

Społeczne aspekty wykluczenia komunikacyjnego w województwie warmińsko - mazurskim

RAPORT Z BADAŃ

pod kierunkiem dr Katarzyny Białobrzesckiej

Raport przygotowali:

dr Katarzyna Białobrzaska
dr Monika Maciejewska
dr Mateusz Kucz

Rekomendacje opracowali:

Jakub Wygnański
Bartłomiej Głuszak
Cezary Miżejewski

Olsztyn, 2023 r.

Spis treści

1.	Zjawiska wykluczenia społecznego i komunikacyjnego – podstawy teoretyczne	3
1.1.	Wykluczenie społeczne a wykluczenie komunikacyjne/transportowe.....	3
1.2.	Wykluczenie transportowe w Polsce	4
1.3.	Dostępność przestrzenna transportu publicznego w województwie warmińsko-mazurskim	6
2.	Nota metodologiczna	11
2.1.	Charakterystyka próby badawczej badania ankietowego.....	12
3.	Skutki wykluczenia komunikacyjnego w percepcji badanych – analiza danych ilościowych	17
3.1.	Zakres wykluczenia komunikacyjnego – dane podstawowe.....	17
3.2.	Sposoby przemieszczania się i zapotrzebowanie na wyjazdy z miejscowości	19
3.3.	Brak transportu publicznego a różne obszary funkcjonowania badanych i społeczności lokalnej.....	23
3.4.	Ścieżki poszukiwania rozwiązań problemów związanych z ograniczonym dostępem do transportu publicznego	31
3.5.	Podsumowanie	34
4.	Skutki społeczne wykluczenia komunikacyjnego/transportowego – analiza danych jakościowych.....	38
4.1.	Wykluczenie komunikacyjne – sposoby rozumienia i interpretowania wykluczenia transportowego przez badanych.....	38
4.2.	Dostęp do transportu zbiorowego oraz jego jakość.....	40
4.3.	Preferowane formy przemieszczania się.....	43
4.4.	Dostęp do usług osób wykluczonych komunikacyjnie.....	44
4.5.	Pomoc w sytuacjach trudnych i oczekiwane rozwiązania.....	45
4.6.	Długofalowe skutki wykluczenia komunikacyjnego	46
4.7.	Możliwe rozwiązania problemów komunikacyjnych i szanse na zmianę.....	48
4.8.	Podsumowanie i rekomendacje badanych.....	49
	Rekomendacje w sprawie wykluczenia / ubóstwa transportowego (wrzesień 2023)	52
	Diagnoza - Rozwiązania systemowe / polityka publiczna	54
	Infrastruktura transportowa.....	64
	Infrastruktura społeczna	66
	Zwiększenie dostępu do usług – eliminacja konieczności podróży	67
	Bibliografia:	72
	ANEKS	73

1. Zjawiska wykluczenia społecznego i komunikacyjnego – podstawy teoretyczne

1.1. Wykluczenie społeczne a wykluczenie komunikacyjne/transportowe

Wykluczenie społeczne jest zjawiskiem szczególnie dotkliwym, mającym wpływ na funkcjonowanie człowieka w otaczającej go rzeczywistości społecznej. Jak podkreśla Giddens odnosi się ono do sytuacji, w której jednostki oraz całe grupy społeczne zostają pozbawione pełnego uczestnictwa w życiu społeczeństwa. (Giddens 2007). W kontekście tego uczestnictwa kluczowe znaczenie mają dostęp do dóbr i usług, w tym także do środków transportu publicznego. Poddając analizie zjawisko wykluczenia społecznego warto podkreślić, że jest ono kategorią pojęciową nadającą określony kształt stosunkom i relacjom społecznym a przez to staje się pojęciem poddawanym refleksji przez przedstawicieli różnych dyscyplin naukowych, polityków i publicystów.

W związku z powyższym można uznać, że wykluczenie transportowe jest jedną z kluczowych kategorii wykluczenia społecznego a przeciwdziałanie, tej narastającej w naszym kraju kwestii społecznej, jest ściśle powiązane z możliwością realizacji praw obywatelskich wynikających z zapisów konstytucyjnych.

Wykluczenie komunikacyjne/transportowe interpretowane jest jako pozbawienie możliwości korzystania z transportu publicznego mieszkańców danego obszaru. Wykluczenie transportowe dotyczy nie tylko dostępu do dróg, ale również kolei, chodników lub ścieżek rowerowych. Ten rodzaj wykluczenia definiowany jest jako „utrata zdolności przez jednostki i grupy ludzi do nawiązania połączeń z miejscami pracy lub usług, w sytuacji, gdy są one niezbędne do pełnego uczestnictwa w społeczeństwie” (Beyazit, 2011).

J Elvy definiując i opisując to zjawisko zaznacza, że może ono wystąpić w sytuacji, gdy ludzie nie mogą częściowo lub w pełni uczestniczyć w codziennych aktywnościach w społeczności ze względu na ich niewystarczającą mobilność w otoczeniu, choć otoczenie to zostało zbudowane w oparciu o założenie wysokiej mobilności (Elvy, 2014).

Analizując wykluczenie transportowe warto nawiązać do opisywanego w literaturze przedmiotu **pojęcia ubóstwa transportowego**, które definiuje stan ograniczonej mobilności wynikający z współwystępowania różnych czynników upośledzających transportowo oraz społecznie daną osobę. Czynnikami upośledzenia transportowego są najczęściej: brak samochodu, małą dostępność transportu zbiorowego, wysokie ceny biletów, ale także lęk przed staniem się ofiarą przestępstwa w trakcie korzystania z transportu czy też słabą dostępność do informacji o rozkładach jazdy. Warto w tym miejscu podkreślić, że **ubóstwo transportowe** prowadzić może do znacznego lub całkowitego ograniczenia dostępu do wielu dóbr, usług, szans życiowych, sieci społecznych, kapitału społecznego itp. Co niejednokrotnie może stać się generatorem innych obszarów wykluczenia społecznego.

Wykluczenie transportowe w różnym stopniu dotyka osoby zamieszkujące tereny nim dotknięte. Analizując zastane wyniki badań można wyodrębnić kilka typowych grup społecznych, które są w grupie największego ryzyka są to: osoby starsze, dzieci i młodzież,

samotni rodzice, osoby niepełnosprawne, osoby nie mające dostępu do samochodu oraz osoby ubogie (Elvy, 2014, Białobrzieszka 2022).

Dokonując analizy kluczowych pojęć dotyczących dyskursu w zakresie wykluczenia komunikacyjnego warto poświęcić uwagę **pojęciu dostępności przestrzennej**, która definiowana jest jako łatwość osiągnięcia w przestrzeni określonej formy działalności z badanego miejsca przy pomocy określonego środka transportu (Black, Conroy 1977). Natomiast użycie dookreślenia mówiącego, że jakieś miejsce jest dostępne dzięki skorzystaniu z jakiejś formy transportu sprawia, że mówimy wtedy o **dostępności transportowej**.

Warto podkreślić, że **dostępność przestrzenna – zoperacjonalizowana jako dostępność transportowa** jest jednym z kluczowych parametrów określających atrakcyjność poszczególnych miejsc. W tym ujęciu stanowi ona istotny element poziomu życia czy składnik atrakcyjności inwestycyjnej (Komornicki i in. 2010, Guzik i in. 2010). Dostępność transportowa do edukacji czy służby zdrowia – staje się wyznacznikiem szans życiowych (Pacione 1989), a słaba dostępność lub jej brak jest podstawowym czynnikiem wykluczenia społecznego (Cass, Shove i Urry, 2005; Farrington 2007).

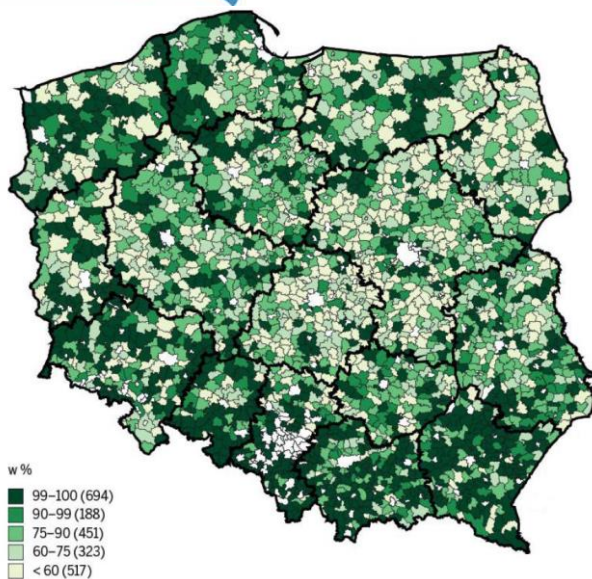
1.2. Wykluczenie transportowe w Polsce

Wykluczenie komunikacyjne/transportowe jest zjawiskiem spotykanym dość powszechnie zarówno w krajach rozwijających się jak i wysokorozwiniętych. Wiele państw Unii Europejskiej boryka się z tą kwestią, próbując znaleźć rozwiązania tego dotkliwego problemu społecznego.

W Polsce, zjawisko to jest słabo rozpoznane badawczo choć dotyczy znacznej liczby osób, jak podkreślają M. Dulak oraz B. Jakubowski, (2019) gminy, w których nie ma zorganizowanego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej zamieszkuje obecnie 13,8 mln osób.

Jak można zauważyć problem dotyczy dużej grupy ludzi, którzy pozbawieni są możliwości swobodnego przemieszczania się wykorzystując do tego środki transportu publicznego. Tymczasem brak połączeń komunikacyjnych lub ich minimalna ilość, wraz z niedostosowaną ofertą prowadzą niejednokrotnie do poważnych skutków. Jak wskazuje raport Polskiej Akademii Nauk, ponad 20% sołectw w Polsce pozbawionych jest jakiegokolwiek środka zbiorowego transportu publicznego, a do wielu docierają tylko dwa autobusy dziennie

Rysunek 1. Odsetek sołectw w gminie skomunikowanych ogólnodostępnym i regularnym transportem publicznym



Źródło: Rosner A., Stanny M., Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika, Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa, 2016

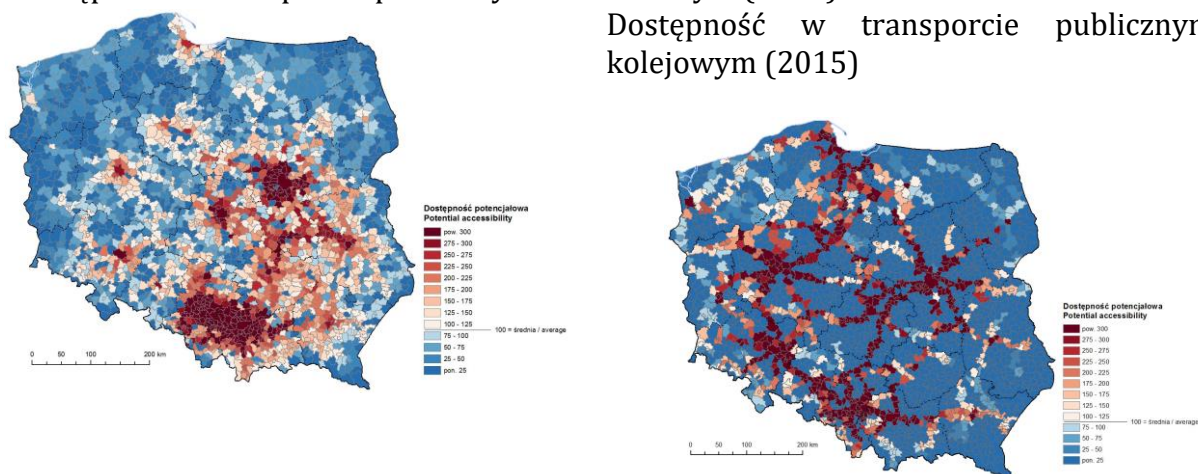
Jednym z najistotniejszych skutków likwidacji połączeń stają się migracje z mniejszych miejscowości do większych, w tym ze wsi do miast. Osoby, które dotychczas zamieszkiwały małe miejscowości ze względu na szereg trudności, w tym ograniczenia transportu bądź jego brak, „zmuszone zostały” do przeniesienia się do większych miejscowości. Istotnym skutkiem jest także degradacja funkcjonalna wsi i miast powiatowych, choć te pełniły przez wiele lat funkcję centrum lokalnego, do którego środkami komunikacji zbiorowej przyjeżdżali mieszkańcy powiatu, a także okolicznych powiatów. Wraz z likwidacją połączeń między małymi miejscowościami a miejscowościami powiatowymi przestały one pełnić swoją dotychczasową funkcję. Niższa dostępność komunikacyjna stała się także głównym ograniczeniem rozwojowym dla wielu małych miast. Trammer K.

Analizując rozkład przestrzenny dostępności w transporcie publicznym łatwo jest zauważyć, że potrzeby transportowe regionów, a nawet lokalnych jednostek samorządowych są zróżnicowane i wymykają się często stosowanemu podziałowi na Polskę zachodnią i wschodnią. Poniższe ilustracje przedstawiają rzeczywisty rozkład oparty na analizie wskaźnika dostępności transportowej. Zmiana wartości wskaźnika następuje w miarę oddalania się od głównych szlaków (zwłaszcza kolejowych). W transporcie indywidualnym dostępność pogarsza się stopniowo, a prawdziwe problemy widzimy dopiero na odległych peryferiach. W transporcie publicznym bardzo niskie wartości wskaźnika (które możemy interpretować jako wykluczenie transportowe wszystkich osób niedysponujących w gospodarstwie domowym samochodem osobowym) notujemy niekiedy nawet w bezpośrednim sąsiedztwie dużych miast. Transport publiczny zapewnia zatem generalnie lepszą dostępność w Polsce wschodniej niż zachodniej, ale zróżnicowania mają niekiedy bardzo lokalny wymiar.

Rysunek 2

Dostępność w transporcie publicznym autobusowym (2015)

Dostępność w transporcie publicznym
kolejowym (2015)



Źródło: P. Rosik, W. Pomianowski, S. Goliszek, M. Stępnia, K. Kowalczyk, R. Guzik, A. Kołoś, T. Komornicki, *Multimodalna dostępność transportem publicznym w Polsce*, Prace Geograficzne 258, IGiPZ PAN, Warszawa 2017

Należy podkreślić, że utrzymywanie takiej dostępności w transporcie publicznym sprzyja pogłębianiu się i utrwalaniu różnic rozwojowych w regionach a także różnic w poziomie i jakości życia Polaków. W konsekwencji skutkuje to wykluczeniem transportowym kolejnych obszarów, zwłaszcza tych, gdzie jednocześnie ma miejsce odpływ ludności naruszając strukturę demograficzną obszarów wiejskich i wielu mniejszych miast.

1.3. Dostępność przestrzenna transportu publicznego w województwie warmińsko-mazurskim

Dzięki najnowszym badaniom dotyczącym dostępności przestrzennej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego daje się dość precyzyjnie oszacować skalę zjawiska wykluczenia transportowego w województwie (Guzik i in., 2019).

Na wstępie warto zaznaczyć, że z ogólnej liczby 2736 objętych cytowanymi badaniami miejscowości wiejskich Warmii i Mazur aż 1 180 nie jest obsługiwanych przez komunikację publiczną. Miejscowości te zamieszkuje 151 tys. osób, czyli co czwarty mieszkaniec obszarów wiejskich. W większości są to małe wsie, liczące średnio 130 mieszkańców, położone poza systemem dróg krajowych i wojewódzkich, do niektórych z nich wciąż nie prowadzi droga o nawierzchni bitumicznej. W grupie tej znajdują się również miejscowości, które obsługiwane są tylko przez połączenia kolejowe, a stacja kolejowa znajduje się poza wioską i wymaga dojścia pieszo.

Zważywszy na podjętą w ekspertyzie problematykę związaną z wykluczeniem transportowym warto przytoczyć dane mówiące o tym, że przeciętna odległość z miejscowości pozbawionej komunikacji publicznej do najbliższego przystanku wynosi nieco ponad 4 km, czyli przekłada się na 63-minutowe dojście do przystanku. Jest to dość długi czas i odległość co w znacznym stopniu ogranicza mobilność, szczególnie osób

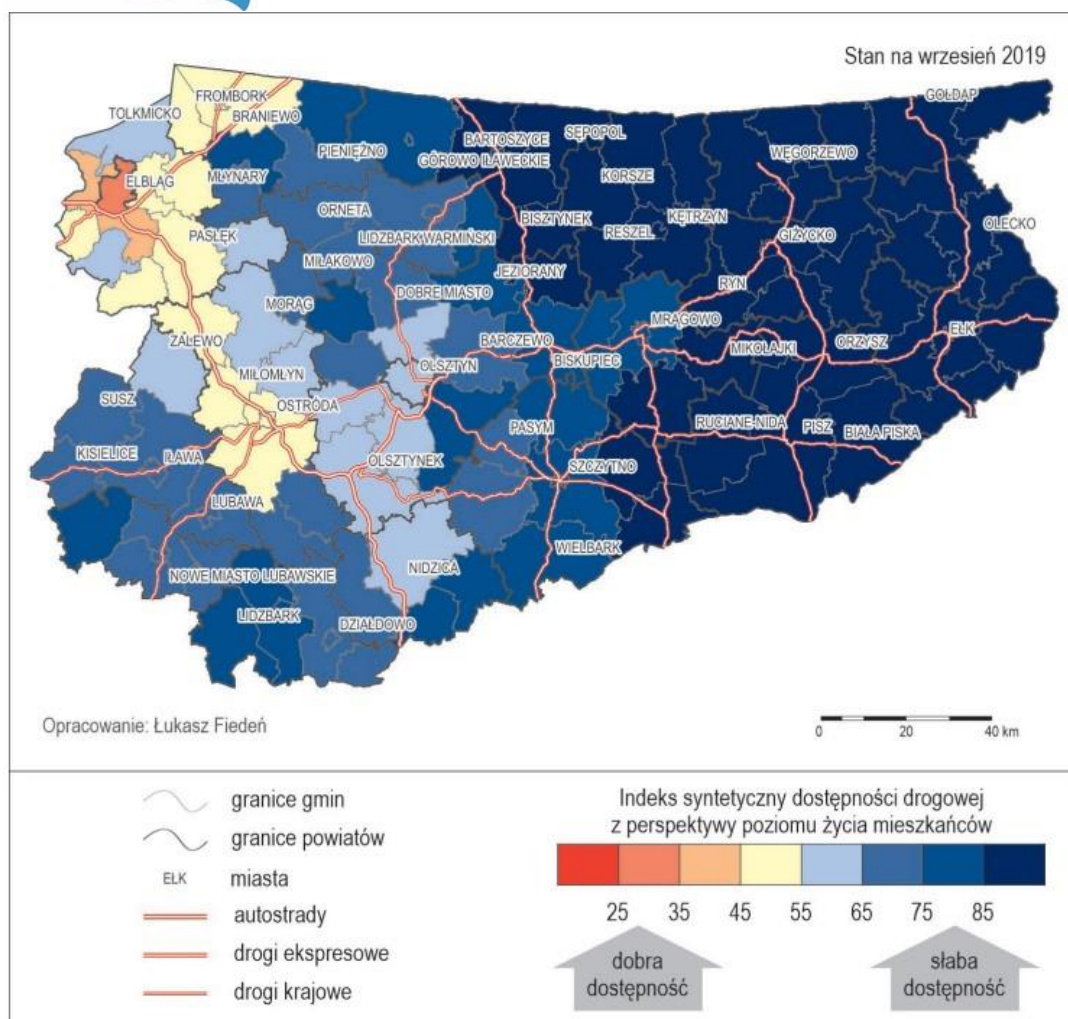
starszych, dzieci, nie wspominając o osobach niepełnosprawnych. Należy również podkreślić, że mieszkańcy ponad 1 200 miejscowości, aby skorzystać z transportu publicznego muszą dotrzeć do innej miejscowości lub przystanku położonego poza miejscowością.

Tymczasem dostęp do wielu dóbr i usług wiąże się niejednokrotnie z koniecznością dotarcia do najbliższego miasta. Większość miejscowości ma słabą dostępność komunikacyjną w tym zakresie. Jak wynika z prezentowanych wyników badań tylko 44,0% mieszkańców wsi zamieszkuje miejscowości o co najmniej średniej dostępności do najbliższego miasta.

Ogólnie najlepszą dostępnością cechują się podmiejskie wsie obsługiwane przez komunikację miejską lub prężnie działające prywatne firmy przewozowe wokół Olsztyna, Ostródy, Szczytna czy Elbląga, Kętrzyna, Ełku i Giżycka. Dobrą dostępnością cechują się również miejscowości położone wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych.

Warto w tym miejscu przytoczyć Indeks syntetyczny dostępności drogowej, ujęty z perspektywy poziomu życia zaprezentowany w przytaczanym raporcie.

Rysunek 3. Indeks syntetyczny dostępności drogowej z perspektywy poziomu życia



Źródło: Guzik i in. (2021). Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

Najsłabszą dostępnością (wysokimi wartościami indeksu) cechują się rozległe tereny na wschód od Olsztyna. Ta słaba dostępność wschodniej części województwa, obniżająca wybrane aspekty poziomu życia (dostępność do usług czy miejsc pracy) może powodować odpływ mieszkańców stamtąd do innych rejonów, cechujących się lepszą dostępnością i wyższym poziomem rozwoju.

Gminy o najsłabszej dostępności koncentrują się na obrzeżach dużych, peryferyjnie położonych powiatów, gdzie niewielkiej liczbie kursów do najbliższego miasta towarzyszy dodatkowo spora odległość czasowa dojazdu. W obszarach tych występuje też najwięcej miejscowości z dojściem pieszym do przystanków transportu publicznego, co dodatkowo wydłuża czas podróży i obniża ocenę dostępności. Jest to dobrze widoczne wzdłuż niemal całej granicy województwa, zwłaszcza tej z Obwodem Kaliningradzkim.

Jednym z istotnych aspektów z perspektywy analiz dotyczących wykluczenia transportowego, na który w tym miejscu należy zwrócić uwagę, jest wspomniana wcześniej słaba dostępność i powiązania komunikacyjne obszarów wiejskich w inne dni niż dni robocze. Dostępność w niedziele i święta (rys. 4, tab. 1) jest ważna nie tylko dla samych mieszkańców obszarów o słabej dostępności transportowej, ale także dla osób chcących odwiedzić członków rodziny czy znajomych zamieszkujących te miejscowości. Obszary bez komunikacji w dni świąteczne to niemal połowa miejscowości wiejskich województwa zamieszkiwana przez niemal połowę ludności wiejskiej. Dostępność komunikacyjna w soboty jest minimalnie lepsza niż w niedzielę i dni świąteczne, z tendencją do obejmowania sobót rozkładami świątecznymi.

Rys. 4. Liczba bezpośrednich połączeń do najbliższego miasta w niedziele i dni świąteczne

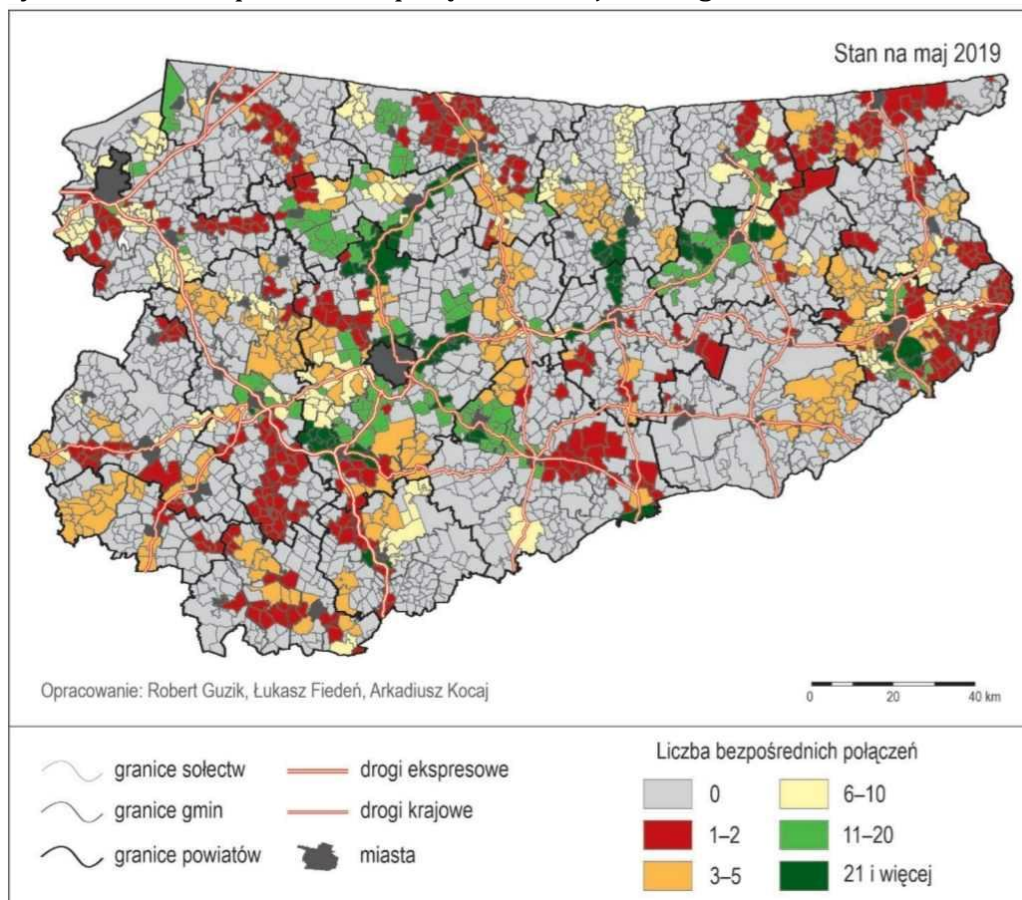


Tabela 1. Dostępność do najbliższego miasta w niedziele i dni świąteczne w 2019 r.

