnym, szczególnie do rynku pracy, oraz dostęp do większości usług podstawowych.

Warto podkreślić, że problem wykluczenia transportowego jest:

- wielowymiarowy, tj. można go umiejscowić zarówno w sytuacji jednostki, której dotyczy, jak i w procesach, instytucjach i strukturach w społeczeństwie;
- ma charakter relacyjny, tj. niekorzystna sytuacja jest postrzegana w bezpośrednim porównaniu z normalnymi stosunkami i działalnością pozostałej części populacji;
- ma charakter dynamiczny, tj. zmienia się w czasie i przestrzeni, a także w ciągu życia osoby, której to dotyczy (Lucas 2012).

Podobnie do wielowymiarowości zagadnienia podchodzą Jędrzej Gadziński i Michał Beim (2009), którzy twierdzą, że dostępność transportu publicznego determinowana jest przez kilka wymiarów, m.in. czasowy, ekonomiczny, administracyjny, przestrzenny, informacyjny czy techniczny.

Ważnym atutem powiatu wągrowieckiego jest atrakcyjna oferta kolejowa dzięki Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, lecz dotyczy to tylko kilku miejscowości, które leżą przy linii kolejowej. Brak połączeń autobusowych nie wynika jedynie z pomijania miejscowości mających dostęp do stacji kolejowych, ale przede wszystkim z ograniczonej oferty w pozostałych miejscowościach. Co więcej, w weekendy nie jeździ w powiecie żaden autobus regionalny. W dni robocze w czasie wakacji aż 60% mieszkańców powiatu pozbawionych było połączeń autobusowych. Przeprowadzone badania pokazały, że istnieje duży problem z dostępnością transportu publicznego. Wynika on przede wszystkim z nieatrakcyjnej oferty autobusowej, nastawionej na obsługę dowozu uczniów do szkół. Poza okresem zajęć szkolnych większość kursów się nie odbywa, przez co transport autobusowy nie jest atrakcyjny dla osób dojeżdżających regularnie do pracy (Beim i in. 2019). Długi czas dojazdów oraz przedwczesne przybywanie do miejscowości, w której uczniowie pobierają naukę, zostały zidentyfikowane w badaniu. Sprawiają one, że transport publiczny nie jest w stanie podobać konkurencji ze strony innych sposobów podróżowania, zwłaszcza samochodem osobowym. Zakup jednego lub kilku samochodów przez gospodarstwo domowe wydaje się racjonalnym zachowaniem, szczególnie w wypadku występowania niesatysfakcjonującej podaży usług transportu zbiorowego. Dotyczy to także gospodarstw ubogich, gdyż brak możliwości przemieszczania się w znacznym stopniu ogranicza dostępność do różnych aktywności, w tym pracy i edukacji. Stąd taki zakup powinien być traktowany bardziej w kategoriach inwestycji niż aktu konsumpcji dobra luksusowego. Takie zachowania mieszkańców są podobne do opisanego wcześniej zjawiska motoryzacji wymuszonej. Warto jednak podkreślić, że zakup samochodu nie jest rozwiązaniem dla osób, które nie mogą z niego korzystać z innych względów (np. bardzo młodego lub podeszłego wieku). Dodatkowy problem stanowią również stosunkowo wysokie koszty tej formy transportu: zakupu i użytkowania oraz zewnętrzne – społeczne i środowiskowe (Żmuda-Trzebiatowski 2016).

Młodzież uczęszczająca do szkół ma nie najlepiej przystosowany transport autobusowy. Potwierdzają to odpowiedzi na pytania dotyczące czasu przejazdu, czasu przyjazdu i czasu odjazdu z miejscowości, w której mieści się szkoła. Prawie połowa ankietowanych przyjeżdża na zajęcia 45 minut (lub wcześniej) przed ich rozpoczęciem, a ponad trzy czwarte badanych czeka dłużej niż 30 minut na zajęcia. Warto podkreślić także czas przejazdu, który dla prawie połowy uczniów trwa powyżej 30 minut. Kolejnym aspektem wskazującym na wykluczenie transportowe jest możliwość przyjazdu na późniejszą lekcję (na inną godzinę niż 8.00). W tym wypadku 45% osób nie ma innej możliwości niż przyjazd tym samym autobusem, który wybraliby na dojazd na godzinę 8.00 (10% osób w takiej sytuacji wybiera dojazd samochodem). Ważnym elementem wskazującym na wykluczenie transportowe młodzieży szkolnej jest czas oczekiwania na połączenie powrotne. Tylko 32% osób ma autobus powrotny w czasie do 30 minut po zakończeniu zajęć, pozostałe osoby muszą czekać dłużej – nawet powyżej 45 minut (32%).