Liczba połączeń	Liczba miejscowości wiejskich	Odsetek ludności wiejskiej (%)
Brak	1614	49,2
1-2	374	13,9
3-5	315	15,5
6-10	211	9,3
11-20	139	7,4
>20	83	4,6
Razem	2736	100,0

Źródło: Guzik i in. (2021). Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

W województwie warmińsko-mazurskim dostępność (w systemie komunikacji publicznej) z obszarów wiejskich do miast można ocenić jako słabą i mało zróżnicowaną. Generalnie lepszą cechowały się miejscowości duże (pod względem liczby mieszkańców) i położone blisko miast, oraz zlokalizowane przy głównych drogach. Z drugiej strony, aż 43% miejscowości nie posiadało w ogóle przystanku komunikacji publicznej. Niewiele miejscowości miało wzorową (2,2%), bardzo dobrą (4,5%) lub dobrą (8,8%) dostępność do najbliższego miasta – zaledwie 27,7% mieszkańców wsi zamieszkiwało w miejscowościach o takiej dostępności w komunikacji publicznej. Większość miejscowości wiejskich miało słabą (17,9%), bardzo słabą (41,4%) lub skrajnie słabą (12,7%) dostępność do najbliższego miasta w systemie komunikacji publicznej. Dotyczyło to aż 56,8% mieszkańców terenów wiejskich w województwie warmińsko-mazurskim – czyli tak duże było zagrożenie ich wykluczeniem transportowym. Miejscowości o słabej i bardzo słabej dostępności spotkać można było najczęściej w gminach wiejskich położonych na pograniczach powiatów. Większe koncentracje wsi o słabej dostępności występowały ponadto w północnej części województwa (wzdłuż granicy państwowej), we wschodniej jego części – zwłaszcza na pograniczu powiatów gołdapskiego, giżyckiego, oleckiego i ełckiego oraz na południu województwa – w powiatach ostródzkim, nidzickim, a nawet w olsztyńskim. Ponadto z 564 miejscowości, zamieszkałych przez 89 tys. osób, nie było żadnych połączeń do jakiegokolwiek miasta pomiędzy godziną 6:00 a 8:00. Miejscowości takie występowały, w każdym powiecie. Najwięcej było ich w powiatach bartoszyckim, elbląskim, iławskim i piskim.

Cechą charakterystyczną województwa warmińsko-mazurskiego jest duży odpływ migracyjny, szczególnie z obszarów położonych przy granicy z Obwodem Kaliningradzkim (Rosja). Tylko 23 gminy lub ich części (miasta bądź obszary wiejskie) wykazały dodatnie saldo migracji w latach 2016–2018, podczas gdy aż 126 – saldo ujemne. Największe napływy migracyjne odnotowano w strefie podmiejskiej Olsztyna. Stwierdzono je także (choć mniej intensywne) w strefach podmiejskich Ełku, Szczytna i Giżycka. Brak ich w przypadku Elbląga, który nie wykształcił jeszcze napływowej strefy podmiejskiej.

Województwo warmińsko-mazurskie niewątpliwie znajduje się w trudnej sytuacji gospodarczej i demograficznej. Saldo migracji jest najniższe w kraju i nawet główne miasta regionu nie są w stanie przyciągnąć większej liczby nowych mieszkańców.

2. Nota metodologiczna

Badanie zostało przeprowadzone w ramach projektu „Rozwój instytucjonalny think tanka Federacji Organizacji Socjalnych Województwa Warmińsko-Mazurskiego FOSA”. Projekt jest sfinansowany ze środków Narodowego Instytutu Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego w ramach Rządowego Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich na lata 2018 – 2030.

Badania o charakterze sondażowym zostały przeprowadzone jesienią 2022 r. Miały na celu zdiagnozowanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w kontekście generowanych przez nie skutków społecznych oraz określenie kierunków zmian mających przeciwdziałać pogłębianiu problemów bądź kompensować negatywne konsekwencje pojawiające się w tym zakresie.

Poszukiwano odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jak badani postrzegają skutki wykluczenia komunikacyjnego?
 - 1.1 W jakim zakresie wykluczenie transportowe dotyczy badanych?
 - 1.2 W jakim zakresie brak transportu publicznego oddziałuje na różne obszary funkcjonowania badanych i społeczności lokalnych?
 - 1.3 Jak badani radzą sobie problemami wynikającymi z wykluczenia transportowego?

Aby odpowiedzieć na powyższe pytania przygotowano projekt badań w schemacie mieszanym ilościowo-jakościowym. W pierwszej fazie do ich realizacji wykorzystano przygotowany na potrzeby badania kwestionariusz ankiety, skierowany do mieszkańców miejscowości wykluczonych komunikacyjnie. Następnie na podstawie wstępnej analizy uzyskanych danych opracowano scenariusz wywiadu fokusowego (FGI), w którym uczestniczyli lokalni działacze i przedstawiciele instytucji samorządowych z objętych badaniem miejscowości.

Dobór próby badawczej do badań ilościowych miał charakter warstwowy losowy. Na podstawie analizy danych zastanych¹ w każdym z trzech podregionów województwa warmińsko-mazurskiego (elbląski, ełcki, olsztyński) wskazano powiaty i gminy, w których dostępność do najbliższego miasta z miejscowości wiejskich została określona jako słaba. Podstawowe warstwy doboru stanowiły podregiony i gminy. W badaniu ankietowym wzięło udział 318 mieszkańców miejscowości województwa warmińsko-mazurskiego.

Dobór próby badawczej do badań jakościowych miał charakter warstwowy celowy. Podstawową warstwę doboru stanowiły podregiony. Przeprowadzono trzy

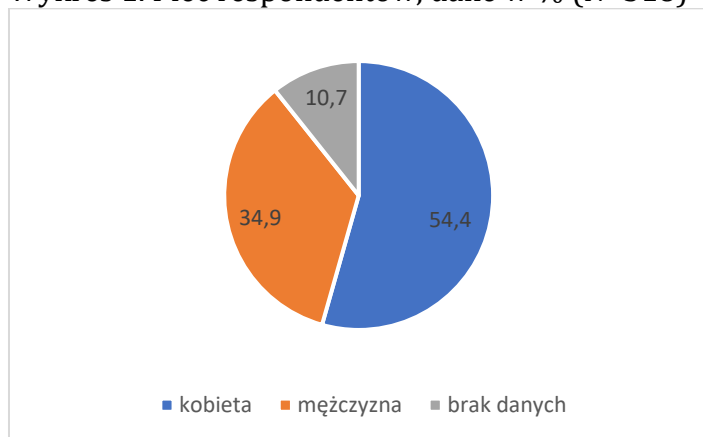
¹ Raport: Guzik, R. i In. (2021) Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim, Wydawnictwo UJ, s. 85

grupowe wywiady fokusowe (FGI). Do udziału w badaniu zaproszono przedstawicieli samorządów: wójtów, radnych oraz działaczy lokalnych i sołtysów.

2.1. Charakterystyka próby badawczej badania ankietowego

W grupie badanych dominują kobiety – 54,4% respondentów. Mężczyźni stanowili 34,9% próby, 34 osoby (10,7%) nie wskazały swojej płci. (por. wykres 1)

Wykres 1. Płeć respondentów, dane w % (N=318)

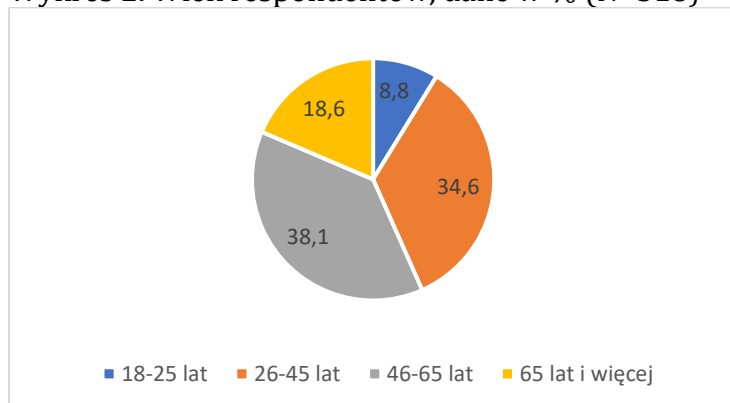


Źródło: badanie własne

Podjęcie szczegółowej analizy grupy ze względu na płeć pozwala zauważyć, że kobiety nieco częściej żyją samotnie – 21,9% wskazań (mężczyźni – 16,5% wskazań) (por. tabela 1, aneks)

Próba badawcza była zróżnicowana ze względu na wiek uczestniczących w badaniu osób. Wyróżniono w niej cztery przedziały wiekowe: od 18 do 25 lat, od 26 do 45 lat, od 46 do 65 lat oraz powyżej 65 roku życia. Najliczniej reprezentowane w próbie były osoby w wieku od 46 do 65 lat – 38,1% badanych oraz respondenci mieszczący się w przedziale od 25 do 45 lat – 34,6% badanych. Łącznie reprezentanci tych grup stanowili 72,7% respondentów. Należy zaznaczyć, że są to grupy obejmujące lata aktywności zawodowej. 18,6% badanych to osoby powyżej 65 roku życia, 8,8% stanowiła grupa najmłodszych badanych między 18 a 25 rokiem życia. (por. wykres 2).

Wykres 2. Wiek respondentów, dane w % (N=318)



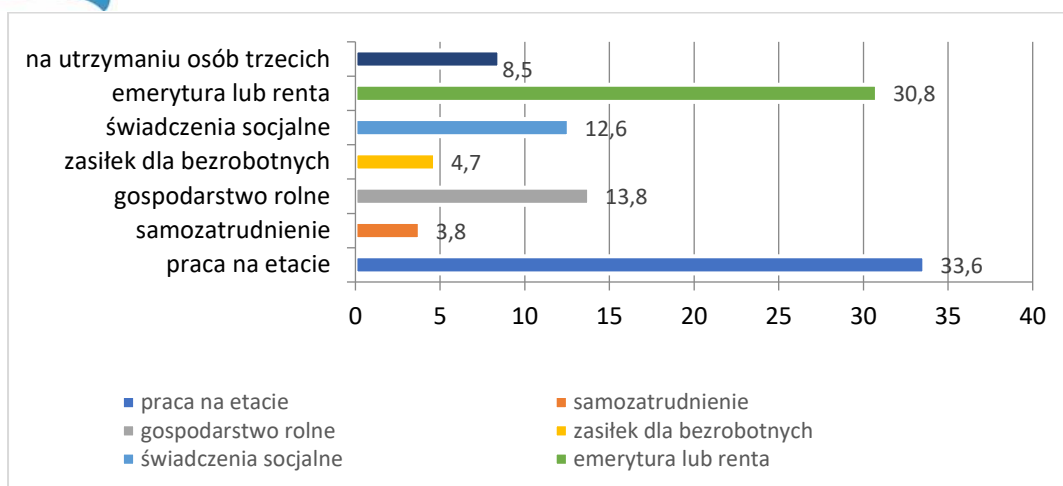
Źródło: badanie własne

Analizy szczegółowe wykazały silną zależność pomiędzy wiekiem badanych a ich podstawowymi źródłami utrzymania (Chi2 141,118, df 9, <,001, V Kramera .388). 89,7% osób powyżej 65 roku życia utrzymuje się z emerytury lub renty. Warto zauważyć, że żaden respondent w tym wieku nie wskazał zasiłków jako głównego źródła utrzymania. Natomiast wskazania takie pojawiły się w grupie wiekowej 26-45 lat – 26,6% badanych oraz 46-65 lat - 18,3% badanych. Praca na etacie, umowie zlecenia lub samozatrudnienie to z kolei źródło utrzymania najmłodszej grupy badanych – 38,5% wskazań w grupie 18-25 lat i 53,2% w grupie 26-45 lat. (por. tabela 2, aneks)

Zależność występuje także między wiekiem badanych a typem gospodarstwa domowego, w którym żyją (Chi2 72,341, df 6, <,001, V Kramera .340). Warto zauważyć, że najstarsi badani najczęściej żyją w jednoosobowych lub dwuosobowych gospodarstwach domowych. Samotnie funkcjonuje 37,9 % badanych w grupie po 65 roku życia i 24,8% badanych w grupie 46-65 lat. Z partnerem lub jednym członkiem rodziny zamieszkuje natomiast 34,5 % badanych w grupie po 65 roku życia i 38% badanych w grupie 46-65 lat. Młode osoby mieszkają najczęściej z wieloma osobami, na co wskazało 92,3% badanych w wieku 18-25 lat i 77,6% badanych w wieku 26-45 lat (por. tabela 3, aneks)

Dokonano także analizy próby badawczej ze względu na źródła utrzymania osób uczestniczących w badaniu. Wyróżniono siedem różnych źródeł utrzymania: praca na etacie/zleceniu, samozatrudnienie, gospodarstwo rolne, zasiłek dla bezrobotnych, świadczenia socjalne, emerytura lub renta lub przebywanie na utrzymaniu osób trzecich, przy czym respondenci mogli wybierać więcej niż jedno z nich. W próbie badanych najliczniej reprezentowane były osoby, których źródłem utrzymania są: praca na etacie/zleceniu – 33,6% badanych oraz środki z emerytury bądź renty - 30,8% wskazań. Niemały odsetek respondentów wskazał także na utrzymywanie się z prowadzenia gospodarstwa rolnego - 13,8% badanych oraz ze świadczeń socjalnych - 12,6% wskazań. 8,5% badanych stanowili respondenci pozostający na utrzymaniu osób trzecich. Najmniej liczne grupy w próbie stanowiły osoby pobierające zasiłek dla bezrobotnych – 4,7% wskazań oraz posiadające własną działalność gospodarczą (samozatrudnienie) – 3,8% wskazań. Warto zauważyć, że średnio co czwarta osoba w badanej grupie wskazała na zależność od dodatkowych świadczeń lub pomocy osób trzecich – 25,8% wskazań (por. wykres 4).

Wykres 4. Źródła utrzymania respondentów, dane w % (N=318)

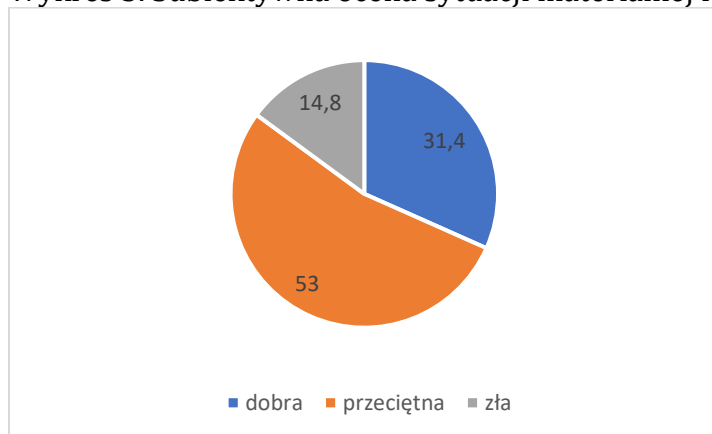


Źródło: badanie własne²

Warto zauważyć, że jako złą swoją sytuację materialną ocenia najliczniejsza grupa osób wśród pobierających różnego rodzaju zasiłki lub zależnych od osób trzecich – 32,8% wskazań w tej grupie. Ale także prawie co piąty emeryt widzi swoją sytuację materialną jako złą (19% wskazań) (Chi2 36,584, df 6, <,001, V Kramera .242). (por. tabela 4, aneks).

W ramach badania poproszono także o dokonanie przez respondentów subiektywnej oceny własnej sytuacji materialnej, proponując odniesienie się do ogólnych stwierdzeń, że jest ona dobra, przeciętna albo zła. Ponad połowa respondentów uznała, że ich sytuacja materialna jest przeciętna – 53% wskazań. 32% badanych uznaje swoją sytuację za dobrą, 15% określa ją jako złą (por. wykres 5)

Wykres 5. Subiektywna ocena sytuacji materialnej respondentów, dane w % (N=318)



Źródło: badanie własne

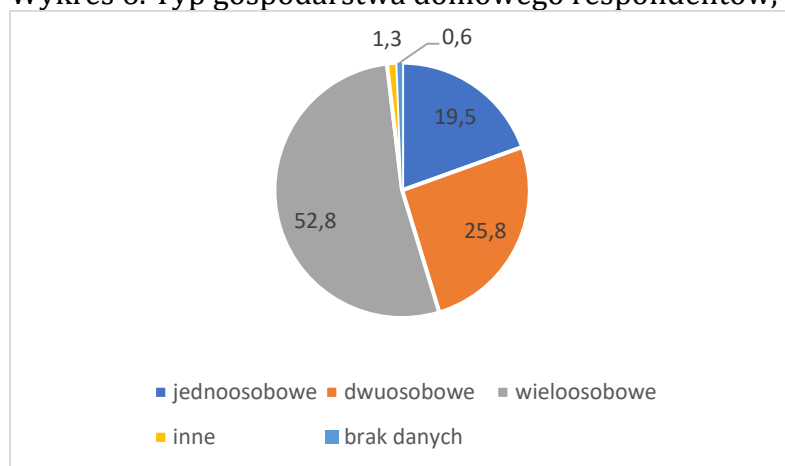
Warto zauważyć, że jako złą swoją sytuację materialną ocenia najliczniejsza grupa osób wśród pobierających różnego rodzaju zasiłki lub zależnych od osób trzecich – 32,8% wskazań w tej grupie. Ale także prawie co piąty emeryt widzi swoją sytuację materialną jako złą (19% wskazań) (Chi2 36,584, df 6, <,001, V Kramera .242). (por. tabela 4, aneks).

² Pytanie wielokrotnego wyboru, wyniki % nie sumują się do 100%

W grupie osób, które oceniły swoją sytuację jako złą największy odsetek stanowią osoby samotne – 48,9% wskazań. O swojej dobrej sytuacji materialnej częściej są natomiast przekonani badani z rodzin wieloosobowych – 59,4% wskazań (Chi2 31,481, df 4, <,001, V Kramera .225). (por. tabela 5, aneks).

Za kolejną kategorię charakteryzującą badaną próbę przyjęto typ gospodarstwa domowego, w którym żyją badani. Nieco ponad połowa respondentów wskazała, że mieszka z kilkoma członkami rodziny – 52,8% wskazań. Średnio co czwarta osoba żyje w rodzinie dwuosobowej – 25,8% wskazań, a co piąta prowadzi jednoosobowe gospodarstwo domowe – 19,5% wskazań. Cztery osoby (1,3 % wskazań) wybrało opcję „inne”, w ramach której dookreśliły stopień pokrewieństwa w rodzinie dwuosobowej np. zamieszkiwanie z matką/rodzicem (por. wykres 6).

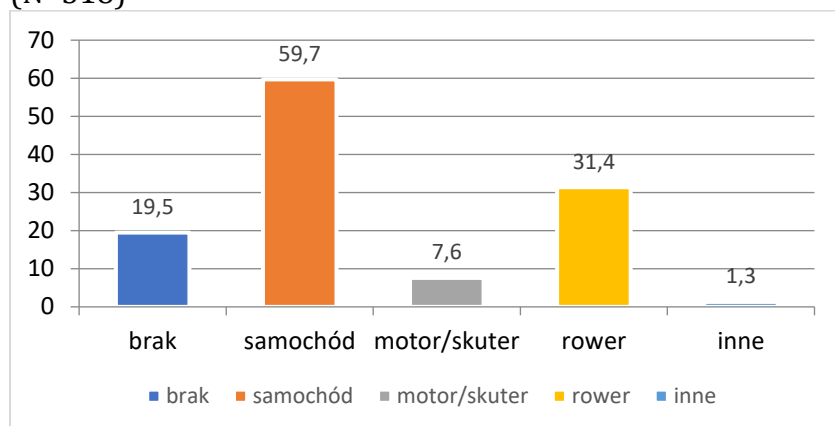
Wykres 6. Typ gospodarstwa domowego respondentów, dane w % (N=318)



Źródło: badanie własne

Ze względu na podjętą w badaniu tematykę wykluczenia transportowego za ważne uznano także pytanie o środki transportu posiadane i użytkowane przez badanych w gospodarstwie domowym. Wśród wskazanych środków transportu zdecydowanie przeważają samochody osobowe – ich posiadanie deklaruje 59,7% badanych. Prawie co trzeci respondent - 31,4% wskazań – posiada rower i wykorzystuje go do przemieszczania się. Niewielki odsetek uczestników badania – 7,6% wskazań, posiada motor lub skuter. Niestety prawie co piąty z badanych mieszkańców - 19,5% wskazań - nie posiada żadnego środka transportu. Cztery osoby (1,3%) wskazały na inne środki transportu takie, jak ciągniki i inne maszyny rolnicze (por. wykres 7).

Wykres 7. Środki lokomocji użytkowane w gospodarstwach respondentów, dane w % (N=318)



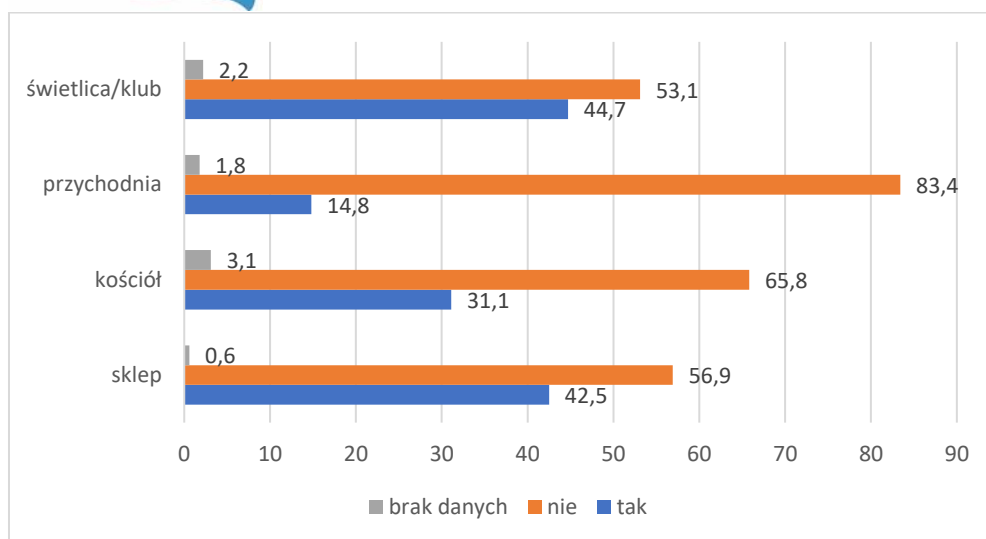
Źródło: badanie własne³

Wraz z wiekiem zwiększa się odsetek osób nie dysponujących własnymi środkami lokomocji. W przypadku badanych między 46 a 65 rokiem życia już średnio co 5 osoba wskazała, że nie posiada żadnych środków transportu (20,8% wskazań), a w najstarszej grupie respondentów odsetek ten dochodzi do 40,4%. W przypadku posiadania samochodu osobowego tendencja jest odwrotna. W grupie 18-25 lat dysponuje samochodem 77,8% badanych, a w grupie 26-45 lat – 70%. (Chi2 31,105, df 6, <,001, V Kramera .223). (por. tabela 6, aneks).

W badaniu próbowano przyjrzeć się również bliżej występowaniu w miejscowościach zamieszkania respondentów instytucji i punktów usługowych, które zabezpieczają podstawowe potrzeby bytowe mieszkańców. Zapytano w związku z tym o to, czy w miejscu zamieszkania badanych znajdują się: sklep, kościół, przychodnia zdrowia oraz działająca świetlica lub klub. Zebrane dane pokazały, że w miejscowościach zamieszkania respondentów jest najwięcej sklepów i świetlic/klubów, chociaż w obu przypadkach odnosi się to jedynie do nieco ponad 40% wskazań. W przypadku sklepu jest to 42,5%, zaś na brak sklepu wskazuje 56,9% badanych. Funkcjonowanie świetlicy odnotowało 44,7% badanych, a na jej brak w miejscowości wskazało 51,3% badanych. Nieco rzadziej w miejscach zamieszkania respondentów znajdują się miejsca istotne z punktu widzenia życia religijnego – 31,1% wskazań potwierdzających obecność kościołów, cerkwi czy domów modlitwy oraz 65,8% wskazań odnotowujących brak w tym zakresie. Najrzadziej w tych miejscowościach znajdują się przychodnie zdrowia. Jedynie 14,8% wskazań potwierdza ich usytuowanie w miejscu zamieszkania respondentów, zaś 83,4% badanych potwierdza ich brak. Zatem w przeważającej większości przypadków podstawowe potrzeby w zakresie kupowania pożywienia czy konsultacji lekarskiej muszą być realizowane przez badanych poza ich miejscami zamieszkania (por. wykres 8).

Wykres 8. Instytucje/punkty usługowe w miejscu zamieszkania respondentów, dane w % (N=318)

³ Pytanie wielokrotnego wyboru, wyniki % nie sumują się do 100%



Źródło: badanie własne

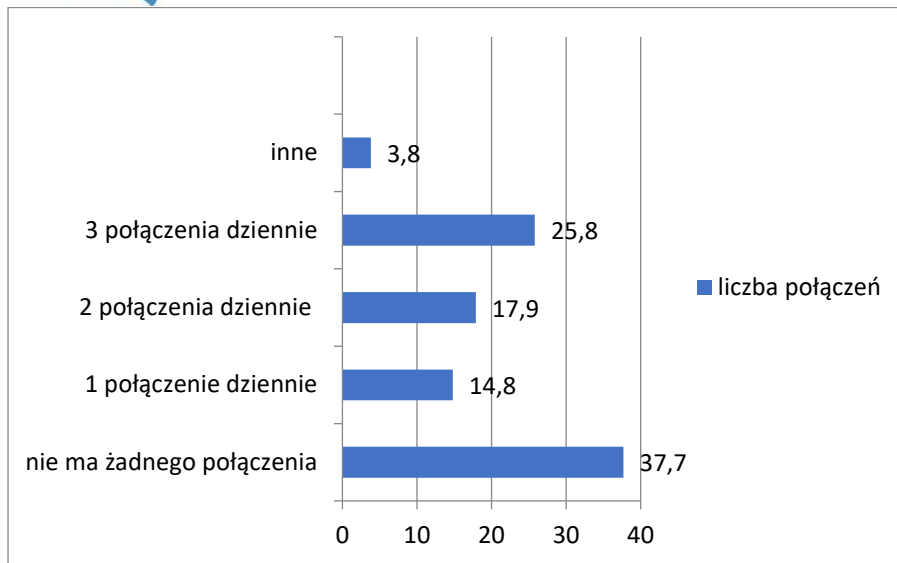
3. Skutki wykluczenia komunikacyjnego w percepcji badanych – analiza danych ilościowych

3.1. Zakres wykluczenia komunikacyjnego – dane podstawowe

Dostępność komunikacji w miejscowościach oddalonych od centrów miejskich jest jednym z podstawowych kryteriów diagnozowania wykluczenia komunikacyjnego/transportowego na danym obszarze. Niewielka liczba połączeń tworzonych w oparciu o środki komunikacji publicznej takie, jak autobus, pociąg czy bus utrudnia osobom nie posiadającym własnego środka transportu codzienne życie i realizację związanych z nim potrzeb.

Liczba połączeń komunikacyjnych w miejscowościach, w których mieszkają badani jest niewielka. Aż 37,7% badanych stwierdziło, że bezpośrednio w zamieszkaną przez nich miejscowości nie ma żadnego połączenia dostępnego dla wszystkich mieszkańców. Tylko raz dziennie połączenia są dostępne dla 14,8% badanych, a dwa razy dziennie dla 17,9% respondentów. Co czwarta osoba (25,8%) stwierdziła, że w jej miejscowości są trzy połączenia komunikacji publicznej dziennie. W wybranej przez 3,8% badanych kategorii „inne” pojawiły się dodatkowe wyjaśnienia dotyczące czasowych rozwiązań w zakresie komunikacji, do których zalicza się wykorzystywanie do przemieszczania się w czasie roku szkolnego autobusów szkolnych. Inną kwestią poruszoną w tym miejscu jest ograniczanie liczby połączeń transportu publicznego w dni wolne od pracy. Często w tym czasie wszystkie połączenia są wstrzymane. W dwóch wypowiedziach zaznaczono również, że nowe połączenia pojawiły się niedawno, w ciągu ostatnich 2-3 miesięcy. (por. wykres 9).

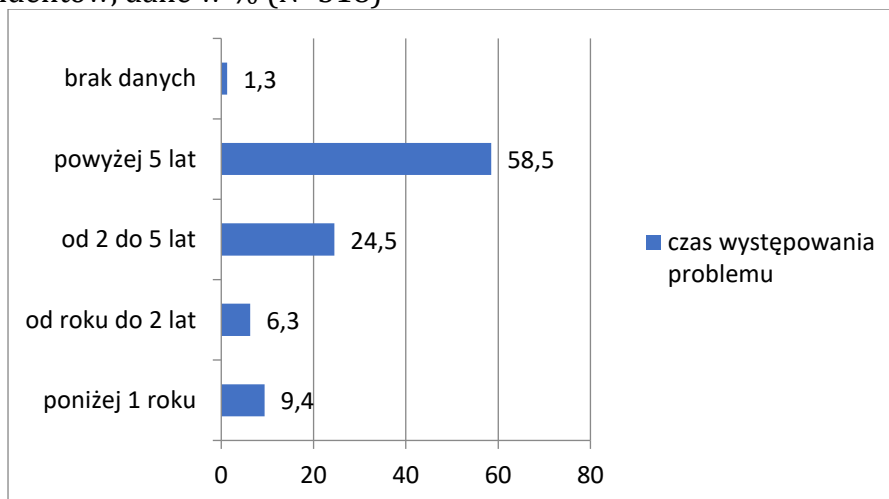
Wykres 9. Liczba połączeń opartych na środkach komunikacji publicznej (autobus, pociąg, bus), dane w % (N=318)



Źródło: badanie własne

Na badanym terenie problem komunikacyjny jest problemem nie rozwiązany od lat. 58,5% respondentów wskazuje, że problemy z dostępnością do środków komunikacji publicznej trwają dłużej niż 5 lat. Prawie co czwarty badany (24,5%) dostrzega te problemy od 2 do 5 lat. Jako stosunkowo nowe, czyli pojawiające się w ostatnim roku (9,4 % wskazań) i w przeciągu ostatnich 2 lat (6,3% wskazań) widzi problemy komunikacyjne łącznie 15,7% badanych (por. wykres 10).

Wykres 10. Czas występowania problemów komunikacyjnych w miejscu zamieszkania respondentów, dane w % (N=318)

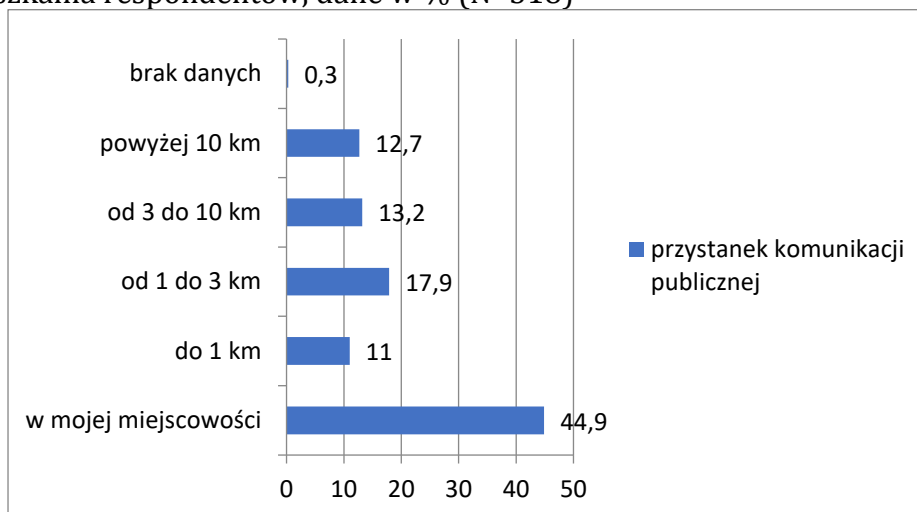


Źródło: badanie własne

Problemem mieszkańców środowisk wiejskich może być również brak przystanku komunikacji publicznej w wielu miejscowościach. W przypadku osób badanych aż 43,8% zaznaczyło, że przystanek mieści się w odległości powyżej 1 kilometra od miejsca

zamieszkania, przy czym co czwarta osoba (25,9%) wskazała, że jest to znaczna odległość – powyżej 3 kilometrów (odpowiednio: od 3 do 10 km – 13,2% wskazań, powyżej 10 km – 12,7% wskazań). Czynny przystanek w miejscowości zamieszkania odnotowano w przypadku 44,9% badanych (por. wykres 11).

Wykres 11. Odległość czynnego przystanku autobusowego lub kolejowego od miejsca zamieszkania respondentów, dane w % (N=318)

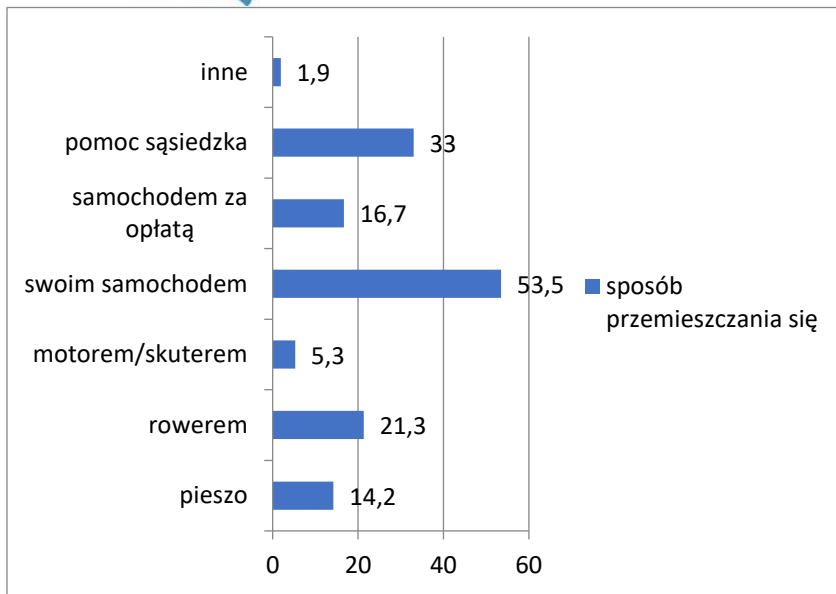


Źródło: badanie własne

3.2. Sposoby przemieszczania się i zapotrzebowanie na wyjazdy z miejscowości

W przypadku braku dostępności środków komunikacji publicznej mieszkańcy oddalonych miejscowości poszukują innych sposobów na przemieszczenie się do wybranego miejsca. W przypadku badanych osób najliczniejsza grupa posługuje się własnymi samochodami – 53,5% wskazań. Co trzecia osoba korzysta z pomocy sąsiedzkiej – 33% wskazań, a 16,5% respondentów wynajmuje samochód. Nieco ponad ¼ respondentów używa do transportu jednośladów – 26,6% wskazań, przy czym dominuje tu rower – 21,3% wskazań. Motory lub skutery użytkowane są przez 5,3% badanych. 14,2% respondentów deklaruje, że przemieszcza się pieszo. Jednym ze sposobów, które wykorzystują mieszkańcy jest też „łapanie okazji”, co w kategorii „inne” wymieniły 2 badane osoby (por. wykres 12).

Wykres 12. Sposoby przemieszczania się do innych miejscowości, dane w % (N=318)

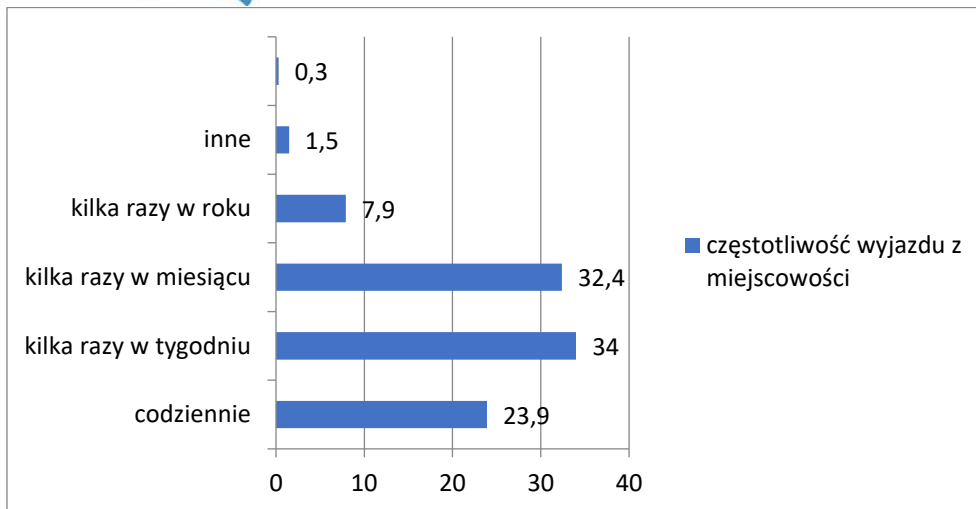


Źródło: badanie własne

Szczegółowa analiza dotycząca sposobów przemieszczania się pokazuje, że osoby z dwóch najstarszych grup stosunkowo często opłacają przejazdy samochodem lub korzystają z podwózki sąsiadów (wiek 65 lat i więcej – 33,3% wskazań, wiek 46-65 lat – 24,8% wskazań), korzystają z jednośladów takich jak rower czy skuter (wiek 65 lat i więcej – 25,0% wskazań, wiek 46-65 lat – 19,0% wskazań) lub pokonują odległości pieszo (wiek 65 lat i więcej – 5,0% wskazań, wiek 46-65 lat – 4,1% wskazań) (por. tabela 7, aneks).

Dostrzeganie problemów związanych z wykluczeniem transportowym zależy również od potrzeb mieszkańców co do częstotliwości przemieszczania się czy opuszczania miejsca zamieszkania. Uzyskane dane pokazują, że jest ona różna. Codziennie wyjeżdża z miejscowości prawie co czwarty respondent (23,9% wskazań). Kilka razy w tygodniu robi to 34% badanych, a kolejne 32,4% respondentów deklaruje, że opuszcza miejscowość kilka razy w miesiącu. Rzadko, bo zaledwie kilka razy w roku poza teren miejscowości wybiera się 7,9% badanych (por. wykres 13).

Wykres 13. Częstotliwość opuszczania miejscowości przez respondentów, dane w % (N=318)

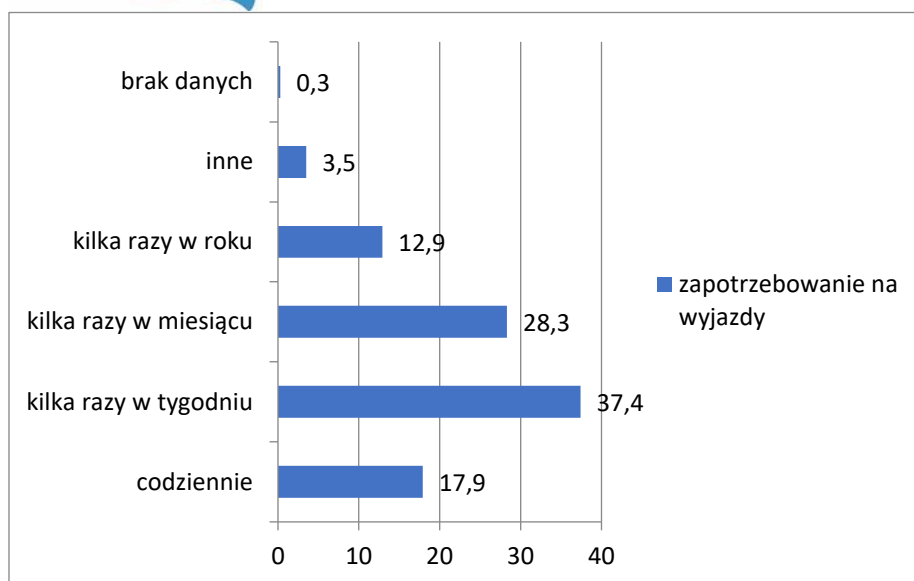


Źródło: badanie własne

Szczegółowa analiza uwzględniająca podstawowe źródła utrzymania respondentów wskazuje, że codziennie i kilka razy w tygodniu wyjeżdżają z miejscowości przede wszystkim osoby pracujące na etacie, umowie zleceniu lub samozatrudnione – 80,2% wskazań (w tym: codziennie – 56,6% wskazań, kilka razy w tygodniu – 23,6% wskazań) oraz badani prowadzący gospodarstwa rolne – 68,2% wskazań (w tym: codziennie – 6,8% wskazań, kilka razy w tygodniu – 61,4% wskazań). Natomiast najwyższy odsetek emerytów i rencistów, a także osób korzystających z zasiłków i świadczeń socjalnych deklaruje wyjazdy kilka razy w miesiącu lub kilka razy w tygodniu. Wśród emerytów i rencistów odnotowano 78% takich wskazań (w tym: kilka razy w miesiącu – 46,0% wskazań, kilka razy w tygodniu – 32,0% wskazań), zaś wśród beneficjentów zasiłków i świadczeń socjalnych – 77,4% wskazań (w tym: kilka razy w miesiącu – 40,3% wskazań, kilka razy w tygodniu – 37,1% wskazań). (Chi2 114,535, df 12, <,001, V Kramera .350). (por. tabela 8, aneks).

Zapytano także o zapotrzebowanie mieszkańców na korzystanie z komunikacji publicznej w sytuacji ewentualnego zwiększenia liczby połączeń. Okazało się, że zapotrzebowanie to w zasadzie się nie zmienia. Deklarowane potrzeby częstotliwości opuszczania miejscowości ujawniły wzrost odsetka osób zainteresowanych wyjazdami kilka razy w tygodniu – 37,4% wskazań oraz kilka razy do roku – 12,9% wskazań. Nieco mniejsze okazuje się natomiast zainteresowanie codziennymi wyjazdami – 17,9% wskazań oraz opuszczaniem miejscowości kilka razy w miesiącu – 28,3%. (por. wykres 14).

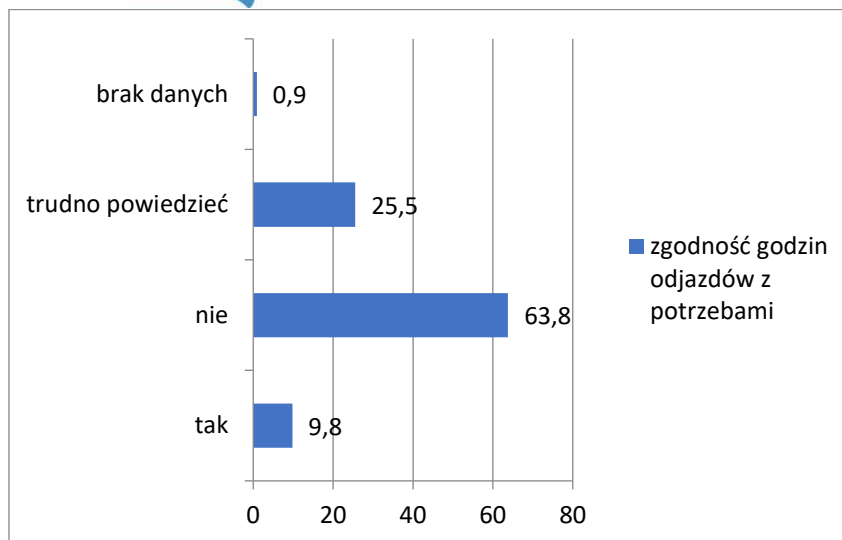
Wykres14. Deklarowane potrzeby częstotliwości wyjazdu respondentów z miejsca zamieszkania, dane w % (N=318)



Źródło: badanie własne

Ważną kwestią, która ma znaczenie dla subiektywnego odbioru skuteczności działania komunikacji publicznej jest zgodność jej szczegółowej organizacji (rozkładów jazdy) z potrzebami mieszkańców danej miejscowości. Analiza uzyskanych wyników badań wskazuje, że w obecnej chwili aż 63,8% respondentów stwierdza niedopasowanie rozkładu jazdy dostępnych środków transportu do ich potrzeb. Zadowolonych z rozkładów jazdy jest tylko 9,8% badanych. Natomiast co czwarty badany (25,5% wskazań) nie ma zdania na ten temat. Może to się wiązać z dużym odsetkiem osób posiadających własne samochody osobowe (por. wykres 15).

Wykres 15. Zgodność rozkładu jazdy środków transportu publicznego z potrzebami respondentów, dane w % (N=318)

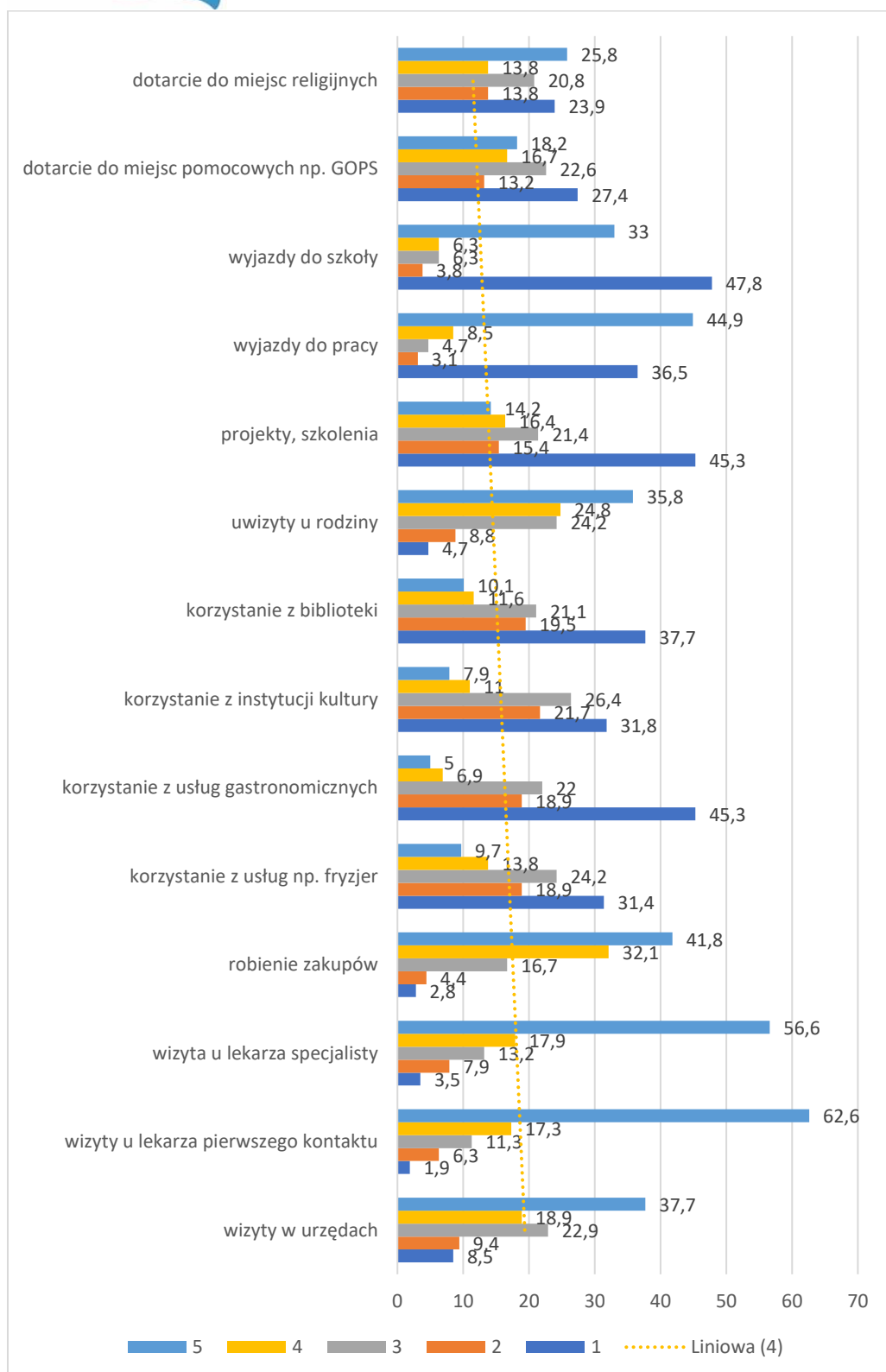


Źródło: badanie własne

3.3. Brak transportu publicznego a różne obszary funkcjonowania badanych i społeczności lokalnej

Ograniczenia w dostępie do środków komunikacji publicznej mogą powodować różne utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu. Stopień odczuwania niedogodności z tym związanych zależy od wielu czynników. W perspektywie indywidualnej każdego z mieszkańców miejscowości, w których te trudności występują, jedną z kluczowych determinant jest znaczenie przypisywane przez badanych poszczególnym obszarom funkcjonowania. W badaniu poproszono respondentów o dokonanie subiektywnej oceny ważności wskazanych obszarów funkcjonowania oraz związanych z nimi potrzeb w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało obszary mało ważne a 5 obszary bardzo ważne. Uzyskane dane pozwoliły na uszeregowanie obszarów wg ważności przypisywanej im przez osoby badane. Pod uwagę wzięto sumę wskazań dwóch najwyższych punktów skali. Obszarem najbardziej priorytetowym dla grupy badanych respondentów okazały się wizyty u lekarza pierwszego kontaktu – 79,9% wskazań i lekarzy specjalistów – 74,5% wskazań. Kolejne, bardzo ważne miejsca zajęło robienie zakupów – 73,9% wskazań oraz wizyty u rodziny – 60,6% wskazań. Na piątym miejscu wymieniono wizyty w urzędach – 56,6% wskazań. Kolejne istotne dla badanych potrzeby związane są z docieraniem do miejsca pracy – 53,4% wskazań, do miejsc związanych z praktykowaniem religii – 39,6% wskazań oraz do szkoły – 39,3% wskazań. Na kolejnych miejscach w rankingu potrzeb znalazły się: docieranie do miejsc pomocowych (np. GOPS) – 34,9% wskazań oraz docieranie do miejsc, w których prowadzone są projekty, szkolenia – 30,6% wskazań. Na ostatnich miejscach znalazło się korzystanie z różnych usług takich, jak fryzjer czy kosmetyczka – 23,5% wskazań, korzystanie z biblioteki – 21,7% wskazań, korzystanie z instytucji kultury – 18,9% wskazań oraz na miejscu ostatnim korzystanie z usług gastronomicznych – 11,9% wskazań (por. wykres 16).