Trochę inaczej kształtuje się sytuacja w wypadku dojazdów pociągami. W odpowiedzi na pytanie o czas oczekiwania na zajęcia trzy czwarte badanych uczniów twierdzi, że czeka krócej niż 30 minut na zajęcia. Jeśli chodzi o czas trwania podróży, to 35% respondentów wskazuje, że jest to ponad 30 minut, dla pozostałych osób jest to czas krótszy niż pół godziny. Kolejnym aspektem wskazującym na wykluczenie transportowe także w wypadku dojazdów pociągami jest możliwość przyjazdu na późniejszą lekcję (na inną godzinę niż 8.00). W tym wypadku 63% osób nie ma innej możliwości niż przyjazd pociągiem tej samej relacji, który wybraliby na dojazd na godzinę 8.00. Należy wspomnieć o czasie oczekiwania po skończonych zajęciach na powrotny pociąg: 46% osób

musi na takie połączenie czekać dłużej niż 45 minut, a 35% osób jako środek transportu wybiera autobus.

Warto podkreślić, że ponad połowa (55%) badanych stwierdziła, że gdyby miała samochód, dojeżdżałaby nim do szkoły, 15% respondentów zadeklarowało zaś, że nie korzystałoby z tego środka transportu. Pozostali ankietowani nie mieli zdania na ten temat.

Duży odsetek ankietowanych (30%) wybiera samochód jako środek transportu do i ze szkoły. Jest to spowodowane bezpośredniością dojazdu, krótszym jego czasem oraz większą wygodą. Nieco ponad 40% osób twierdzi, że mogłoby się przesiąść z samochodu na transport publiczny, ale pod warunkiem zapewnienia częstszych połączeń, tańszych biletów i krótszego czasu przejazdu.

W celu poprawy atrakcyjności transportu publicznego należy zmierzać do lepszego skomunikowania obszarów, które są istotnymi celami podróży, i do poprawy integralności istniejącej sieci transportowej (Gadziński, Beim, 2010). Z kolei Paweł Żmuda-Trzebiatowski (2016) uważa, że jednym ze sposobów przeciwdziałania wykluczeniu może być wprowadzenie przez samorzady darmowego lokalnego transportu publicznego. Jak zauważają Michał Wolański, Wiktor Mrozowski i Mateusz Pieróg, transport zbiorowy na obszarach pozamiejskich nie był zadaniem chętnie podejmowanym przez samorzady lokalne – w zakresie zarówno przygotowywania się do aktywnego kształtowania sieci komunikacyjnej, jak i zaangażowania finansowego (ograniczonego do wywiązywania się z obowiązków nałożonych przez Prawo oświatowe). Zdaniem autorów, luka, jaka powstała przez niską częstotliwość kursowania autobusów, jest doskonałym miejscem na stworzenie alternatywnej dla PKS spółki przewozowej, którą mogłaby stworzyć jedna z gmin lub związek międzygminny. Pod uwagę można wziąć także uruchomienie przewozów przez osobę prywatną. Taka sytuacja nie wymaga w początkowej fazie posiadania autobusów, lecz kilku busów, które na regularnych często obsługiwanych liniach byłyby rozwiązaniem alternatywnym dla PKS Piła. Kolejną możliwością jest stworzenie lokalnego portalu podróżnego, na którym osoby jadące w danym kierunku mogłyby „ogłaszać się” i zabierać osoby potrzebujące w tym czasie transportu (Wolański i in. 2016).