Wykres 16. Ważność poszczególnych obszarów funkcjonowania w opiniach respondentów, dane w % (N=318)



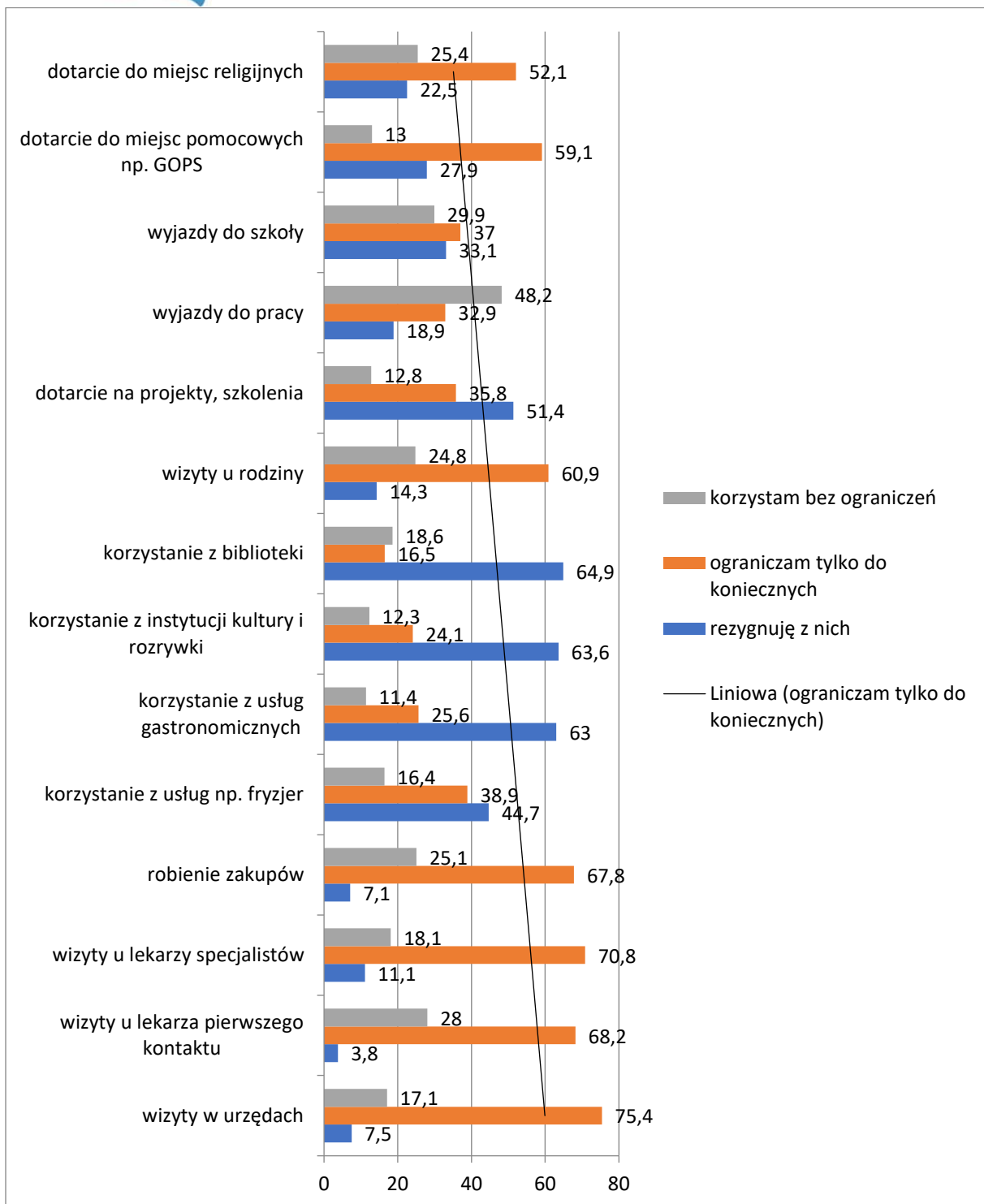
Źródło: badania własne

Biorąc pod uwagę opisany powyżej ranking ważności poszczególnych obszarów funkcjonowania w życiu respondentów dokonano analizy danych odnoszących się do zakresu ograniczeń w realizowaniu poszczególnych potrzeb, wynikających z trudności w dostępie do środków komunikacji publicznej. W analizie statystycznej poszczególnych obszarów funkcjonowania zostały wyłączone grupy osób deklarujących, że nie podejmują działań w danych zakresach (wybór kategorii „nie dotyczy”), co różnicowało liczebność grup. Odnosząc się do obszarów funkcjonowania umieszczonych na najwyższych miejscach rankingu ważności badanych można zauważyć, że w odniesieniu do wizyt w gabinetach lekarskich przeważają opcje ograniczania ich do koniecznych. W przypadku lekarzy pierwszego kontaktu wskazuje na to 68,2% respondentów (opcja: rezygnuję z nich – 3,8% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 28% wskazań), w odniesieniu do lekarzy specjalistów deklaruje to 70,8% badanych (opcja: rezygnuję z nich – 11,1% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 18,1% wskazań). Podobna tendencja zauważana jest także w kolejnych trzech pozycjach rankingu: na ograniczanie tylko do sytuacji koniecznych robienia zakupów wskazuje 67,8% badanych (opcja: rezygnuję z nich – 7,1% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 25,1% wskazań), wizyty u rodziny czy znajomych podobnie traktuje 60,8% respondentów (opcja: rezygnuję z nich – 14,3% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 24,8% wskazań), a wizyty w urzędach – 74,6% badanych (opcja: rezygnuję z nich – 7,5% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 16,9% wskazań). Opcja ograniczania działania tylko do konieczności dominuje jeszcze w trzech obszarach, chociaż odsetek osób, które ją wskazują wyraźnie się zmniejsza. 59,1% respondentów wskazuje na takie ograniczenia w odniesieniu do docierania do miejsc pomocowych np. GOPSu, które zostały usytuowane na 9 miejscu rankingu ważności (opcja: rezygnuję z nich – 27,9% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 13% wskazań). 52,1% respondentów wskazuje na takie ograniczenia w odniesieniu do docierania do miejsc religijnych, które zostały usytuowane na 7 miejscu rankingu ważności (opcja: rezygnuję z nich – 22,5% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 25,4% wskazań). Zdecydowanie mniejszy odsetek, bo 37% respondentów wskazuje na takie ograniczenia w odniesieniu do wyjazdów do szkoły, które zostały usytuowane na 8 miejscu rankingu ważności (opcja: rezygnuję z nich – 33,1% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 29,9% wskazań). Niepokojące są w tym wypadku deklaracje rezygnacji z tego działania, które wskazywała co trzecia osoba w grupie, której dotyczy ten obszar funkcjonowania. Natomiast od 10 do 14 pozycji rankingu dominuje w wyborach badanych opcja rezygnacji z tych zakresów. Najsilniej zaznacza się to w przypadku korzystania z biblioteki – 64,9% wskazań opcji rezygnacji (opcja: ograniczam tylko do koniecznych – 16,5% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 18,6% wskazań), które zostało sklasyfikowane na pozycji 12 rankingu ważności. Kolejny obszar to korzystanie z instytucji kultury i rozrywki – 63,6% wskazań opcji rezygnacji (opcja: ograniczam tylko do koniecznych – 24,1% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 12,3% wskazań), które zostało sklasyfikowane na pozycji 13 rankingu ważności. Następny zakres to korzystanie z usług gastronomicznych – 63% wskazań opcji rezygnacji (opcja: ograniczam tylko do koniecznych – 15,6% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 11,3% wskazań) – 14 pozycja rankingu ważności. Znaczny odsetek badanych rezygnuje także z dotarcia do miejsc, w których prowadzone są projekty,

szkolenia – 51,4% wskazań opcji rezygnacji (opcja: ograniczam tylko do koniecznych – 35,8% wskazań, opcja korzystam bez ograniczeń – 12,8% wskazań) – 10 pozycja rankingu ważności.

Jedynym obszarem, w którym przeważa deklaracja badanych o korzystaniu bez ograniczeń jest obszar funkcjonowania zawodowego i związane z nim wyjazdy do pracy - 48,2% respondentów wskazało na pełne przeprowadzanie działań w tym zakresie (opcja: rezygnuję z nich – 18,9% wskazań, opcja: ograniczam tylko do koniecznych – 32,9% wskazań,), obszar ten został sklasyfikowane na pozycji 6 rankingu ważności (por. wykres 17).

Wykres 17. Ograniczenia w realizacji potrzeb w ramach poszczególnych obszarów funkcjonowania ze względu trudności w dostępie do transportu publicznego, dane w %

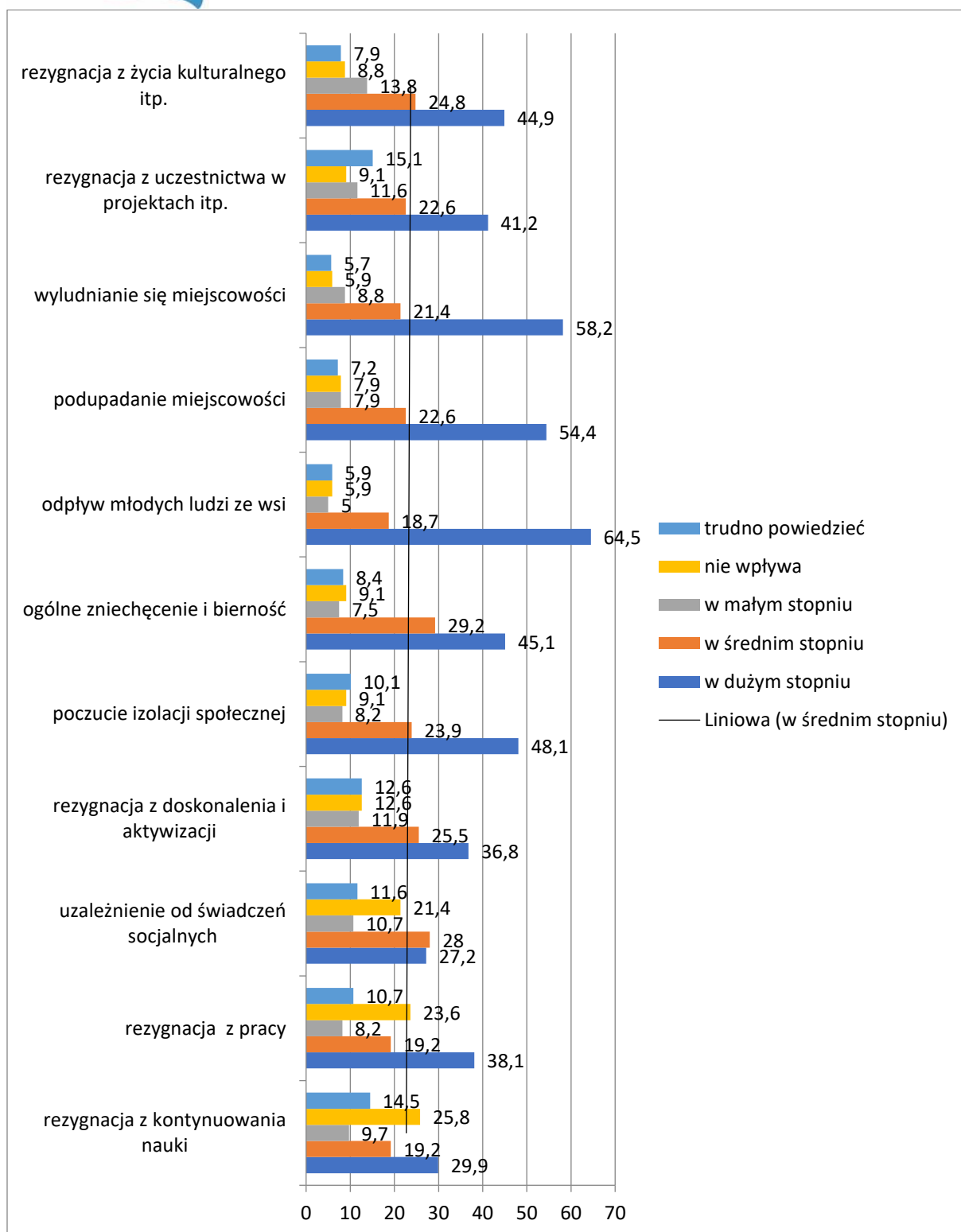


Źródło: badania własne

W ramach badań rozpoznawano także opinie respondentów na temat oddziaływania trudności komunikacyjnych na funkcjonowanie całej społeczności danej miejscowości. Przytoczone w pytaniu 15 przykłady negatywnych procesów, które mogą

mieć miejsce w środowisku społecznym danej miejscowości były wyraźnie kojarzone przez respondentów z ograniczeniami komunikacyjnymi. Analiza danych pokazała tendencję podkreślającą duży wpływ ograniczeń w dostępie do środków komunikacji na poszczególne problemy społeczne. Najsilniej takie opinie wybrzmiały w przypadku odpływu młodych ludzi ze wsi – 64,5 % wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 18,7% wskazań), wyludniania się miejscowości – 58,2% wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 21,4% wskazań) oraz podupadania miejscowości – 54,4 % wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 22,6% wskazań). Badani uważają także, że trudności komunikacyjne są związane z poczuciem izolacji społecznej – 48,1% wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 23,9% wskazań), a także wywołują wśród mieszkańców ogólne zniechęcenie i bierność – 45,1 % wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 29,2% wskazań,). Tak, jak w przypadkach indywidualnych respondenci dostrzegają również powiązania trudności transportowych z koniecznością rezygnacji z pełnego funkcjonowania w różnych obszarach życia. Wyraźnie widzą to w przypadku: rezygnacji z życia kulturalnego – 44,9% wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 24,8% wskazań), rezygnacji z uczestnictwa w projektach – 41,2 % wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 22,6% wskazań), rezygnacji z pracy – 38,1 % wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 19,2% wskazań), rezygnacji z doskonalenia i aktywizacji – 36,8% wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 25,5% wskazań) oraz rezygnacji z kontynuowania nauki – 29,9% wskazań wpływu w dużym stopniu (w średnim stopniu – 19,2% wskazań). Nieco mniej radykalnie badani wypowiedzieli się na temat związku problemów komunikacyjnych z uzależnianiem się mieszkańców miejscowości od świadczeń socjalnych. Pojawia się tu równowaga we wskazaniach dużego (27,4% wskazań) i średniego (28% wskazań) stopnia wpływu. (por. wykres 18).

Wykres 18. Problemy w funkcjonowaniu społeczności lokalnej ze względu na trudności w dostępie do transportu publicznego, dane w % (N=318)



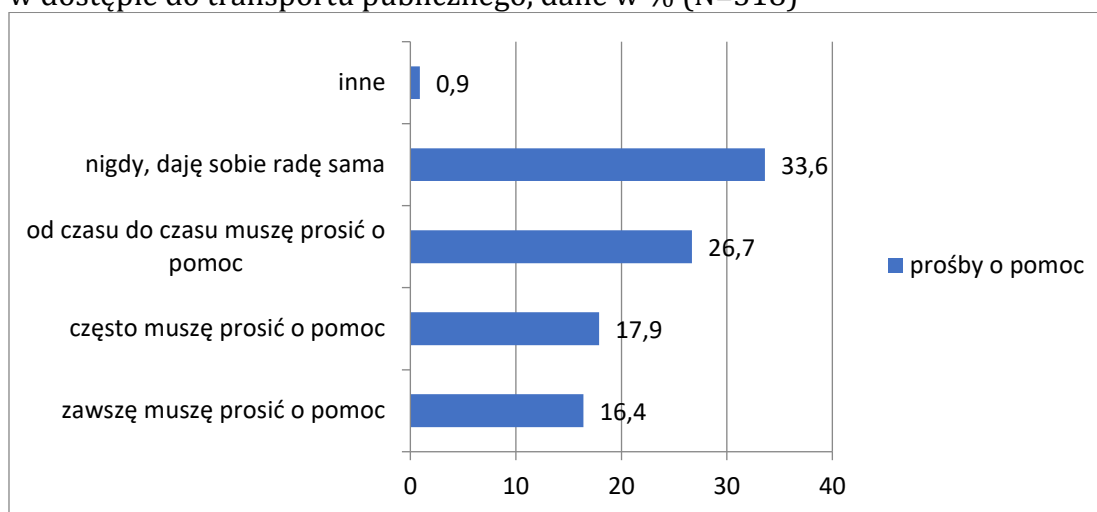
Źródło: badania własne

3.4. Ścieżki poszukiwania rozwiązań problemów związanych z ograniczonym dostępem do transportu publicznego

Naturalnym sposobem radzenia sobie z problemami jest proszenie o pomoc. Zakres i sposoby realizowania tej pomocy zależą od specyfiki pojawiających się problemów oraz od skłonności otoczenia do podejmowania działań pomocowych. W przypadku problemów identyfikowanych w prezentowanym opracowaniu zwrócono uwagę na dwa, które nie wymagają w trakcie działania osobistej obecności osób proszących o pomoc i mieszają się wysoko w rankingu spraw ważnych. Są to problemy z robieniem zakupów (3 pozycja w rankingu) oraz załatwianiem spraw w urzędach (5 pozycja w rankingu). Odrębną i ważną kwestią są także utrudnienia w spotkaniach z rodziną i znajomymi (4 pozycja w rankingu). Zapytano zatem z jaką częstotliwością respondenci występują z prośbą o pomoc w tych zakresach.

Jeśli chodzi o radzenie sobie z robieniem zakupów to jedynie co trzeci badany (33,6% wskazań) deklaruje, że radzi sobie w tym zakresie samodzielnie. Pozostałe osoby ze względu na ograniczenia komunikacyjne z mniejszą lub większą częstotliwością proszą w tym zakresie o pomoc. Średnio co czwarty respondent (26,7% wskazań) musi prosić od czasu do czasu o taką pomoc. 17,9% badanych musi to robić często, a 16,4% zawsze potrzebuje pomocy innych (por. wykres 19).

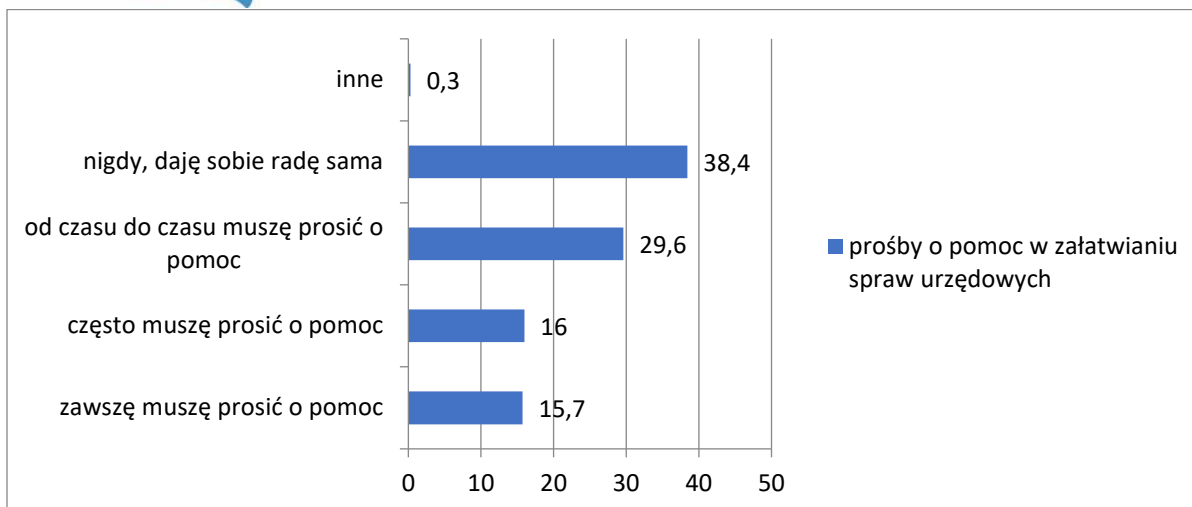
Wykres 19. Częstotliwość proszenia o pomoc w robieniu zakupów ze względu trudności w dostępie do transportu publicznego, dane w % (N=318)



Źródło: badania własne

Z kolei w przypadku radzenia sobie z załatwianiem spraw urzędowych 38,4% badanych deklaruje, że radzi sobie w tym zakresie samodzielnie. 29,6% respondentów z powodu trudności komunikacyjnych musi prosić od czasu do czasu o pomoc w tych sprawach, 16% badanych musi to robić często, a 15,7% zawsze potrzebuje pomocy innych (por. wykres 20).

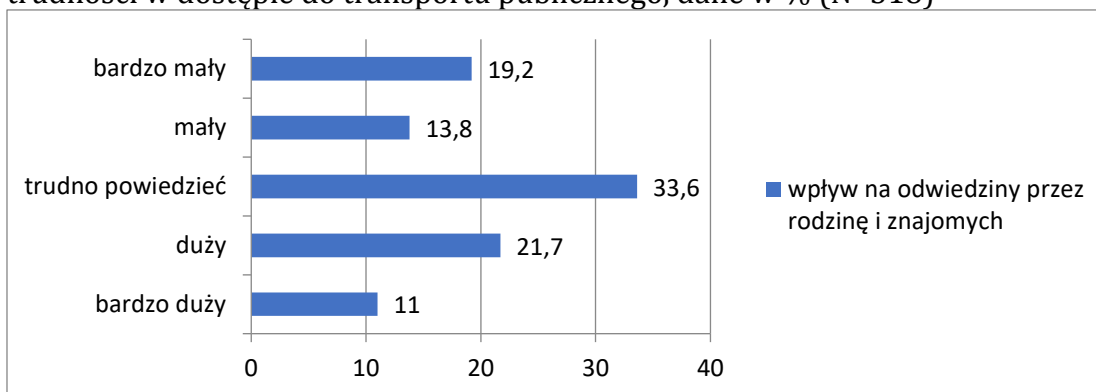
Wykres 20. Częstotliwość proszenia o pomoc w załatwianiu spraw urzędowych ze względu trudności w dostępie do transportu publicznego, dane w % (N=318)



Źródło: badania własne

Opinie badanych na temat wpływu ograniczeń w dostępie do transportu publicznego na utrudnienia w odwiedzinach ze strony rodziny i znajomych są wyraźnie podzielone. 33% badanych określa ten wpływ jako mały i bardzo mały. 32,7% respondentów widzi z kolei ten wpływ jako duży i bardzo duży, zaś 33,6% uczestników badania nie ma zdania na ten temat (por. wykres 21).

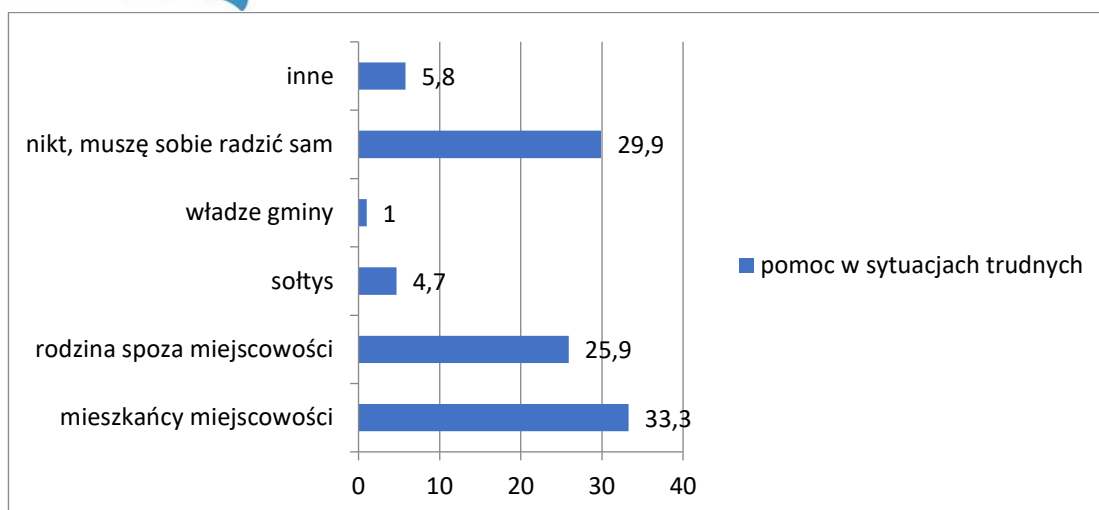
Wykres 21. Sytuacje utrudnionych odwiedzin przez rodzinę i znajomych ze względu trudności w dostępie do transportu publicznego, dane w % (N=318)



Źródło: badania własne

Kolejną z poruszonych w badaniu kwestii była próba zidentyfikowania osób lub grup społecznych, z pomocy których najczęściej korzystają badani. Oprócz 29,9% respondentów, którzy zadeklarowali samodzielne radzenie sobie w sytuacjach trudności transportowych pozostali badani najczęściej korzystają z pomocy mieszkańców swojej miejscowości – 33,3% wskazań, członków rodziny spoza miejscowości – 25,9% wskazań, sołtysa – 4,7% wskazań oraz władz gminy – 1% wskazań. 5,8% badanych, którzy wybrali w odpowiedziach opcję „inne” wskazali również na pomoc uzyskiwaną od członków rodziny zamieszkujących w tej samej miejscowości (por. wykres 22).

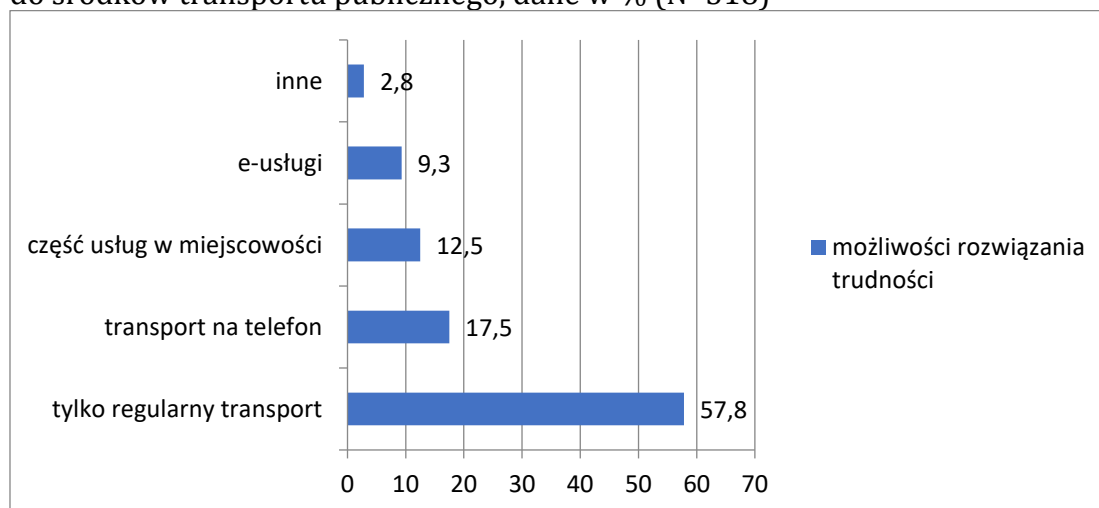
Wykres 22. Pomoc w sytuacjach trudnych wynikających z trudności w dostępie do transportu publicznego, dane w % (N=318)



Źródło: badania własne⁴

Respondenci udzielili również odpowiedzi na pytanie jakie możliwości rozwiązania problemów związanych z ograniczeniami w dostępie do środków komunikacji publicznej uważają za dobre. Analiza danych uzyskanych w tym zakresie wskazuje, że najbardziej oczekiwane jest zorganizowanie regularnego transportu publicznego – wskazało na to 57,8% badanych. 17,5% respondentów za dobre rozwiązanie uznało zorganizowanie świadczenia usług transportu publicznego na wcześniejsze wezwanie (telefon). 12,5 % badanych przychylnie odniosło się do możliwości zorganizowania realizacji części usług w miejscowości, a 9,3 % badanych do realizacji części potrzeb poprzez e-usługi (por. wykres 23).

Wykres 23. Możliwości rozwiązywania trudności związanych z ograniczonym dostępem do środków transportu publicznego, dane w % (N=318)



Źródło: badania własne⁵

⁴ Pytanie wielokrotnego wyboru, wyniki % nie sumują się do 100%

⁵ Pytanie wielokrotnego wyboru, wyniki % nie sumują się do 100%

3.5. Podsumowanie

Dokonując analizy uzyskanych wyników badań można stwierdzić, że wykluczenie komunikacyjne jest problemem, który realnie dotyka badanych. Ponad 1/3 badanych (37,7% respondentów) mieszka w miejscowościach, do których nie dociera żaden środek transportu publicznego. Kolejne blisko 33% respondentów do dyspozycji ma jedno bądź dwa połączenia dziennie. Fakt ten wskazuje, że niemal 3/4 mieszkańców biorących udział w badaniu zamieszkuje miejscowości, które można uznać za wykluczone komunikacyjnie, a pozostali respondenci mieszkają w miejscowościach o niskiej dostępności transportowej.

Warto podkreślić, że problem wykluczenia komunikacyjnego jest problemem jakiego doświadczają badani długookresowo. Blisko 60% respondentów wskazuje, że problemy z dostępnością do środków komunikacji publicznej trwają powyżej 5 lat, a kolejne około 25% badanych problemu tego doświadczają w okresie od 2 do 5 lat. Z analizy uzyskanego materiału badawczego wynika, że proces likwidowania czy ograniczania dostępności komunikacyjnej nadal trwa. Około 10% respondentów dostęp do środków komunikacji publicznej utraciło w ciągu minionego roku, a kolejne 6% z nich w okresie między rokiem a 2 latami.

Istotnym problemem wskazywanym przez respondentów jest również fakt, że dotarcie do przystanku komunikacji publicznej staje się wyzwaniem dla wielu z nich. Blisko 44% badanych wskazało, że przystanek oddalony jest powyżej 1 kilometra od ich miejscowości. Fakt ten wskazuje na realne trudności w dotarciu do przystanku dla wielu osób, w tym dla seniorów, osób niepełnosprawnych czy dzieci i młodzieży.

Mieszkańcy miejscowości wykluczonych komunikacyjnie przyjmują różne strategie przemieszczenia się. Kluczowym rozwiązaniem jest posiadanie samochodu i dotyczy to ponad 53% badanych. Fakt ten potwierdza tezę o zjawisku wymuszonej motoryzacji w miejscowościach o niskiej dostępności transportowej. Badani w 33% przypadków korzystają z tak zwanej podwózki sąsiedzkiej, a ponad 16% z nich wynajmuje „samochód za opłatą” by móc wydostać się z miejscowości.

Warto podkreślić, że korzystanie z różnych środków lokomocji warunkowane jest wiekiem badanych. Blisko 40% badanych osób powyżej 65 roku życia nie posiada żadnego środka lokomocji.

Dokonując szczegółowej analizy podstawowych sposobów przemieszczania się wiek okazał się być zmienną mającą wpływ na wybierane przez badane osoby środki lokomocji. Transport własnym samochodem to domena blisko 60% osób do 45 roku życia. W grupie między 46 a 65 r.ż. z takiej formy transportu korzysta ok. 52% respondentów. Na uwagę zasługuje fakt, że seniorzy powyżej 65 roku zdecydowanie rzadziej wykorzystują ten sposób przemieszczania się i tylko niewiele ponad 1/3 z nich korzysta z tej formy transportu.

Tak zwany „samochód za opłatą” jest często wskazywanym sposobem przemieszczania się, przy czym jego popularność rośnie w grupie badanych powyżej 46 roku życia, a najpopularniejszy jest wśród seniorów powyżej 65 roku życia. Seniorzy ci częściej niż pozostali badani korzystają również z pojazdów jednośladowych - 25%, bądź przemieszczają się pieszo - 5%.

Warto podkreślić, że badani wskazywali na brak zgodności rozkładów jazdy z ich rzeczywistymi potrzebami transportowymi. Blisko 64% respondentów deklarowało, że godziny odjazdów i przyjazdów środków transportu publicznego nie są zgodne z ich potrzebami, a tylko niespełna 10% z nich uznało, że rozkład jazdy im odpowiada.

Na ocenę adekwatności rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców wykluczonych komunikacyjnie miejscowości ma wpływ wiele czynników, w tym te o charakterze demograficznym. Wśród mieszkańców zamieszkujących tereny wykluczone komunikacyjnie jest wielu, którzy ze względu na źródło utrzymania mają zróżnicowane zapotrzebowanie na dostęp do komunikacji publicznej. Do grup o zindywidualizowanym zapotrzebowaniu na połączenia komunikacją publiczną zaliczyć można emerytów i rencistów stanowiących blisko 31% badanych. Do grup o specyficznych potrzebach, w tym zakresie, zaliczyć można także osoby żyjące ze świadczeń socjalnych – około 13% i osoby utrzymujące się z zasiłków dla bezrobotnych - ok. 5%

Dokonując analizy demograficznych cech mieszkańców badanych miejscowości warto zwrócić uwagę na dane mówiące o silnej korelacji między wiekiem badanych a typem gospodarstwa domowego, w którym żyją. Na uwagę zasługuje fakt, że wraz z wiekiem wzrasta liczba osób samotnych, żyjących w jednoosobowym gospodarstwie domowym. W największym zakresie sytuacja ta dotyczy seniorów powyżej 65 roku życia, którzy w porównaniu z innymi grupami wiekowymi muszą częściej borykać się z różnymi problemami w pojedynkę.

Warto zwrócić uwagę na dane mówiące o tym, że mieszkańcy jednoosobowych gospodarstw domowych częściej niż inni swoją sytuację materialną oceniają jako złą – około 49%, co dodatkowo może utrudniać korzystanie np. z transportu za opłatą czy zakup i utrzymanie własnego środka lokomocji.

Wiek jest zmienną, która rzutuje też na strategię radzenia sobie z trudnościami w transporcie. Można stwierdzić, że wraz z wiekiem zmniejsza się liczba posiadanych środków lokomocji, w tym głównie samochodów, natomiast wzrasta liczba strategii wiążących się z wynajmowaniem środka lokomocji.

Wśród badanych w trudnej sytuacji znajdują się również beneficjenci zasiłków i świadczeń socjalnych. To oni najczęściej wskazują, iż znajdują się w złej sytuacji materialnej – ok. 33%.

Dokonując analizy częstotliwości opuszczania miejscowości przez respondentów na uwagę zasługują dane traktujące o tym, iż blisko 1/3 mieszkańców ze swojej miejscowości wyjeżdża zaledwie kilka razy w miesiącu, a blisko 8% tylko kilka razy w roku. Codziennie miejscowość opuszcza niespełna 1/4 badanych. Zwarzywszy na strukturę demograficzną osób badanych należy uwzględnić, że wielu z nich nie ma potrzeby przemieszczania się w sposób stały i ciągły w ciągu całego tygodnia. Konieczność przemieszczania się w trakcie tygodnia dotyczy przede wszystkim osób pracujących zawodowo poza miejscem zamieszkania, a także uczniów i studentów.

Badani wskazali również obszary najbardziej priorytetowe dla realizacji ich potrzeb, w których dostępność transportowa wydaje się kluczowa. Obszarem najbardziej priorytetowym dla respondentów okazały się być wizyty u lekarza pierwszego kontaktu – ok. 80% badanych, robienie zakupów – ok. 74% oraz wizyty u urodziny – ok. 61%. Dla ponad połowy badanych ważne są również wizyty w urzędach, a także dotarcie do miejsc

pracy. Około 1/3 mieszkańców uznała, że transport jest ważny ze względu na dotarcie do miejsc pomocowych (GOPS, organizacje pozarządowe), a także do miejsc, w których organizowane są szkolenia. Co 4 badany za priorytet uznał dotarcie do miejsc religijnych. Najniżej w hierarchii obszarów uznawanych przez badanych za priorytetowe uplasowały się te dotyczące zaspokajania potrzeb związanych z indywidualnymi upodobaniami badanych. Niespełna co 5 badany wskazywał, że przykładą dużą wagę do dotarcia do miejsc takich, jak biblioteka, fryzjer, kosmetyczka, czy też instytucje kultury.

Na uwagę zasługują dane obrazujące zakres, w jakim badani rezygnują bądź ograniczają tylko do koniecznych realizację swoich potrzeb wynikającą z ograniczeń dostępu do komunikacji publicznej. Ponad 60% badanych rezygnuje z skorzystania z instytucji kultury i rozrywki, wizyt w bibliotekach czy korzystania z usług gastronomicznych, co koresponduje z danymi mówiącymi o potrzebie realizacji potrzeb priorytetowych.

Niepokojące wydaje się także unaocznione w badaniach zjawisko rezygnacji z dojazdów do szkoły (33%), czy dojazdów do pracy – około 19%, co wydaje się znaczące dla jakości życia i perspektyw życiowych respondentów.

Utrudniony dojazd został wskazany przez ponad połowę badanych jako przyczynek do całkowitej rezygnacji z dotarcia do miejsc, w których organizowane są szkolenia czy działania o charakterze projektowym, mogące mieć wpływ na jakość życia badanych w przyszłości. Blisko co 4 badany rezygnuje również z dotarcia do miejsc, w których mógłby otrzymać wsparcie i pomoc.

Ciekawych wniosków dostarcza analiza danych traktujących o wskazanych przez badanych priorytetowych potrzebach związanych z dotarciem do lekarza. Choć blisko 80% respondentów wskazywało na priorytet w realizacji potrzeb związanych z leczeniem, to daje się zauważyć, że badani wizyty te ograniczają głównie do koniecznych - i tak wizyty u lekarza pierwszego kontaktu ograniczone tylko do koniecznych zadeklarowało ponad 68%. Jeszcze bardziej niepokojący wydaje się być fakt, że około 71% respondentów swoje wizyty u lekarzy specjalistów ogranicza tylko do koniecznych, a ponad 11% rezygnuje z nich.

Warto podkreślić, że wśród potrzeb priorytetowych deklarowanych przez respondentów były potrzeby związane z odwiedzinami u rodziny mieszkającej poza miejscem zamieszkania badanych. W badaniu określającym ograniczenia w sposobie realizacji tej potrzeby da się zauważyć również pewien impas. Potrzebę tę bez ograniczeń realizuje zaledwie co 4 badany, a około 61% wizyty u rodziny ogranicza tylko do koniecznych. Ze względu na ograniczenia w transporcie publicznym z wizyt u urodziny rezygnuje blisko 14% respondentów.

Podobne ograniczenie zauważają badani w zakresie możliwości odwiedzenia ich przez rodzinę i znajomych, którzy mieszkają w innych miejscowościach. W opinii 1/3 badanych trudności w dostępie do transportu publicznego wywierają duży bądź bardzo duży wpływ na częstotliwość takich wizyt.

Mówiąc o tendencji w realizacji potrzeb mieszkańców miejscowości wykluczonych transportowo widzimy tendencję do ograniczania realizacji różnych potrzeb, w tym tych uznanych za konieczne dla właściwego funkcjonowania badanych. Analiza wyników badań wskazuje na deklarowane przez badanych ograniczenia w samodzielnej realizacji

szeregu potrzeb związanych z codziennym funkcjonowaniem w miejscowościach z utrudnionym dostępem do komunikacji publicznej. Z badań wynika, że zaledwie ok. 1/3 badanych daje sobie radę sama w zakresie robienia zakupów czy też załatwiania spraw urzędowych. Pozostali mieszkańcy muszą korzystać z pomocy innych osób, przy czym zawsze bądź często o pomoc w robieniu zakupów i załatwieniu spraw urzędowych musi prosić około 30% badanych.

Na uwagę zasługują dane dotyczące określenia przez badanych osób bądź instytucji, które udzielają im pomocy w sytuacjach trudnych z jakimi się borykają, a mających bezpośredni związek z trudnościami w dostępie do transportu publicznego. Badani zadeklarowali w około 30%, że muszą radzić sobie sami i nikt z zewnątrz nie udziela im pomocy. Blisko 1/3 respondentów wskazała, że może w trudnych sytuacjach liczyć na pomoc ze strony mieszkańców miejscowości, a co 4 badany korzysta z pomocy rodziny zamieszkującej w innych miejscowościach. Niespełna 5% mieszkańców miejscowości wykluczonych komunikacyjnie zadeklarowało, że może liczyć na pomoc ze strony sołtysa.

Istotne wydają się dane traktujące o funkcjonowaniu społeczności lokalnej w kontekście utrudnionego dostępu do transportu publicznego. Badani dostrzegają wpływ zjawiska wykluczenia transportowego na funkcjonowanie społeczności lokalnych, w których żyją. Wykluczenie komunikacyjne w dużym stopniu pływa, w opinii badanych, na odpływ młodych ludzi ze wsi (ok. 65% wskazań), a także na wyludnianie się miejscowości – około 58% wskazań i jej podupadanie – około 54% wskazań.

Wykluczenie komunikacyjne w dużym stopniu rzutuje również na poczucie izolacji społecznej – 48%, a także na ogólne zniechęcenie i bierność mieszkańców – 45% badanych.

Brak możliwości swobodnego przemieszczania się, w opinii badanych, w dużym stopniu przyczynia się do rezygnacji przez mieszkańców tychże miejscowości z pracy zawodowej – ok. 38%, a także wiąże się z rezygnacją z podejmowaniem przez nich różnych form doskonalenia zawodowego i aktywizacji. Wykluczenie transportowe w dużym stopniu wpływa także na rezygnację z kontynuowania nauki przez osoby młode – ok. 30% wskazań.

Ponad połowa badanych uznała, że wykluczenie komunikacyjne przyczynia się do uzależnienia mieszkańców tychże miejscowości od świadczeń socjalnych, przy czym w dużym stopniu wpływ taki widzi ok. 20% badanych, a dalsze 28% stopień ten określa jako średni.

W opinii badanych wykluczenie transportowe w dużym stopniu rzutuje na rezygnację z uczestnictwa w różnego rodzaju projektach mogących mieć wpływ na poprawę jakości życia mieszkańców miejscowości wykluczonych komunikacyjnie – około 41% badanych. Ponadto blisko 45% respondentów podkreśla, że sytuacja ta w dużym stopniu powoduje rezygnację z życia kulturalnego mieszkańców ich miejscowości.

Uzyskane dane jasno wskazują, że wykluczenie komunikacyjne nie może być traktowane w oderwaniu od innych aspektów funkcjonowania mieszkańców. Wykluczenie transportowe bowiem wprost prowadzi do powstawania przestrzeni społecznej bardzo podatnej na kształtowanie się szerszego wykluczenia społecznego w

innych obszarach, jak wykluczenie z rynku pracy, poleganie na pomocy socjalnej, wykluczenie z kultury, edukacji czy wykluczenie cyfrowe i energetyczne.

Interesujących informacji dostarcza nam analiza danych dotyczących poglądów badanych w zakresie możliwości rozwiązania trudności związanych z ograniczonym dostępem do środków transportu publicznego. Ponad połowa respondentów (ok. 58%) uważa, że tylko regularny transport jest w stanie pozytywnie wpłynąć na rozwiązanie trudności wynikających z zamieszkiwania w miejscowościach wykluczonych transportowo. Wśród możliwości rozwiązania tego problemu pojawiają się również propozycje zorganizowania transportu na telefon, takiego zdania jest ponad 17% badanych. Ponad 12% respondentów widzi też możliwość zorganizowania dostępu do części usług na miejscu, w miejscowościach wykluczonych transportowo, a dalsze około 9% badanych widzi szansę w możliwości rozwiązania części trudności związanych z ograniczonym dostępem do transportu w rozpowszechnianiu e – usług.

4. Skutki społeczne wykluczenia komunikacyjnego/transportowego – analiza danych jakościowych

Każda z przeprowadzonych rozmów w formie fokusowego wywiadu grupowego (FGI) z wykorzystaniem technik IT, przeprowadzona była według stałego scenariusza. Respondenci przedstawiali się, a następnie odnosili się do wyników zrealizowanych badań ilościowych, do założonych tez i wniosków, a także wnosili własne spostrzeżenia na poszczególne tematy. W badaniu wzięli udział przedstawiciele samorządu: wójtowie, radni oraz działacze lokalni i sołtysi. Zróżnicowane środowisko osób biorących udział w panelach, jednocześnie będących w centrum życia społecznego mieszkańców poszczególnych gmin, pozwala na wieloaspektowe ukazanie tematu wykluczenia komunikacyjnego w woj. warmińsko-mazurskim. Na poparcie poszczególnych wniosków zostały wybrane cytaty. Osoby zabierające głos na potrzeby badania zostały oznaczone literami A-C z dodatkiem cyfry - kolejnej osoby uczestniczącej w danym wywiadzie grupowym.

4.1. Wykluczenie komunikacyjne – sposoby rozumienia i interpretowania wykluczenia transportowego przez badanych

Pierwszym tematem poruszonym w badaniu FGI była definicja wykluczenia komunikacyjnego oraz jego faktycznego występowania w danej gminie. Większość uczestników potwierdza, że problem wykluczenia komunikacyjnego istotnie w ich gminie występuje. Pojawiają się stwierdzenia uczestników, takie jak A1: *Wykluczenie w gminie Węgorzewo jest faktem. (...)* czy B11: *Zauważam wykluczenie komunikacyjne na trasie, którą uczęszczam. (...)*, a także B14: *Z pewnością istnieje wykluczenie komunikacyjne, szczególnie dla osób starszych. (...)* czy wypowiedź C2: *To nie jest wydumany, nowy problem. On faktycznie istnieje.* Biorący udział w badaniu mieli trudność z określeniem jednej definicji, jednak dla wielu z nich wiązało się ono z trudnościami lub brakiem możliwości realizacji swoich celów. Jak mówi A1: *Jest to kwestia rodzaju mentalności, ludzie do tego stopnia zatrzymali się w niedostępności, że z tym żyją, przestają korzystać z kulturalnych*

38

rozrywek czy takich rzeczy. Warto już na wstępie zauważyć trafną intuicję badanych, która wskazuje, że wykluczenie komunikacyjne to nie tylko, ani nawet nie przede wszystkim, brak odstępności do środków komunikacji, ale w obecnej sytuacji jest to pewien stan mentalny.

Uczestnicy podkreślają jednak, że skala wykluczenia komunikacyjnego jest różna i uzależniona od kilku aspektów, takich jak m. in.:

- **wielkość miejscowości** - w najlepszej sytuacji są miejscowości gminne, w których dostęp do usług jest zadowalający, a mieszkańcy mniejszych miejscowości muszą do nich docierać. Jak mówi uczestnik A5, m. in. Stare Juchy są miejscowością uzależnioną od tych większych. Jednocześnie siatka połączeń z większych miast jest znacznie szersza. Potwierdzają to słowa uczestniczki z powiatu węgorszewskiego A1: *Jeśli chodzi o gminę Węgorzewo to sytuacja jest dość ciężka, o ile z samego Węgorzewa możemy się dostać do Olsztyna 3 razy dziennie, Giżycka - 10 razy, Kętrzyn - 4, to północna i południowa część są totalnie odcięte od komunikacji.* Uczestnicy podkreślają, że czasami w godzinach porannych istnieje możliwość dostania się na "półlegalnie" autobusami szkolnymi do pracy czy miasta gminnego, natomiast w pozostałych godzinach jest duży problem z transportem.
- **położenie miejscowości i jej oddalenie od głównych dróg oraz linii kolejowych**

Uczestnicy podkreślają także istotny aspekt, jakim jest odległość miejscowości od głównych arterii i szlaków komunikacyjnych, zarówno samochodowych, jak i kolejowych. W najlepszej sytuacji są miejscowości przejazdowe, natomiast im większe oddalenie, tym gorsza sytuacja z komunikacją publiczną. Jak podkreśla uczestnik A4: *Wszystko, co leży na trasie Stare Juchy-Ełk to jest tam komunikacja prowadzona przez 2 firmy prywatne, do tego jest PKS NOVA, do tego komunikacja zastępcza PKP Intercity. Wszystko co jest spoza tej linii jest bardzo utrudnione.* Inny uczestnik, B7 relacjonuje kwestię odległości od głównych szlaków: *(...) mieszkam w Krawnie. Jest to miejscowość oddalona o 3 km od Babięt. (...) Mamy autobusy szkolne. Nie ma dojazdu żadnego innego.*

- **aspekt społeczny** - na wykluczenie komunikacyjne wpływa według badanych status ekonomiczny mieszkańców, sytuacja życiowa (np. nauka w szkole podstawowej czy średniej, praca dojazdowa), przyzwyczajenia, wiek itp. Jak stwierdza uczestniczka A1: *perspektywa zmienia się w zależności od położenia i momentu w jakim człowiek się znajduje.* Mieszkanca gminy Piecki wskazuje natomiast istotny aspekt wieku oraz sytuacji życiowej w kontekście wykluczenia komunikacyjnego, B13 mówi, że najgorszy problem ma młodzież do momentu zrobienia prawa jazdy. Do tego czasu musi polegać na podwożeniu przez rodziców, głównie w przypadku spotkań towarzyskich. Inne wypowiedzi wskazują na osoby starsze jako grupę najbardziej wykluczoną, np. jak mówi B1: *Problem jest duży w moim sołectwie, dotyczy przede wszystkim osób starszych, bo młodzież i ludzie w sile wieku można powiedzieć, sobie radzą i pomagają jak mogą.*

Największe wykluczenie młodzieży (w szczególności ze szkół średnich) oraz osób starszych potwierdza także uczestnik C10 z gminy Susz, który relacjonuje: *Jest tylko autobus szkolny, który dowozi dzieci do szkoły. Jedynie z takiego dobrego*



nastawienia kierowcy, może weźmie te starsze osoby, że pojedą do lekarza. Młodzież szkolna do średnich szkół ma problem.

- **aspekt historyczny** - wykluczenie jest zróżnicowane ze względu na wydarzenia historyczne m. in. wykluczenie miejscowości popegeerowskich, których trudna sytuacja komunikacyjna uwarunkowana była zmianami społeczno-gospodarczymi w latach 90. W niektórych gminach ilość dawnych PGR-ów w stosunku do pozostałych miejscowości jest znaczna. Jak mówi uczestnik z gminy Braniewo, C4, na tych terenach jest dużo miejscowości popegeerowskich, które nie *były brane pod uwagę komunikacyjnie ze względu na to, że były PGR-y same dowoziły, i tak zostało. Te miejscowości zostały bez połączeń.* Jak dodaje kolejny uczestnik, również z gminy Braniewo, C3: *Kiedyś to nie były miejscowości tylko gospodarstwa rolne, dopiero w latach 90. powstały tam formalnie miejscowości.* Wciąż trwa proces nadawania im statusów osady czy wsi.