Literatura

- Banister D., 1994, „Equity and Acceptability in Internalising the Social Costs of Transport”, w: *Internalising the Social Costs of Transport*, Paris: European Conference of Ministers of Transport, OECD, s. 153–175.
- Barry B., 2002, „Social Exclusion, Social Isolation and the Distribution of Income”, w: J. Hills, J. Le Grand, D. Piachaud (red.), *Understanding Social Exclusion*, Oxford: Oxford University Press.
- Beim M., Błażczek A., Dąbrowska A., Dębiak P., Olczyk A., 2019, „Badania dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie piłskim”, *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, t. 22, nr 4, s. 95–118.
- Błażewski M., 2019, „Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego”, w: J. Blicharz, T. Kocowski, M. Paplicki (red.), *Spółdzielnie socjalne oraz organizacje pozarządowe wsparciem dla zagrożonych wykluczeniem*, Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, s. 11–20.
- Church A., Frost M., Sullivan K., 2000, „Transport and Social Exclusion in London”, *Transport Policy*, nr 7, s. 195–205.
- Currie G., Richardson T., Smyth P., Vella-Brodrick D., Hine J., Lucas K., Morris J., Kinnear R., Stanley J., 2009, „Investigating Links Between Transport Disadvantage, Social Exclusion and Well-Being in Melbourne – Preliminary Results”, *Transport Policy*, nr 16, s. 97–105.
- Dulak M., Jakubowski B., 2018, *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*, <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku> [dostęp: 5.09.2021].
- Gadziński J., Beim M., 2009, „Dostępność przestrzenna lokalnego transportu publicznego w Poznaniu”, *Transport Miejski i Regionalny*, nr 5, s. 10–16.
- Gadziński J., Beim M., 2010, „Dostępność czasowa celów podróży przy dojazdach lokalnym transportem publicznym w Poznaniu”, *Transport Miejski i Regionalny*, nr 3, s. 9–13.
- Kawa M., Kuźniar W., 2017, „Skala zagrożenia ubóstwem i wykluczeniem społecznym”, *Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy*, nr 3, s. 329.
- Kenyon K., Lyons G., Rafferty J., 2003, „Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of Promoting Social Exclusion Through Virtual Mobility”, *Journal of Transport Geography*, nr 10, s. 207–219.

- Komornicki T., 2019, *Polska sprawiedliwa komunikacyjnie*, Warszawa: Fundacja im. Stefana Batorego, s. 11–12.
- Levitas R., Pantazis C., Fahmy E., Gordon D., Lloyd E., Patsios D., 2007, *The Multi-Dimensional Analysis of Social Exclusion*, Bristol: Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty, Bristol Institute for Public Affairs, University of Bristol.
- Lucas K., van Wee B., Maat K., 2016, „A Method to Evaluate Equitable Accessibility: Combining Ethical Theories and Accessibility-Based Approaches”, *Transportation*, t. 43, s. 473–490.
- Lucas K., 2012, „Transport and Social Exclusion: Where are We Now?”, *Transport Policy*, nr 20, s. 105–113.
- Lucas K., 2004, *Running on Empty: Transport Social Exclusion and Environmental Justice*, Bristol: Policy Press.
- Moseley M.J., 1979, *Accessibility: The Rural Challenge*, London: Methuen.
- Ostasiewicz S., Rusnak Z., Siedlecka U., 2001, *Statystyka. Elementy teorii i zadania*, Wrocław: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu.
- Piróg D., 2010, „Sondaż diagnostyczny w badaniach z zakresu dydaktyki geografii – wybrane determinanty responsywności”, w: S. Liszewski (red.), *Obszary metropolitarne we współczesnym Środowisku geograficznym*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, s. 415–425.
- Preston J., Rajé F., 2007, „Accessibility, Mobility and Transport-Related Social Exclusion”, *Journal of Transport Geography*, nr 15, s. 151–160.
- Sobczak M.J., 2016, „Wstęp”, w: M.J. Sobczak (red.), *Wykluczenie społeczne i inkluzja społeczna z wykorzystaniem podmiotów ekonomii społecznej w Polsce na przykładzie województwa łódzkiego*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, s. 9.
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz.U. z 2021 r. poz. 1082).
- Wolański M., Mrozowski W., Pieróg M., 2016, „Transport zbiorowy poza miastami – regres, reformy, rekomendacje”, *Zarządzanie Publiczne*, nr 4.
- Żmuda-Trzebiatowski P., 2016, „Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym”, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, nr 17, s. 754–759.