Według badanych, problemem znacznie wpływającym na stopień wykluczenia komunikacyjnego w woj. warmińsko-mazurskim jest także historyczne, niekorzystne ustalenie granicy, przecinającej ważne trakty komunikacyjne. Dotyczy to szczególnie północnych granic województwa będących jednocześnie granicami kraju. Należy pamiętać, że granicę ta miała być wytyczona przez Stalina poprzez narysowanie odręcznej linii na mapie. Skutkiem tego jest fakt, że granica ta nie ma pokrycia w żadnych naturalnych formach geograficznych jak rzeki czy cieki wodne i jednocześnie przecina wiele wcześniej wytyczonych i funkcjonujących szlaków komunikacyjnych. W efekcie, mimo upływu 70 lat, wiele gmin zмага się z problemem dróg donikąd oraz miejscowości, w których droga się kończy i po dotarciu do nich można jedynie zawrócić.

4.2. Dostęp do transportu zbiorowego oraz jego jakość

Wykluczenie komunikacyjne w woj. warmińsko-mazurskim znalazło odzwierciedlenie w przeprowadzonych badaniach ankietowych. 40 proc. osób biorących udział w badaniu zadeklarowało brak dostępu do jakiegokolwiek środka komunikacji publicznej, 30% potwierdziło 1-2 połączenia w miejscowości zamieszkania, a 25% - 3 połączenia.

Wśród uczestników biorących udział w FGI pojawiły się informacje o braku jakiegokolwiek transportu zbiorowego w zamieszkiwanej miejscowości. Jak mówi C10 z Gminy Susz: *U nas linia autobusowa jest od 30 lat nieaktywna.* Wielu uczestników potwierdziło występowanie jedynie jednego do kilku połączeń w ciągu dnia, a także połączeń tylko w jedną stronę, uniemożliwiających dojazd lub powrót. Jak relacjonuje uczestniczka z gminy Dąbrówno C9, *z miejscowości oddalonej od Dąbrówna 5 km, jest powrót, ale dojazdu nie ma rano. Z tego względu, że nie opłaca się wynajmować samochodu tylko w jedną stronę, to mieszkańcy wynajmują w dwie i już nie korzystają z tego transportu (zbiorowego - przyp. aut.).* Mała ilość połączeń powoduje znaczną dezorganizację dnia i problemy wśród osób pracujących. Jak mówi C4: *Na cały dzień 3-4 połączenia kolejowe do Ełku, zostawałem na cały dzień w mieście, kiedy tam pracowałem.* Podobny punkt widzenia prezentuje uczestnik C5: *Wszelkie formy transportu kończą się w granicach godziny 18, a*

największym bólem jest to, że w weekend musimy polegać na PKP, PKS, które są o godz. 8, 11 i 15, co nie pozwala ludziom pracować na 2-3 zmiany.

Dużym utrudnieniem w codziennym funkcjonowaniu, w szczególności dla pracujących mieszkańców jest wyłączenie transportu zbiorowego w miesiącach letnich, tłumaczone brakiem rentowności połączeń. Jak mówi B6: *W okresie wakacji nie ma dojazdu. Kto chce podjąć pracę, musi zrobić prawo jazdy i musi mieć samochód.* Problemy są widoczne również w dotarciu mieszkańców na zajęcia prowadzone przez gminny ośrodek pomocy społecznej.

Gmina Braniewo znalazła rozwiązanie powyższego problemu, dopłacając do kursów w miesiącach letnich, jednak są to działania incydentalne, związane z wysokimi kosztami dla budżetów gmin. Jak mówi uczestnik C3: *Dwa lata temu (...) my i gmina Lelkowo sami ze swoich budżetów dopłaciliśmy po 3500 zł miesięcznie, czyli 7000 za całe wakacje, żeby utrzymać te połączenie. To może nie były jakieś duże pieniądze, ale gdybyśmy mieli w gminie takich 10 czy 20 połączeń utrzymać, to już się robi spora kwota, nie stać nas na to.*

Istotnym aspektem efektywnego korzystania z transportu zbiorowego jest odpowiednie dopasowanie kursów do potrzeb użytkowników. Zdecydowana większość ankietowanych badanych wyraziła niezadowolenie z godzin przyjazdów i odjazdów - 63,8%. Wypowiedzi uczestników paneli potwierdzają niedopasowanie funkcjonującego transportu zbiorowego pod kątem godzin dojazdów do miasta gminnego. Jak mówi uczestniczka z Braniewa, C1: *Jest często tak, że uczniowie muszą się zwalniać godzinę wcześniej ze szkoły, problem jest z podjęciem jakiegoś zatrudnienia w mieście, bo autobus jest po 7, a niektóre instytucje zaczynają pracę o 7.* Potwierdzają to słowa kolejnego uczestnika A4: *Ze Starych Juch do godziny powiedzmy 17 w dni robocze dojedzie się do Ełku, Giżycka, Olsztyna. Później już jest mniejsza częstotliwość. Po 20 jest się uziemionym lub jeździ się na stopa.* Pojawiła się także sugestia, że połączenia nie są konsultowane z samymi zainteresowanymi, a mogłoby zwiększyć to ich dopasowanie do potrzeb. Uczestniczka C1 sugeruje, *żeby organizatorzy podczas diagnozy popytali samych mieszkańców, oni wiedzą najlepiej.*

Złe godziny dopasowania kursów, a także umiejscowienie przystanków powodują, że znacznie atrakcyjniejszą i wygodniejszą formą transportu jest tzw. auto za opłatą czy zamówienie taksówki. Potwierdzają to słowa uczestniczki C1, że mieszkańcy (...) *nie korzystają z tych połączeń, ponieważ im wygodniej jest (...) korzystać z taksówek społecznych. Jak na Kościuszki się zatrzymuje w Braniewie autobus, to żeby one dotarły do Urzędu Gminy Braniewo, czy w jakieś inne miejsce, to dla nich już jest problem.*

W wątku dot. zadowolenia z transportu zbiorowego pojawiły się także dość skrajne wypowiedzi dot. cen biletów za przejazdy. Niektórzy z uczestników podkreślają jego dużą dostępność cenową, tak jak mieszkaniac Orzysza, A3: *160 zł miesięczny dla ucznia, przejazd przed 2 gminy to jest 6 zł, 4 złote na terenie gminy, a w mieście symboliczna złotówka.* Pojawiają się jednak głosy, że cena jest zbyt wysoka, czyniąca transport zbiorowy mniej atrakcyjnym w stosunku do płatnego auta. Jak mówi uczestniczka C3: *Taka podróż kosztuje 30 zł. (w dwie strony - przyp. aut.). Jeśli one się skrzykną we trzy, to samochodem dojadą pod każdy sklep, każdą instytucję.*

Ważnym punktem dyskusji było omówienie wprowadzenia i funkcjonowania już istniejącego transportu zbiorowego w badanych gminach, a także problemów związanych z jego utrzymaniem. Dwie z badanych gmin podzieliły się swoimi doświadczeniami na ten temat. W Gminie Orzysz, taka inicjatywa rozpoczęła swoją działalność w lutym 2023 roku. Jak mówi uczestniczka tej gminy A6: *od 1 lutego uruchomiliśmy gminny transport publiczny, 7 linii lokalnych dowożących po gminie Orzysz, 3 linie międzygminne (2 bezpośrednie do Ełku i Piszcu i 1 linia "krajoznawcza" do Pizsa). Linie z Giżyckiem i Ełkiem są skoordynowane tak, żeby autobusy dojeżdżały troszeczkę przed pociągami do Olsztyna i Białegostoku. Dostosowaliśmy linie tak, żeby przesiedli się na nią żołnierze w drodze do pracy.*

W Górowie Iławeckim transport został uruchomiony we wrześniu 2022 roku, co potwierdza wypowiedź uczestniczki B15: *(...) od września 2022 roku mamy podpisane porozumienie w sprawie powierzenia gminie Bartoszyce organizacji publicznego transportu zbiorowego, na liniach, które przebiegają przez Górowo Iławeckie. I tak naprawdę z każdej strony w tej chwili mamy połączenia. (...) Na godz. 7 do Górowa można dojechać spokojnie do pracy. Wcześniej były problemy, bo były tylko przewozy szkolne. Są min. 3 połączenia do każdej miejscowości.*

Uczestnicy podkreślają kilka problemów, mających wpływ na brak lub ograniczone funkcjonowanie komunikacji publicznej:

- **kwestie finansowe**, takie jak brak dostępnych środków na uruchomienie połączeń, a także brak ich rentowności i pewności, w szczególności przy komunikacji z małymi miejscowościami. Jak mówi uczestnik C3 z gminy Braniewo, *PKS był skłonny nawet otworzyć nowe połączenie, (...), jeżeli 6 osób kupi bilet miesięczny na tę linię, to on otworzy ją i będzie utrzymywał, bo wyjdzie na zero. Niestety nie kupiono tych biletów i linia nie ruszyła. PKS nie będzie uruchamiał linii deficytowych.* Uczestnik z gminy Piecki B14 potwierdza, że małe miejscowości, mocno oddalone od głównych traktów są niejako skazane na wykluczenie, jak mówi: *Część miejscowości jest oddalona (...) od centrum o blisko 30 km. No i to już jest problem, bo generalnie te drogi nie wiodą donikąd, nie są to drogi przejazdowe, więc są w stanie fatalnym, trzeba byłoby zorganizować transport tylko dla tych kilku osób. To już jest nawet nie mówię, że ekonomicznie nieopłacalne, ale nawet często niemożliwe.*
- **problem na linii współpracy samorządów**
Są to różnego rodzaju problemy na poziomie proceduralnym, organizacyjnym, a także komunikacyjnym. Przykład sytuacji problemowej podaje jeden z uczestników z gminy Braniewo, C3: *jesteśmy gminą obwarzankową, czyli ciężko zrobić kurs, który jedzie tylko po gminie, bo zawsze wyjeżdża z miasta, wjeżdża na gminę i wraca do miasta. Mamy już wtedy połączenie na terenie dwóch samorządów, więc organem koordynującym jest już starosta. Ja sam nie mogę już takiego wniosku do wojewody złożyć.*
- **brak zainteresowania transportem i przyzwyczajenia mieszkańców**
Wielokrotnie w opiniach badanych pojawiało się sformułowanie "przyzwyczajenie do wygody" oraz wyboru samochodu za opłatą, jako wygodniejszej formy

transportu. Uczestnik B15 potwierdza, że mieszkańcy *wolą tak naprawdę wziąć taksówkę, bo ona podwiezie pod sklep, zrobią zakupy i nie muszą iść na dworzec*. Kolejny uczestnik A3 dodaje, że *ciężko zmienić przyzwyczajenia, żeby ta osoba skorzystała z autobusu*.

Warto zauważyć pozytywne głosy mieszkańców odnośnie do wprowadzenia transportu zbiorowego oraz zmieniającej się w ostatnich latach sytuacji na lepszą. Mieszkaniec gminy Orzysz twierdzi, że *aktualnie w związku z wprowadzoną gminną komunikacją autobusową - jest dojazd do Pizsa, można się przesiąść na pociąg. Kursują regularnie autobusy między miejscowościami gminy a Orzyszem - jest to rewolucja w komunikacji. (...) Sytuacja teraz jest dobra*.

4.3. Preferowane formy przemieszczania się

Najpopularniejszym sposobem przemieszczania się do innych miejscowości w badaniu ankietowym okazał się samochód za opłatą - niemal 50% odpowiedzi oraz pomoc sąsiadka - 21,5%. Potwierdzają to wypowiedzi uczestników. Jak mówią m. in. B1: *Wyniki są rzeczywiste*, C2 dodaje: *Dosyć popularną w moim otoczeniu formą radzenia sobie jest pomoc sąsiadka oraz zwyczajnie wynajem transportu za opłatą*.

W rozmowach pojawiło się wielu uczestników potwierdzających częste poruszanie się własnym autem. Wypowiedzi uczestników z niektórych gmin ponadto sugerują występowanie zjawiska wymuszonego posiadania samochodu (z ang. Forced Car Ownership), a więc sytuacji, w której gospodarstwo domowe zmuszone jest do posiadania samochodu ze względu na brak dostępu do innych gałęzi transportu, co znacznie obciąża jego budżet. Nie są to wypowiedzi w tonie wygody i świadomego wyboru, a raczej braku innych możliwości poruszania się. Potwierdzają to cytaty:

B6_1: *Ja mogę głos oddać ze swoich znajomych, u nas każdy ma samochód (...)*

A1: *Robi się więzienie, kiedy nie posiada się własnego auta.*

B8: *Gmina Piecki i wieś Krutyń - troszeczkę inna sytuacja, ponieważ jest to znana miejscowość turystyczna i w zasadzie każda rodzina ma swój samochód, a nawet dwa. (...) Wszyscy mają samochody (...)*

B13: *W naszej miejscowości też każdy ma samochód, nawet nie jeden.*

W toku rozmowy z uczestnikami pojawiła się istotna bariera, którą warto podkreślić. Samochód jest niezbędnym środkiem komunikacji, jednak wiele osób nie posiada i nie może mieć prawa jazdy. W cytatach można wyróżnić kilka grup społecznych, które są szczególnie zagrożone tego rodzaju wykluczeniem:

- Młodzież - osoby, które jeszcze nie mogą mieć prawa jazdy
Jak mówi B15, *najgorszy problem jest z młodzieżą. Te osoby, które nie mają prawo jazdy, jak już zrobią, to jest inaczej. A tak to rodzice mają obowiązek dowieźć do kolegi lub koleżanki*.
- Osoby ubogie - brak środków do zrealizowania kursu i wyrobienia prawa jazdy (co również, paradoksalnie, wiąże się z dojazdem do miasta gminnego lub powiatowego), brak środków na paliwo, można traktować jako składową wykluczenia czy ubóstwa energetycznego
- Osoby starsze, niepełnosprawne, chore - osoby, które nie mogą korzystać z posiadanego prawa jazdy ze względu na różnego rodzaju ograniczenia.

4.4. Dostęp do usług osób wykluczonych komunikacyjnie

Wykluczenie komunikacyjne wpływa na codzienne życie mieszkańców oraz ich dostęp do różnego rodzaju usług. W badaniu ankietowym można wyróżnić trzy wątki, do których odnosili się uczestnicy:

- **mieszkańcy twierdzą, że problem wykluczenia nie dotyczy ich głównie w sferze dojazdów do pracy oraz do szkoły** (w dojazdach korzystają ze zorganizowanego transportu, samochodu za opłatą, pomocy sąsiedzkiej czy jadą własnym autem).

Część uczestników wywiadów potwierdza taką sytuację. B5 mówi, że *jeśli chodzi o dojazd do pracy, to są różne rozwiązania - albo wykorzystuje się własne pojazdy, albo komunikację publiczną, która jaka jest taka jest, ale funkcjonuje. Dla chcącego nic trudnego.*

Natomiast wypowiedzi nie potwierdzają, że jest to sfera zupełnie bezproblemowa. Połączenia są, ale mieszkańcy muszą podjąć duży wysiłek, aby dostać się do szkoły czy pracy. Jak twierdzi A5: *Pod względem uczniów - komunikujemy się. Przy pracy pojawia się większy problem np. zmiany wieczorne. Wszelkie formy transportu kończą się w granicach godziny 18 (...).*

- **mieszkańcy rezygnują z korzystania z usług społecznych i kulturalno-rozrywkowych takich jak usługi gastronomiczne, korzystanie z biblioteki, uczestnictwo w projektach i szkoleniach, usługi fryzjerskie, przy czym waga w dostępie do tych usług jest najniższa.**

W swoich wypowiedziach uczestnicy kładli nacisk na kwestię woli i motywacji mieszkańców w korzystaniu z powyższych usług, potwierdzali również, że w porównaniu z pracą czy nauką są one mniej istotne. Jak mówi A5, *te wykresy pokazują realia naszych samorządów. Nie ograniczymy przecież wyjazdów do pracy, czy do szkoły, a będziemy ograniczać korzystanie z usług np. fryzjerskich.* Natomiast B8 twierdzi, że nie zauważa takiego wykluczenia w swojej i okolicznych miejscowościach, *jeżeli ktoś jest wykluczony, a są takie przypadki, naprawdę pojedyncze i wyjątkowe, to jest z własnej winy.* Pojawił się także wątek zaradności oraz samodzielności w realizacji usług gastronomicznych czy fryzjerskich, co stwierdza m. in. A1 - *na wsiach ludzie mają maszynkę, żona strzyże męża i dlatego też rezygnują.*

- **mieszkańcy korzystają tylko wtedy, kiedy jest to konieczne z wizyty u rodziny, miejsc religijnych, robienia zakupów, wizyt u lekarzy specjalistów i pierwszego kontaktu oraz w urzędach.** Ponad połowa respondentów potwierdza, że jest to dla nich ważne, a utrudnienia są znaczne.

Uczestnicy badania fokusowego wykazują zaniepokojenie wynikami dotyczącymi wizyt lekarskich i potwierdzają, że największy problem z dotarciem do lekarza mają osoby starsze. Jednak w większości wskazują na wątek radzenia sobie z zaistniałym problemem w różny sposób, głównie z pomocą sąsiadów czy rodziny. Uczestniczka z gminy Srokowo B2 mówi, że osoby te proszą *kogoś, żeby wiozł tę babcię czy sąsiadkę do lekarza.* Uczestnicy wskazali na inny problem, a mianowicie

niską świadomość zdrowotną mieszkańców małych miejscowości, z której wynika unikanie lub odwlekanie wizyt lekarskich: C10 twierdzi, że *lekarz pierwszego kontaktu może dojechać na wizytę domową. To nie jest tak, że to jest ograniczenie. Tylko niektórzy to odwlekają.*

Uczestnicy zauważyli również, że pozytywnym skutkiem pandemii jest wprowadzenie udogodnienie w postaci e-wizyt lekarskich. Jak dodaje A1: *(...) łatwiej jest uzyskać teleporadę, wcześniej to nie było takie proste. Ludzie często z tych teleporad korzystają.*

4.5. Pomoc w sytuacjach trudnych i oczekiwane rozwiązania

Badanie wskazuje, że znaczna część respondentów w trudnych sytuacjach związanych z wykluczeniem komunikacyjnym musi radzić sobie sama (tak odpowiedziało niemal 30% badanych), podobna ilość (33,3%) polega na mieszkańcach danej miejscowości np. sąsiadach, a nieco mniej (25,9%) na wsparciu rodziny mieszkającej poza miejscowością. Wsparcie sołtysa oraz władz gminy została określona na marginalnym poziomie (odpowiednio 4,7% oraz 1%).

Wśród uczestników pojawiły się zróżnicowane komentarze. Podkreślano m. in. pozytywny wydźwięk badania. *Fakt, że 30% mieszkańców radzi sobie, to jest bardzo optymistyczny sygnał, że są w stanie sobie poradzić w bardzo trudnych sytuacjach - mówi uczestnik A2 - Należy podejmować działania, żeby wzmacniać taką możliwość. Powinniśmy być przygotowani na różne sytuacje, bo takie sytuacje mogą nas nachodzić, spotykać. W podobnym tonie mówi A5 - Szukajmy superlatywów - ważne jest, że sąsiedzi pomagają i rodzina pomaga. Liczę na to, że te słupki będą stale rosnąć i że nikt nie zostanie bez pomocy.* Uczestniczka A1 zakwestionowała znaczenie w badaniu stwierdzenia "radzić sobie samemu". Jak mówi: *Jestem ciekawa, jak badani interpretowali te pytanie i odpowiedź "Nikt, muszą radzić sobie sam", czy nie chodziło o to, że muszą sam iść i poprosić o pomoc, a nie że chodzi o to, że mieszkańcy są pozostawieni sami sobie.*

Jednocześnie podkreślano bardzo duże znaczenie pomocy sąsiedzkiej oraz wsparcia rodziny w sytuacji wykluczenia komunikacyjnego. Wsparcie jest szczególnie zauważalne w przypadku osób starszych, *te osoby czekają na przyjazd swoich rodzin - mówi B12. Uczestnik B2 dodaje, że tutaj wszystko załatwiają ludzie, człowiek człowiekowi pomaga, inaczej to by nie funkcjonowało.*

Wsparcie rodziny mieszkającej poza miejscowością zakwestionował jeden z uczestników, podnosząc istotny wątek będący według niego jedną z przyczyn wykluczenia, jak mówi B14: *Myszę, że wynika ono również z podejścia naszych mieszkańców ostatnimi czasy, gdzie przerzucana jest odpowiedzialność za nas wszystkich na trochę wyższy szczebel. Tzn. rodziny nie czują konieczności partycypowania w funkcjonowaniu osób, które zostają samotnie na wsiach.*

Jednocześnie w dyskusji pojawił wątek wykorzystywania pomocy sąsiedzkiej jako formy zarobkowania i mocnego zawyżania opłat za podwożenie. Jak mówi B9, *odbiera wiele zgłoszeń od osób starszych co do pomocy sąsiedzkiej, że niejednokrotnie (...) opłata jest zawyżana, podwójnie, potrójnie i kwestia 10 km to osoba płaci 100 zł (...).*

W głosach uczestników wybrzmiewała duża rola sołtysów jako swojego rodzaju łącznika między potrzebami osób wykluczonych (w szczególności starszych, niepełnosprawnych), a urzędami i instytucjami gminy oraz ich faktycznej działalności w środowisku lokalnym, co stanowi rozdzźwięk z uzyskanymi wynikami w ankiecie. Uczestnik C6 stwierdził, że *największą wiedzę mają sołtysi, gdzie szukać takich osób i gdzie trzeba tej pomocy udzielić*. C4 dodaje, że *sołtysi są na pierwszej linii, oni te informacje przekazują dalej do gmin, do urzędów, które pomagają tym ludziom*.

Ponad połowa respondentów w badaniu ankietowym wskazała regularny transport publiczny jako dobrą możliwość rozwiązania trudnej sytuacji komunikacyjnej, 17,5% uważa za dobry transport na telefon, natomiast 12,5% - zorganizowanie części usług w danej miejscowości. 9,3% badanych stwierdziła, że dobrym rozwiązaniem jest możliwość realizacji części potrzeb poprzez e-usługi.

Uczestnicy paneli potwierdzają transport zbiorowy, jako podstawowy warunek do eliminacji wykluczenia komunikacyjnego, ale też jako formę najpopularniejszą wśród mieszkańców. A1 stwierdza, że *(...) regularny transport (...) pozwala pani Helence czy pani Grażynce załatwić więcej spraw w jednym czasie. Jest to jakiś rodzaj oddechu, zmiana środowiska, możliwości spotkania z ludźmi*. A3 dodaje, że *(...) oczywiście transport publiczny jest bardzo ważny. Jeśli dojeżdża do każdej miejscowości, to jest to super sprawa i tak powinno być*.

Rozwój transportu zbiorowego według badanych jest niejako wpisany w rozwój społeczny województwa i, jak mówi, C10, jest rezultatem przemian społecznych. Uczestnicy podkreślają jednak, że nie należy zamykać się na inne, nowe formy rozwiązania problemu. Uczestnik C2 podkreśla, że *czasami to nie jest kwestia uruchomienia nowych połączeń (...) a czasami może to jest kwestia wprowadzenia jakiejś nowej usługi społecznej*. (...) Dodaje, że istotne jest, aby myśleć o zupełnie nowych, zindywidualizowanych rozwiązaniach. Uczestnik B12 potwierdza, że wprowadzenie transportu publicznego rozwiązuje część problemów, ale wciąż są *miejscowości, do których trudno dostać się nawet autem*.

Dużą szansę w pomocy osobom dotkniętym wykluczeniem komunikacyjnym uczestnicy upatrują w działalności gminnych i miejskich ośrodków pomocy społecznej oraz Centrów Usług Społecznych. Już teraz uczestnicy potwierdzają realizację usług np. transportowych w ramach rządowego programu Asystent Osobisty Osoby Niepełnosprawnej czy programu pomocy "Wspieraj Seniora". Jak mówi B12 *jako CUS realizujemy różne programy pomocowe, m. in. "Wspieraj seniora", gdzie nasi pracownicy docierają do tych osób, naprawdę samotnych i bezradnych, którzy są wyłączeni z tej komunikacji w załatwieniu najpotrzebniejszych rzeczy, zrobienia zakupów, dowiezienia żywności czy realizacji recept. My robimy własną diagnozę, komu jest ta pomoc potrzebna*.

O programie rządowym asystentów osobistych osób niepełnosprawnych mówi także uczestniczka z gminy Piecki B5: *Obejmujemy aż 40 osób tą usługą, mamy zatrudnionych 30 osób jako asystentów, którzy mogą dowozić swoim środkiem transportu osoby starsze, niepełnosprawne do lekarza, do kina, do teatru, gdzie sobie życzą*.

4.6. Długofalowe skutki wykluczenia komunikacyjnego

Badanie ankietowe potwierdza, że niemal 60% badanych mieszkańców woj. warmińsko-mazurskiego żyje w wykluczeniu komunikacyjnym od ponad 5 lat. Część uczestników potwierdziło, że problem jest systemowy, trwały i związany z daleko idącymi zmianami społecznymi. Wielu uczestników w toku dyskusji podkreślało jednak, że wykluczenie jest nie przyczyną, a skutkiem zaistniałej sytuacji. Uwypuklano kwestie motywacji i chęci mieszkańców do zmiany, a także ich mentalności i przyzwyczajzeń.

Jak mówi uczestniczka z gminy Górowo Iławeckie B12, *nasza gmina jest z dużym wskaźnikiem mieszkańców popegeerowskich, przyczyną jest właśnie ten system PRL-owski, (...) stary system jest przekazany kolejnym pokoleniom, aczkolwiek jest odsetek naszych mieszkańców, którzy wychodzą z tego. (...) Niektórzy z tych mieszkańców są nauczeni wygodnictwa, dostają coś za darmo, więc ja nie muszę nic robić.* Uczestniczka z gminy Srokowo B1 potwierdza, że *jest to stary problem, może teraz bardziej nagłośnień i bardziej świadomy.* B5 z gminy Piecki dodaje, że *jest to stary problem, ale w nowym wydaniu. (...) motywacja jest ważna w jakim celu i gdzie chcemy dojechać, ale tę motywację trzeba też przełożyć na możliwości. (...) Na pewno rozwiązanie musi być inne niż kiedyś, bardziej dostosowane do indywidualnych potrzeb, bo społeczeństwo się też zmieniło.*

Wśród zagrożeń związanych z długofalowym wykluczeniem komunikacyjnym, badani mieszkańcy wymienili:

- **Brak wiary we własną sprawczość - brak aktywności w środowisku lokalnym**

A1 ma wrażenie, że *wykluczenie, które sprawia, że zostajemy w jednym miejscu, mamy ograniczoną liczbę ludzi, z którymi się spotykamy, sprawia, że ludzie przestają wierzyć w swoją sprawczość. To się przekłada potem na głosowanie w wyborach, brak wiary w to, że jednostka może coś zmienić.*

- **Obniżona jakość życia**

Uczestniczka C2 twierdzi, że miejscowości wykluczone pozostają w tyle za pozostałymi aglomeracjami, *to nie jest wydumany, nowy problem. On faktycznie istnieje. Nie wiem, jak skala jest duża. To są istotne zmiany społeczne, wzrostu jakości życia.*

- **Zagrożenie życia i zdrowia seniorów, brak świadomości zdrowotnej**

C1 z gminy Braniewo zauważa problem świadomości zdrowotnej mieszkańców małych miejscowości, mówi, że *to ewidentnie jest przykład braku wiedzy, profilaktyki, (...), że powinno się szybko reagować w takich sytuacjach.*

- **Zagrożenie izolacją i brak rozwoju, w szczególności wśród młodzieży**

Jak mówi A2 z jednej strony *izolacja społeczności nieco pogłębia możliwości i środki wzajemnej pomocy (...) wpływa na miłość do swojej małej ojczyzny.* Jednak *te małe ojczyzny odizolowane od świata, pozostają w miejscu, nie rozwijają się, nie mają wzorców, nie mają pomocy z zewnątrz, nie mają środków udostępnianych przez lepiej rozwinięte środowiska społeczne. I w sumie - tracą. Komunikacja czy brak komunikacji powoduje izolowanie i z tym się wiążą różne negatywy, jeśli chodzi o rozwój indywidualny i rozwój grup społecznych.*

Podkreśla się także duże trudności i w zasadzie brak możliwości spotkań oraz udziału w zajęciach dodatkowych dla młodzieży z miejscowości wykluczonych, jak mówi C6 z gminy Dąbrówno *młodzież w miejscowościach, które są dalej*

porozrzucane od miast, jest kłopot z kontaktem, spotkaniami, czy to tańce, czy zajęcia sportowe. (...)

● **Zagrożenie wyludnieniem oraz starzenie się społeczności**

Brak możliwości codziennego dojazdu do szkoły czy pracy zmusza mieszkańców do czasowej, a w rezultacie stałej zmiany miejsca zamieszkania i przeprowadzki do większych aglomeracji. Jak mówi A5 z *racji tych migracji, ludziom nie opłaca się dojeżdżać godzinę do pracy, godzinę wracać. Dużo ludzi przeprowadza się do miasta Ełk*. Jak podaje uczestnik A5, gmina, w której mieszka z roku na rok straci 100 mieszkańców. Trudną sytuację demograficzną miejscowości wykluczonych potwierdza wypowiedź B15 z Górowa Iławeckiego, która stwierdza, że *jeśli chodzi o edukację, (...) młodzież ucieka do większych aglomeracji*.

● **Wykluczenie zawodowe, zubożenie i marginalizacja**

Wykluczenie komunikacyjne nierzadko uniemożliwia mieszkańcom podjęcie pracy, a co za tym idzie - powoduje postępujące zubożenie i marginalizację. Jak mówi B3, *ludzie tutaj są ubodzy (...) nie ma prawo jazdy i nie ma też pracy. (...) To są tereny bardzo odległe i tu skromnie ludzie mieszkają*. Jak dodaje B12, w badanych miejscowościach pojawia się problem wykluczenia zawodowego *ze względu na to, że im dłużej mieszkańcy nie mają tego prawo jazdy, tym trudniej im je zrobić*. Taka marginalizacja może prowadzić do szeregu innych form wykluczenia społecznego, jak wykluczenie z udziału w kulturze, czy wykluczenie energetyczne.

● **Zagrożenie wykluczeniem cyfrowym**

Jak twierdzi m. in. C2, *wykluczenie wiąże się z wykluczeniem komunikacyjnym, niekoniecznie w sferze przemieszczania się, a w sferze cyfrowej np. informatycznej*. Ludzie z badanych miejscowości mogliby korzystać z Internetu w przypadku m. in. realizacji e-recept, rejestracji do lekarzy czy załatwiania spraw w bankach, jednak nie robią tego ze względu na brak dostępu do sieci oraz brak odpowiednich narzędzi i wiedzy.

4.7. **Możliwe rozwiązania problemów komunikacyjnych i szanse na zmianę**

Uczestnicy FGI pozytywnie odnieśli się do tezy, że wprowadzenie transportu publicznego może samo w sobie nie poprawić sytuacji, a konieczne są dwutorowe działania, zmierzające do przekonania społeczności do korzystania z nowych usług oraz zmiany postaw. Jak mówi A3, po wprowadzeniu komunikacji publicznej w gminie, o co prosili mieszkańcy, *nie wszyscy przesiedli się do autobusów. Kiedy mieszkaniec jeździł z taryfciarzem, to dalej jeździ, kiedy jeździł z sąsiadem, to dalej jeździ*. Uczestnicy potwierdzili, że mieszkańcy mają swoje przyzwyczajenia, związane z dotychczasowym funkcjonowaniem m.in. korzystaniem z samochodu za opłatą czy pomocy sąsiedzkiej i konieczna jest edukacja. Jak twierdzi uczestniczka z Braniewa C1 *(...) oni nie korzystają z tych połączeń, ponieważ im wygodniej jest (...) korzystać z taksówek społecznych*. Odrębnym problemem jest mentalność osób starszych, które, jak mówi C4 *takiej pomocy nie chcą. I tutaj potrzebna jest edukacja, dotrzeć do nich, wytłumaczyć, że jest taka potrzeba i to jest dla ich dobra*.

Poważny problem jakim jest długotrwałe bezrobocie również może mieć, według uczestników, podłoże związane z samą niechęcią osób wykluczonych do podjęcia zatrudnienia. Uczestniczka z Górowa Iławeckiego B15 potwierdza, że mieszkańcy *nie podejmują zatrudnienia ze względu na trudność z dojazdem, ale często są to wymówki*. Jak dodaje - istnieją sytuacje, w których faktycznie nie ma możliwości dojazdu, są jednak różne rozwiązania np. oferowany przez pracodawcę bus dowożący pracowników. B15 podsumowuje, że *jest to bardziej kwestia chęci podjęcia tej aktywności zawodowej niż wykluczenia*.

Istotny wpływ na zmianę nastawienia społeczności lokalnej mają według badanych lokalni liderzy (np. sołtysi) oraz organizację pozarządowe. Jak twierdzi A1, *jest potrzeba pracy na dwóch poziomach*. Swoją rolę przy pozyskiwaniu środków mogą istotnie wykorzystać np. koła gospodyń wiejskich. Dzięki rozwojowi społeczności lokalnej, *ludzie mają przywróconą wiarę, że coś mogą zrobić, polepszyć swój komfort życia, korzystać z tego, z czego do tej pory nie korzystali*.

Uczestniczka B11 z Gminy Srokowo potwierdza, że oprócz wprowadzonych zmian należy wypracować również potrzebę zmiany u samych mieszkańców, jak mówi *(...) projektowo chcemy te zmiany spowodować (...), ale jeśli mamy jakieś założenia do osiągnięcia, jakąś zmianę społeczną, to musimy ją wesprzeć. żeby tym uczestnikom chciało się chcieć, to my musimy im tę zmianę społeczną wypracować*. Według uczestników istotne jest również dopasowanie rozwiązań do potrzeb każdej z gmin. Jak twierdzi B12 (rozwiązanie problemu transportowego - przyp. aut.) *powinno być szyte na miarę każdej gminy. Każda gmina jest inna. (...) Komunikacja jest problemem każdej gminy*. Jak dodaje C1, istotna jest m. in. charakterystyka obszarowa gminy, jej wielkość, położenie itp.

4.8. Podsumowanie i rekomendacje badanych

Z przeprowadzonego badania wyłania się inny obraz wykluczenia komunikacyjnego niż przeważający w powszechnym postrzeganiu tego problemu społecznego. Dla mieszkańców wykluczonych obszarów dominującym problemem nie jest prosty brak środków transportu, jak mogłoby się wydawać z narracji medialnej i politycznej. Głównym problemem osób dotkniętych wykluczeniem komunikacyjnym jest wytworzenie się swoistych form świadomości i nastawienia mentalnego względem otaczającej ich rzeczywistości. Liczne procesy zmian w sferze społeczno-gospodarczej, jakie zaszły w Polsce na przestrzeni ostatnich ponad 30 lat powodują, że mamy do czynienia z szeregiem postaw, które moglibyśmy nazwać strategiami radzenia sobie z wykluczeniem.

Można wskazać dwie dominujące postawy. Pierwsze to osoby, które wierzą w zmianę i drudzy, którzy poddali się zniechęceniu lub przystosowali się do sytuacji. W pierwszej grupie mamy wielu działaczy lokalnych, sołtysów, radnych, niekiedy nawet wójtów, którzy szukają sposobów poprawy sytuacji. Oni zwracają uwagę na lokalne uwarunkowania i potrzeb rozwiązań szytych na miarę. Gdziekolwiek trzeba zacząć on remontu drogi, gdzie indziej można pomyśleć o ekologicznych busach inni zastanawiają się jakie potrzeby mieszkańców można dowieść do niech zamiast wozić mieszkańców do innych miejscowości. Wspomina się to o obwoźnych sklepach, punktach bibliotecznych

czy e-usługach. Katalog propozycji jest dość szeroki. Wśród pomysłów zgłaszanych przez uczestników, mogących wpłynąć na poprawę sytuacji wykluczonych mieszkańców, warto wymienić:

- **Wykorzystanie środków zewnętrznych, unijnych do realizacji innowacyjnych przedsięwzięć.**

Uczestnicy, jak mówi uczestnik C3 z gminy Braniewo, mają nadzieję na wykorzystanie środków z nowej perspektywy finansowej, m. in. na elektromobilność i realizację inwestycji ekologicznych np. zakup elektrycznych busów ze stacją ładowania.

Uczestnicy podkreślają, że środki unijne pozwalają zmienić trudną sytuację. Uczestniczka B11 podkreśla, że *dostępność dla uczestników jest dużo większa, jeśli możemy coś zapewnić bezpłatnie*. Jak dodaje, pojawia się jednak ryzyko, że przy darmowych inicjatywach, odpowiedzialność jest przenoszona na organizatorów. Badani dostrzegają także większe zainteresowanie projektowymi działaniami, jednak, jak mówi B1 *chęci bezpośredniej z ich strony nie ma, trzeba ich namówić*.

- **Dofinansowanie gmin w kwestii zakupów biletów miesięcznych czy wakacyjnego dofinansowania nierentownych linii**

- **Transport dostosowany do potrzeb osób starszych np. transport na telefon z opiekunem (typu door to door)**

Jak uzasadnia C4 *osoba 80-, 90-letnia - takie osoby same nie pojadą do lekarza, chyba, że są na miejscu i przychodnia jest bardzo blisko*.

- **Objazdowy transport publiczny 1-2 razy w tygodniu** - bardziej opłacalny, generujący mniej kosztów i stricte dopasowany do potrzeb mieszkańców małych miejscowości. Uczestnik B2 argumentuje, *gdyby raz, dwa razy w tygodniu był autobus, niecodziennie, bo wtedy jeździłby pusty, (...) wydaje mi się, że zdałby egzamin, żeby załatwić jakieś sprawy w aptece, w urzędzie (...)*. Jak dodaje druga mieszkanka tej samej gminy, B3, dobrze sprawdziłby się *nie duży gabarytowo autobus, tylko busik, 7-8 osobowy*, objeżdżający okoliczne miejscowości.

- **Transport oferowany przez pracodawców** - daje to szansę osobom spoza głównych szlaków komunikacyjnych a także miejscowości nieobjętych transportem zbiorowym na komfortowy dojazd do pracy

- **Działalność Centrów Usług Społecznych**, pozwalająca dotrzeć do osób wykluczonych. Pojawił się jednak głos, że bezpłatność tego typu usług powoduje brak odpowiedzialności mieszkańców i właściwym byłoby wdrożenie symbolicznej opłaty. B9 argumentuje, że *ta przysłowiowa złotówka nauczy ludzi odpowiedzialności za korzystanie z usług. Niejednokrotnie się zdarzało, że były osoby zapisane, a później bez słowa nie korzystały*.

- **Rządowe programy MOPS** - dotowane przez rząd programy jak m.in. "Asystent osobisty osoby niepełnosprawnej".

- **Działalność kół gospodyń wiejskich i powstawanie świetlic wiejskich**

Uczestnicy podkreślają możliwość współpracy z kołami gospodyń wiejskich oraz świetlicami. Jak mówi C4, idealną sytuacją byłoby, żeby na jedno sołectwo przypadała co najmniej jedna świetlica, a także *żeby były jakieś dotacje w tym kierunku*.

- **Działalność domów samopomocy, warsztatów terapii zajęciowej, Klubów seniora**
- **Usługi obwoźne m. in. lekarza, sklep, biblioteka, animacje czasu wolnego we współpracy ze świetlicami wiejskimi**

Uczestnicy wywiadów podkreślili wartość usług społecznych dostarczanych bezpośrednio do mieszkańców. Jak mówi B11, *to jest jedno z rozwiązań, które daje szansę*. Mogą to być m. in. realizowane przy współpracy z sołtysami inicjatywy poprzez świetlice wiejskie, udostępniane przestrzenie publiczne np. w postaci *pedagogów ulicy czy animatorów czasu wolnego*, jak również inicjatywy z zakresu usług medycznych. Według C10, mógłby powstać punkt lekarski, działający w wybrane dni, z którego mogłyby korzystać *te najbardziej potrzebujące osoby*.

- **Rozwój oraz edukacja mieszkańców w zakresie korzystania z e-usług**

Uczestnicy podkreślają wagę kompetencji cyfrowych, pozwalających na realizację różnego rodzaju usług. Jak mówi B6, *ludzie, których znam nie korzystają, a mogliby korzystać z e-recepty przez Internet, czy mogliby wiele spraw - badania, rejestracje, czy banki, w ten sposób załatwić*. Szkolenia w tej tematyce powinny objąć w szczególności osoby starsze. Jak mówi C4, *trzeba do tych ludzi dotrzeć, dostosować do takich warunków. I tutaj rola jest stowarzyszeń, fundacji, gmin. Rola sołtysów też jest ogromna*.

- **Dostęp do Internetu**

Uczestnicy potwierdzają brak dostępu do Internetu w wielu miejscowościach, a jak podkreśla C10, *jest on konieczny żebyśmy mogli funkcjonować inaczej*.

- **Dostęp do osób wykluczonych poprzez sołtysów**

Sołtysi, według uczestników badania, są osobami, które, jak mówi C6 *mają największą wiedzę, gdzie szukać osób wykluczonych i gdzie trzeba tej pomocy udzielić*. Jak dodaje C4, są osobami na pierwszej linii, przekazującymi informacje dalej do gmin czy urzędów, które pomagają tym ludziom.

- **Kampanie informacyjne skierowane do mieszkańców dot. uruchomienia transportu zbiorowego**

- **Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej**

Rozbudowa ścieżek pieszych i rowerowych pozwoli mieszkańcom miejscowości znajdujących się w pobliżu większych miast - centrów kultury, usług i przemysłu, na realizację swoich potrzeb. Jak argumentuje C4, *Komunikacja jest ważna, nie tylko transportowa, ale też ta piesza (...) ludzie z tego korzystają*.

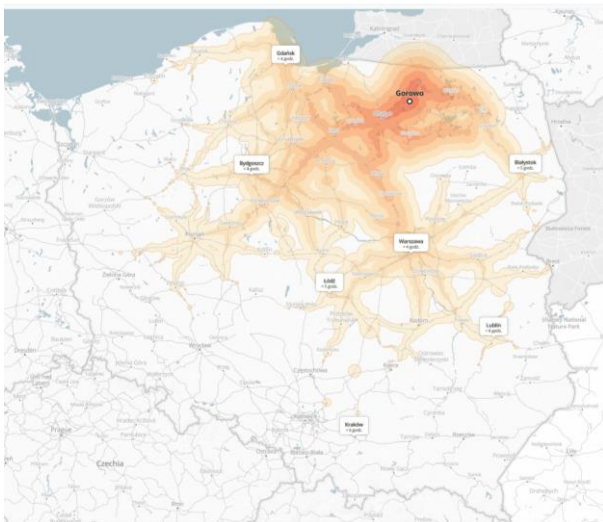
Z drugiej strony pojawiły się głosy osób sceptycznie nastawionych do zmian. Wskazują one na nastawienie do pomocy i wsparcia w duchu neoliberalnym, twierdząc, że każdy musi sobie radzić sam, a jeśli sobie nie radzi, to wynika to z jego wad, na przykład lenistwa czy braku zaradności życiowej. Reprezentantami tej postawy będą osoby „wygodne”, które wolą zapłacić za taksówkę społeczną, adekwatną do ich indywidualnych potrzeb niż samemu dostosować się do dostępnego transportu zbiorowego. W najpoważniejszej formie postawa ta przyjmuje postać marazmu i zniechęcenia, tak charakterystycznego dla polskich obszarów popegeerowskich z lat 90-tych XX wieku. Wydaje się, że postawa jest powrotem czy może, niestety, kontynuacją postaw

i problemów wyniesionych ze skutków polskich przemian ustrojowych na terenach wiejskich.

Rekomendacje w sprawie wykluczenia/ubóstwa transportowego

Przedstawione poniżej uwagi (obserwacje i rekomendacje) w dużej mierze opierają się na wynikach badań prowadzonych w obszarze wykluczenia transportowego na terenie województwa warmińsko – mazurskiego w 2023r. Badania przeprowadzono w ramach Think-Thanku Federacji FOSA, a koordynowane były przez dr Katarzynę Białobrzeską. Na kształt rekomendacji miały też wpływ liczne rozmowy prowadzone w środowisku autorów. Rekomendacje te zostały przedstawione w wersji wstępnej na spotkaniu zorganizowanym w Górowie Iławieckim we wrześniu 2023r. Miejsce to nie jest przypadkowe. To jedna z wielu gmin w Polsce, w której nie działa praktycznie transport publiczny. Jej mieszkańcy należą do licznej, bo prawie 14 mln grupy mieszkańców gmin, w których nie działa transport publiczny.

Poniżej na prawach ilustracji przedstawiono⁶ czasy dojazdu transportem publicznym do ważnych ośrodków miejskich z Górowa Iławieckiego (np. 4 godz. do Gdańska czy 5 godz. do Białegostoku).



⁶ <https://www.chronotrains.com/pl/station/5101228-Gorowo/6>

Kwestia wykluczenia transportowego, choć w oczywisty sposób nie jest to zagadnienie nowe, ostatnio zyskuje szersze zainteresowanie. Pojawia się także w innym sformułowaniu jako ubóstwo transportowe. Jest to zresztą kolejny przypadek, w którym zagadnienie w pewnym sensie techniczne rozpatrywane jest z punktu widzenia dostępności dla indywidualnych osób i rodzin. Łączy go wiele np. z terminem takim jak ubóstwo energetyczne (zresztą często problemy te dotyczyć mogą tych samych środowisk – szczególnie na terenach wiejskich). W obydwu przypadkach konieczne jest uwzględnienie w definicji tego zjawiska aspektu dostępności na poziomie zarówno czysto technicznym, jak i ekonomicznym. Dodatkowym aspektem, który ostatnio ujawnił się szczególnie wyraźnie są względy środowiskowe. W obydwu przypadkach (transportu i energii) mają one fundamentalne znaczenie (nie chodzi o każdą energię i każdy środek transportu). Ten też aspekt uruchomił zainteresowanie wspomnianymi kwestiami ze strony ważnej grupy organizacji ekologicznych. Także ostatnio (w momencie pisania tych rekomendacji, a zatem w okresie przedwyborczym (2023) organizacje te stały za uruchomieniem wspólnej inicjatywy. Głównym inicjatorem tego przedsięwzięcia jest Polski Klub Ekologiczny).

Celem tego przedsięwzięcia było wspólne skierowanie pytań (a po części także rekomendacji) do kandydujących w wyborach ugrupowań politycznych. Pod tym listem - rodzajem apelu - podpisało się już wiele organizacji, w tym Federacja FOSA. Do inicjatywy przystąpiły też korporacje samorządowe, w tym tak ważne jak Związek Miast Polskich, a także, co istotne z punktu widzenia wykluczenia transportowego, Związek Gmin Wiejskich.

Lista sygnatariuszy zawiera też rodzaj gotowego spisu instytucji i środowisk, które należałoby włączyć w przyszłe prace nad czymś w rodzaju społecznego projektu usprawnień w dziedzinie wykluczenia komunikacyjnego. Rolą organizacji społecznych nie jest rzecz jasna budowanie twardej infrastruktury transportowej. Są one jednak absolutnie kluczowe z punktu widzenia diagnozowania zjawiska, reprezentowania interesów różnych grup, których kwestia wykluczenia transportowego dotyczy. Są też one źródłem licznych innowacji i inspiracji, które mogłyby pomóc w rozwiązaniu tego splątanego, jak można to określić, problemu. Na liście sygnatariuszy są poza organizacjami ekologicznymi, w tym tak znaczącymi jak WWF, Instytut Na Rzecz Ekorozwoju czy Polski Alarm Smogowy, a także Instytut Zielonej Gospodarki, Eko Unia, Koalicja Klimatyczna również klasyczne think tanki, takie jak Instytut na rzecz ekorozwoju Wise Europa. Na liście są też ruchy miejskie, a także stowarzyszenia specyficzne związane z transportem, jak Stowarzyszenie Ekonomii i Transportu, Stowarzyszenie Wykluczenia Transportowego. Są też organizacje takie jak Fundacja Stocznia, która ma unikalne doświadczenie w organizacji szerokich (ogólnopolskich i lokalnych). Narad Obywatelskich⁷, Paneli Obywatelskich czy ogólnie rzecz biorąc procesów partycypacji Obywatelskiej, które także w tym wypadku są konieczne.

Kształące wydaje się przeanalizowanie struktury owego dokumentu. W dużej mierze koresponduje z linią rozumowania zawartą w poniższych rekomendacjach. Jaki jest podstawowy sposób rozumowania i argumentacji przyjęty w owym stanowisku?

⁷ <https://naradaoenergii.pl/>

Podstawowa argumentacja odwołuje się do kwestii środowiskowych. Wskazuje na konsekwencje „wymuszenia samochodowego” i powiązane z tym negatywne skutki środowiskowe. W części diagnostycznej wskazuje, że najczęściej problem wykluczenia komunikacyjnego dotyka mieszkańców terenów wiejskich, osoby ubogie, młodzież, kobiety, seniorów, a także osoby z niepełnosprawnością. Oczywiście dla każdej z tych grup wykluczenie transportowe oznacza różne konsekwencje - oznacza brak dostępu do podstawowych usług lub zbyt wysokie koszty takiego dostępu. Dla młodzieży oznacza nie tylko ograniczenia w korzystaniu z oferty kulturalnej czy sportowej, ale także dostępu do edukacji. Wykluczenie transportowe ogranicza też istotnie możliwość realizowania naturalnych kontaktów wewnątrz środowiska rodzinnego.

Należy zwrócić uwagę że autorzy listu odwołują się do specyficznej i fundamentalnej argumentacji, wedle której wykluczenie transportowe jest specyficznym rodzajem naruszenia konstytucyjnych uprawnień (dostęp do usług). Ten punkt widzenia został jasno sformułowany w dokumentach Rzecznika Praw Obywatelskich, który zabierał głos w tej sprawie. Mowa o specyficznych i wprost wpisanych do Konstytucji wolnościach, tj. wolność poruszania się (art. 52 ust. 1 Konstytucji), prawo do ochrony zdrowia (art. 68 ust. 1 Konstytucji), prawo osób z niepełnosprawnościami do pomocy ze strony władz publicznych w komunikacji społecznej (art. 69 Konstytucji), prawo do nauki (art. 70 ust. 1 Konstytucji), a bez dostępnego transportu nie można korzystać z usług publicznych gwarantujących godny poziom życia (art. 30 Konstytucji).

DIAGNOZA ORAZ REKOMENDACJE W OBSZARZE ROZWIĄZAŃ SYSTEMOWYCH, POLITYKI PUBLICZNEJ

Jedną z widocznych bolączek w tym obszarze są błędy w planowaniu przestrzennym. W szczególności chodzi o ignorowanie aspektu transportowego, budowanie w miejscach słabo skomunikowanych bez odpowiedniej troski o to, aby zadbać o infrastrukturę transportową. To część szerszego problemu związanego z budowaniem miejsc zorientowanych na po prostu mieszkanie i ignorujących szerzej rozumianą dostępność do usług i brak odpowiedzi na pytanie - kto za ową dostępność odpowiada. W tego rodzaju miejscach często jedyny sposób podróżowania to dysponowanie prywatnym transportem.

W bardziej fundamentalnym sensie kwestie transportowe są też pochodną sposobu myślenia o organizacji miejsc zamieszkania w połączeniu z innymi funkcjami, takimi jak praca, wypoczynek, edukacja, zdrowie czy opieka. Można powiedzieć, że jeden z nich polega na umieszczaniu wielu tych funkcji w centrum większego miasta, powiatu czy wręcz miasta wojewódzkiego. Inne podejście ma charakter „gniazdowy” i stara się, aby usługi i szerzej elementy funkcjonowania obywateli - w tym na przykład praca - były w możliwie niedużej odległości od ich miejsca zamieszkania. Chodzi o to, by łącznie stanowiły rodzaj gniazda, w którym realizowana jest większość potrzeb mieszkańców. W miastach popularna ostatnio staje się koncepcja tzw. 15-minutowego miasta, ale ten rodzaj założenia mógłby też dotyczyć innych miejsc.

Istotnym, niejako założycielskim zagadnieniem jest rozstrzygnięcie, do kogo właściwie należy odpowiedzialność za zapewnienie transportu publicznego. Dylemat ten dotyczy nie tylko transportu, ale wielu innych dziedzin, takich jak kultura, edukacja, bezpieczeństwo, opieka, usługi zdrowotne i wiele innych. Można odnieść wrażenie, że w tej sprawie brakuje adekwatnych umów społecznych. Pod ich nieobecność funkcjonują lub funkcjonowały ogólne, czasem niewypowiedziane założenia.

W szczególności w przypadku transportu chyba zbyt dużą wagę przypisano „samoczynnym” działaniom rynku. Innymi słowy uznano, że tam gdzie trasy komunikacji publicznej nie są rentowne, tam należy je zamykać czyniąc założenie, że rynek jakoś sobie z tym poradzi. Symbolem tego myślenia jest w pewnym sensie samo Górowo Iławeckie, w którym na początku lat 90-tych zlikwidowano kolej i rozebrano szyny. Takich miejsc jest w Polsce znacznie więcej. Owa samoczynność rynku okazała się często złudna. W wielu miejscach - zresztą zgodnie z zasadami rynkowymi - dojazd zupełnie się nie opłaca. Nie chodzi tylko o dowożenie ludzi, ale nawet dostarczanie usług mobilnych, na przykład obwoźnego sklepu. Taka sytuacja skutkuje tym, że osoby bardziej zaradne nie mają innego sposobu na zapewnienie transportu niż posiadanie własnego samochodu. To jeden z powodów, dla którego Polska ma największy wskaźnik zarejestrowanych samochodów na osobę w Unii Europejskiej. Nie trzeba dopowiadać, że samochody te dość często są mocno wyeksploatowane i często z powodów ekonomicznych napędzane silnikiem diesla. W konsekwencji stanowią one zagrożenie dla środowiska naturalnego. Duża dostępność stosunkowo tanich samochodów, z której skorzystały osoby pozbawione transportu publicznego, ma też zgubne długofalowe skutki. Otóż uruchamiane często obecnie ze znacznym wysiłkiem linie transportu publicznego nie cieszą się szczególną popularnością. Dzieje się tak dlatego, że wiele osób dysponuje samochodami prywatnymi (przywykło do nich) i nie chce teraz po wielu latach korzystania z nich rezygnować z tej wygody. Z tego punktu widzenia zaniechania sprzed wielu lat stają się bardzo trudne do odrobienia.

Naprawa tej sytuacji wymagać będzie **ustalenia swobodnego podziału pracy i odpowiedzialności za zapewnienie transportu**. Powinien on mieć charakter fundamentalny. Odwołując się do cytowanego tu stanowiska Rzecznika Praw Obywatelskich trzeba powiedzieć, że **transport publiczny powinien chyba wykraczać poza prostą analizę rentowności**. Szczególnie taką, która prowadzona jest w sposób jednowymiarowy (by nie powiedzieć prymitywny). Nie trzeba wiele wyobraźni, żeby umieć policzyć, jakie są konsekwencje zaniechania dostarczania usługi publicznej w dziedzinie transportu. To izolowane miejscowości, a przypomnijmy dotyczy to olbrzymiej liczby gmin w Polsce szczególnie na terenach wiejskich. Niejako zapadają się one w sobie i stają się przedmiotem „szczególnej troski”. Oto okazuje się, że zaniechania w dziedzinie transportu skutkują zobowiązaniami w dziedzinie na przykład opieki zdrowotnej i usług społecznych. Może dotyczyć to również zmniejszenia mobilności na rynku pracy. Ta z kolei oznacza obniżanie dochodów z pracy mieszkańców i czynienie z nich albo pracowników szarej strefy albo ewentualnie włącznie ich do grupy beneficjentów pomocy społecznej. Osoby te wyłączone są też z generowania dochodów i podatków. Innymi słowy tak zwane oszczędności na transporcie stanowią klasyczny przykład wysokich kosztów zaniechania. **Przy okazji warto pokusić się o wylczenie**

tych kosztów w wymiarze lokalnym, regionalnym czy krajowym, by unaocznic ich skalę.

Wydaje się, że na poziomie systemowym kłopotem jest rozproszenie odpowiedzialności za kwestie wykluczenia transportowego. Na marginesie warto zaznaczyć, że ta sama przypadłość dotyczy wspomnianej już kwestii ubóstwa energetycznego. Obydwie one wypadają niejako na przecięciu zainteresowania, względnie braku zainteresowania poszczególnych resortów. Żaden z tych problemów nie jest możliwy do rozwiązania w oparciu o jednostronne działania resortów takich jak Ministerstwo Środowiska czy w wypadku transportu Ministerstwo Infrastruktury. Siłą rzeczy wykluczenia dotyczą także innych elementów, w tym w szczególności elementów społecznych - polityki zdrowotnej, kultury, edukacji i wielu innych. Warto też specyficznie zwrócić uwagę na fakt, że w rozwiązaniach systemowych brak prawnego wskazania odpowiedzialności za organizowanie transportu publicznego na terenach wiejskich, a zatem tych, w których problem ten jest najbardziej dotkliwy.

Brak integracji i synchronizacji na poziomie poszczególnych resortów ma poważne konsekwencje na poziomie lokalnym. Tu także mamy do czynienia z brakiem synchronizacji systemów, nawet tych które związane są z transportem. Brakuje dobrych rozwiązań systemowych dla integracji systemu transportu publicznego i prywatnego.

Brakuje też systemowych rozwiązań dla synchronizacji różnych elementów systemu publicznego, w szczególności komunikacji autobusowej i kolei, a także miejskich zakładów komunikacji. Podobnie problematyczne, a właściwie niemożliwe jest wykorzystanie w większym zakresie istniejącej już bazy publicznego transportu, który obsługuje inne podsystemy, na przykład transport do szkół czy warsztatów terapii zajęciowej, a także system transportu medycznego. Wiele instytucji posiada własną bazę transportową, która przy zachowaniu odpowiednich warunków, mogłaby być używana także dla ograniczenia konsekwencji wykluczenia i ubóstwa transportowego. W konsekwencji często owe rzadkie składniki i elementy transportu - na przykład autobusy szkolne, jeżdżą czasem nieomal na pusto. Podobnie dzieje się także na przykład z bazą transportową finansowaną ze środków PFRON - także tą, która została sfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach realizacji polityki spójności.

Bardzo istotnym problemem jest brak ustawowych ram, które ułatwiałyby lepszą integrację taryfową między poszczególnymi elementami systemu transportowego. Dotyczy ta opłat za bilety, uznawania wzajemności, stosowania systemu zniżek refundacji i taryf.

Absolutnie fundamentalnym problemem jest również brak stabilnego, przewidywalnego i sprawiedliwego systemu dofinansowania transportu ze środków publicznych. Bez tego trudne jest długofalowe planowanie systemu, mówimy często o bardzo poważnych inwestycjach w infrastrukturę transportową i same środki transportu. Brak możliwości oszacowania parametrów działania systemów w przyszłości powoduje głęboką niechęć do poczynienia koniecznych inwestycji w tym zakresie.

Tu dobrym przykładem jest uruchomienie pokaźnych środków na rozwój komunikacji autobusowej (od 2019r. działa Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Fundusz został stworzony specjalnie po to żeby niwelować skutki wykluczenia transportowego). Jednak jego dystrybucja oparta jest o system konkursowo-grantowy.

Siłą rzeczy ma on charakter nieprzewidywalny – a trudno jest budować system transportu w oparciu o spekulacje dotyczące ewentualnego sukcesu w staraniach o środki publiczne. Kłopotliwe, ale konieczne jest dodanie w tym miejscu oczywistej w ostatnich latach konstatacji, że ów tryb konkursowy prowadzi do różnego rodzaju partykularyzmów, a nawet motywowanych politycznie rozstrzygnięć. Zresztą w tego rodzaju konkursach mogą startować wyłącznie samorządy i to od ich motywacji i zdolności do sprostania wymogom proceduralnym konkursu (w tym posiadania środków na zapewnienie wkładu własnego) zależy skuteczność przedsięwzięcia. Innymi słowy za sprawność (lub jej brak) ze strony administracji odpowiadają mieszkańcy, nie posiadając na to żadnego realnego wpływu. To nie jest rozsądne rozwiązanie, **system musi być stabilny, czytelny i parametryczny, a nie uznaniowy.**

Niejaką analogicznie **modernizacji wymaga program uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej Kolej Plus. Chodzi o to, aby w jego ramach możliwe było wsparcie uzupełnienia sieci kolejowej, dotyczącego połączeń z miejscowościami o populacji powyżej 10 tys. osób, które obecnie nie mają dostępu do kolei, z miastami wojewódzkimi.** Ważne też w tym kontekście jest to, aby ułatwić jednostkom samorządu przejmowanie i remontowanie linii oraz organizację przewozów. Konieczne byłoby też przynajmniej rozważenie zróżnicowania wymagań technicznych dla infrastruktury transportowej. Tu podobnie jak w wielu innych dziedzinach powinna obowiązywać zasada proporcjonalności. Zrozumiałe są standardy dotyczące bezpieczeństwa i one nie mogą być przedmiotem kompromisu, ale wiele innych mogłoby zostać uproszczonych.

Powyższe kwestie, jak i wiele innych, o których mówimy niżej, **wymagają stworzenia ram dla poważnej debaty publicznej w kwestii wykluczenia transportowego.** To nie może być wyłącznie przedmiot pracy ekspertów (w szczególności ekspertów od transportu publicznego) w jego czysto technicznym aspekcie. Trzeba będzie stworzyć ramy takiej dyskusji, debaty, która powinna mieć charakter włączający. Być może warto skorzystać z bogatego instrumentarium zastosowanego w przypadku ogólnopolskiej narady obywatelskiej o kosztach energii. Proces prowadzony był zarówno w formie rozmów lokalnych, jak i w formie panelu obywatelskiego bazującego na reprezentatywnej próbie 100 obywateli, którzy formułują swoje opinie i rekomendacje po spędzeniu odpowiedniego czasu na informowaniu siebie i dyskusji między sobą. Taka debata, taka narada jest nam pilnie potrzebna i czas wyborów, a także bezpośrednio czas po ich rozstrzygnięciu najlepiej nadają się na formułowanie istotnych przyrzeczeń i postanowień w tej sprawie. Przy okazji warto zauważyć, że na przykład kwestia wykluczenia transportowego jest jednym z pytań zadawanych kandydatom do parlamentu przez serwis MamPrawoWiedziec.pl. Obecnie trwają procesy zbierania odpowiedzi ze strony kandydatów. Tworzy to dobrą podstawę do czegoś w rodzaju społecznego audytu obietnic - także tych, które dotyczą wykluczenia transportowego. Najbliższa kadencja **powinna w sposób stanowczy włączyć kwestię wykluczenia transportowego do obszaru ważnych polityk publicznych.** Ten aspekt ważny jest także z punktu widzenia środków z polityki spójności. Zarówno tych, które dotyczą funduszu regionalnego jak i Europejskiego Funduszu Społecznego, a także pieniędzy,

które jak wszyscy mamy nadzieję, pojawią się w Polsce w ramach pakietu Krajowego Planu Odbudowy.

W tym kontekście **szczególnej uwagi domaga się proces planowania Społecznego Funduszu Klimatycznego**. W nazwie zawiera on komponent klimatyczny - oczywistą tego konsekwencją jest fakt, że kwestie transportu (które mają olbrzymi wpływ na kwestie klimatu) są przewidziane jako jeden z kierunków interwencji tego funduszu. Jest on na tyle ważny w przypadku Polski, że w latach 2026 do 2032 Polsce przypada ponad 11 miliardów euro i jest to 18% całej kwoty dostępnej wewnątrz Unii Europejskiej. Jest to jeden z tych rzadkich momentów, w których środowiska obywatelskie i wszelkie inne nie muszą niejako gonić za propozycjami rządowymi czy wręcz starać się je „odkręcić”. Co więcej, w ramach przewidzianej procedury na poziomie Unii Europejskiej punktem wyjściowym do tworzenia pomysłów na wydawanie potężnych środków z tego funduszu (co oznacza około 10 miliardów złotych polskich co roku) jest **konieczność przedłożenia tak zwanego społecznego planu klimatycznego**. Ma on być przekazany do Komisji Europejskiej w czerwcu 2025 roku. Skoro tak, mamy wyjątkową szansę na to, aby **plan stał się przedmiotem możliwej szerokiej społecznej dyskusji. Nie może być ona ograniczona wyłącznie do pracy ekspertów czy różnych grup logistycznych. Ważne jest, aby w tej sprawie wypowiedziały się inne niż zazwyczaj organizacje - na przykład organizacje socjalne, a także sami mieszkańcy. Arcyważnym elementem tej dyskusji są też samorządowcy i ich pomysły związane z łagodzeniem skutków wykluczenia transportowego.**

Ważnym postulatem o charakterze systemowym jest **wyodrębnienie międzysektorowej grupy rzecznictwa dotyczącego wykluczenia transportowego**. Póki co działania te są rozproszone. Uwaga ta dotyczy też organizacji społecznych. Podobnie jak w przypadku wyzwań, takich jak np. energetyczne, w przypadku wykluczenia transportowego konieczne jest budowanie zróżnicowanych horyzontalnych porozumień i harmonizacja ich działań.

Analogicznie taki rodzaj harmonizacji i synchronizacji powinien następować także po stronie rządu. **Konieczne jest stworzenie jakiegoś silnego i sprawczego ośrodka władztwa zdolnego do mierzenia się ze skutkami i przyczynami wykluczenia transportowego**. Jest ono zbyt poważnym problemem żeby pozwolić na to, aby zginęło gdzieś w przestrzeniach „pomiędzy” resortami. Brak zdolności do działań horyzontalnych niejako poprzecznych jest bardzo poważną bolączką polskiej administracji, która działając w sposób „silosowy” nie jest w stanie rozwiązać problemów, a co więcej często w oparciu o znane mechanizmy samo podtrzymywania się instytucji tylko ten problem utrwała.

W tym kontekście koniecznie zauważyć trzeba wzajemne przenikanie się takich kwestii jak wykluczenie transportowe z wydawałoby się odrębnymi zagadnieniami, takimi jak sposób organizacji opieki i konieczność zwrotu w tej dziedzinie na rzecz tak zwanej deinstytucjonalizacji. Bez rozwiązania problemu wykluczenia transportowego nie da się rozwiązać wyzwania, jakim jest organizacja opieki środowiskowej. Jej deficyty skutkują koniecznością (często przedwczesną) umieszczania osób w instytucjach takich jak Domy Pomocy Społecznej. Bez adekwatnego rozwiązania wyzwań transportowych nie jest możliwe zarówno docieranie do osób potrzebujących pomocy, jak i ich samodzielna

aktywność związana z zaspokajaniem ich podstawowych potrzeb, jak na przykład podróż do lekarza czy kontakty z rodziną. Skutkiem tego osoby takie trafiają do instytucji całodobowych. Często dzieje się to ze szkodą dla ich dobrostanu, ale także z poważnymi konsekwencjami dla budżetów - w szczególności budżetu samorządów wiejskich, bowiem te o wiele rzadziej prowadzą Domy Pomocy Społecznej i co za tym idzie stają się płatnikami w stosunku do tych instytucji, które takie ośrodki prowadzą. Jest oczywiste, że z racjonalnego punktu widzenia ten sam budżet, który musi być przeznaczony na opłacenie kosztów opieki w instytucjach, mógłby być z powodzeniem przekazywany w istotnej części na rozwiązanie problemu wykluczenia transportowego. Będzie o tym jeszcze mowa, ale chodzi zarówno o możliwość docierania do niezbędnych usług, jak i dostarczania usług do samych zainteresowanych. Choć może to zabrzmieć zaskakująco, **zmierzenie się z wykluczeniem transportowym jest koniecznym składnikiem przygotowywanych obecnie krajowych, regionalnych i lokalnych planów deinstytucjonalizacji i rozwoju usług społecznych.** To samo z pewnością dotyczy kwestii organizacji innych zagadnień, takich jak dostęp do edukacji, usług zdrowotnych czy kultury. Wszystkie one dotychczas tworzone były niejako w oderwaniu (może poza systemem edukacji dzieci) od kwestii transportu.

Konieczne wydaje się **lepsze wykorzystanie środków w ramach polityki spójności.** Chodzi tu z jednej strony o znalezienie czegoś w rodzaju pomostów czy koordynacji działań między środkami ze strony EFRR oraz EFS+. W tym wypadku staje się jasne, że swoiście rozumiany „hardware” i „software” muszą być do siebie dopasowane.

W szczególności **korekty domaga się grupa dokumentów (wytycznych) dotyczących projektu z udziałem EFS+ w regionalnych programach w latach 2021 do 2027.** Chodzi o to, aby zatroszczyć się o osoby wykluczone transportowo w różnego rodzaju działaniach i usługach społecznych.

Zgodnie z wytycznymi Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej dotyczących realizacji projektów z udziałem środków Europejskiego Funduszu Społecznego Plus w regionalnych programach na lata 2021–2027, Instytucja Zarządzająca Programem Regionalnym we współpracy z Regionalnym Ośrodkiem Polityki Społecznej określa obszary, które uznane są za wykluczone komunikacyjne. Według wytycznych są to obszary, na których brakuje połączeń transportem publicznym. Osoby na nich zamieszkujące to, zgodnie z powyższym dokumentem, osoby uznane za wykluczone komunikacyjnie. Dla pojedynczych osób wykluczonych komunikacyjnie w projekcie możliwe jest finansowanie działań ułatwiających udział w aktywnej integracji na zasadzie dostosowań indywidualnych. W przypadku realizacji wsparcia dla grupy osób z obszaru wykluczonego komunikacyjnie, stosowane są adekwatne formy wsparcia, np. usługi mobilne.

Niestety rozwiązanie to dotyczy jedynie usług aktywnej integracji, pomija natomiast działania w usługach społecznych. W zasadach podstawowych wspomina się, iż niezbędne jest dopasowanie wsparcia dla osób wykluczonych komunikacyjnie. Odnosi się ono jednak do pojedynczych osób, a nie całych obszarów. Zmienia to w znaczący sposób optykę konstruowania projektów. W aktywnej integracji wykluczone mogą być całe społeczności, jak i pojedyncze osoby. W usługach społecznych i zdrowotnych wyłącznie osoby i to na zasadzie usług transportu indywidualnego.

Dlatego też zapisy wytycznych o obszarach wykluczenia komunikacyjnego i stosowanych wobec nich działaniach powinny obejmować wszystkie obszary w zakresie włączenia społecznego.

Tym samym chodzi o to, żeby uznać wykluczenie transportowe jako ważny aspekt, wręcz kryterium promujące dostarczanie usług społecznych. Tu konieczne będzie lepsze zdefiniowanie pojęcia wykluczenia czy wręcz ubóstwa transportowego, zwłaszcza w katalogu usług społecznych w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o realizowaniu usług społecznych przez centrum usług społecznych. To pierwsze może dotyczyć całych terytoriów, to drugie dotyczy określonych gospodarstw. Fakt dotknięcia ubóstwem transportowym powinien być jedną z przesłanek uwzględniających pomoc w ramach ustawy o pomocy społecznej.

W tym aspekcie konieczne będzie dopracowanie metodologii wyodrębniania zarówno terytorium, jak i osób wykluczonych transportowo. Żeby tego dokonać konieczna jest głębsza analiza dostępnych narzędzi, które pozwalają parametryzować warunki dostępności komunikacyjnej i w oparciu o nie inaczej wyceniać, promować dostarczanie usług na ich rzecz. W tym celu konieczne będzie skorzystanie z wielu narzędzi informatycznych dotychczas zarezerwowanych dla ekspertów w dziedzinie planowania transportu. Pozwalają one na przykład z dokładnością do konkretnego adresu określić czas i koszt dotarcia do niego. Ta wiedza konieczna jest do lepszej wyceny usług i koordynacji systemu. Bez tego nie unikniemy obserwowanego obecnie efektu pomijania tych osób ze względu na coś, co można by określić jako wysokie koszty dotarcia. Często owe usługi mają charakter indywidualny, a zatem wymagają dotarcia do specyficznych adresów i co za tym idzie opracowania każdorazowo i dynamicznie czegoś, co w literaturze określa się czasami jako „dylemat komiwojażera”. Chodzi o to, aby na trasie, optymalizując ścieżkę poruszania się, połączyć ze sobą określaną grupę adresów.

Na marginesie warto zauważyć, że takie narzędzia, algorytmy stosowane są powszechnie wśród firm, które zarządzają flotą prywatnych środków transportu i które starają się optymalizować koszty dotarcia do nich.

Troska o zmniejszenie skutków ubóstwa komunikacyjnego powinna być przedmiotem zainteresowania nowopowstającej grupy instytucji, której celem jest właśnie dostarczanie zintegrowanego systemu usług, a zatem powstałych niedawno centrów usług społecznych. To one mogłyby wystąpić w roli lokalnych koordynatorów systemu zapewnienia usług, a co za tym idzie w rozwoju infrastruktury transportowej. To wymaga często subtelnych mechanizmów wykraczających poza proste postulaty (często nierealne), to znaczy rozszerzenia sieci komunikacji publicznej. W wielu przypadkach konieczne będzie dopracowanie się lokalnej alternatywy. Może mieć ona charakter bardziej społeczny, nawet samopomocowy, który wykorzystywałby także potencjał istniejących organizacji społecznych lub spółdzielni socjalnych. W podobnej roli mogą wystąpić także instytucje takie jak sołtys czy powszechnie obecne na terenach wiejskich organizacje jak Koła Gospodyń Wiejskich czy Ochotnicze Straże Pożarne. Być może taką rolę mogłyby też odegrać inne organizacje o charakterze opiekuńczym lub środowiskowym. Nie wykluczajmy też pozytywnej roli lokalnej parafii (w Polsce jest ich ponad 11

tys.). I to one często na różne sposoby mają możliwość (choć nie zawsze z niej korzystają) docierania do osób najbardziej potrzebujących.

Zaspokajanie wyzwań transportu lokalnego może się wydawać wymarzonym zadaniem na przykład dla lokalnej spółdzielni socjalnej. Część z nich dostarcza zresztą na przykład posiłki, można wyobrazić sobie, aby stały się operatorami lokalnego systemu transportu. Może on być adresowany do osób z niepełnosprawnością. Tu w szczególności sprawdzałyby się system określany czasem jako „od drzwi do drzwi”. Takie systemy dedykowane niejako osobom z niepełnosprawnością funkcjonowały z powodzeniem w niektórych miastach Polski. Tu warto w szczególności przywołać doświadczenia Fundacji Transportowych Usług Specjalistycznych z Warszawy, która rozpoczęła swoją działalność na początku lat 90 i dysponując kilkoma dosłownie samochodami z rampą, była w stanie obsługiwać kilka tysięcy klientów. Były to osoby z niepełnosprawnością, najczęściej poruszające się na wózku, które mogły korzystać z tego transportu po rozsądnej i stałej cenie. Zadaniem pracowników fundacji było nie tylko przewożenie osób z niepełnosprawnością, ale także często dosłowne wrywanie ich z domów. Często pracownicy fundacji musieli dokonywać zgoła karkołomnych przedsięwzięć, aby na przykład zwieść często niedopasowaną windą osoby na wózku i pomóc im wsiąść do specjalnie przygotowanego samochodu. System ten wzorowany był na rozwiązaniach kanadyjskich. Takie lub podobne systemy mogłyby funkcjonować na zasadzie na przykład franczyzy w wielu lokalnych społecznościach. Ważne jest, że w tym rozwiązaniu udało się zbudować coś w rodzaju miksu między opłatami samych zainteresowanych. Stanowiły one czterokrotność biletu komunikacji miejskiej i pewną pulą dotacji ze strony lokalnego samorządu.

Przy tej okazji warto uczynić szerszą uwagę, a mianowicie że konieczne byłoby wyjście poza binarne rozróżnienie transportu na transport publiczny i transport prywatny. Już obecnie widać, że istnieją inne mechanizmy. Czasem są to rozwiązania, które określić można jako społecznościowe, a zatem wspólne; coś, co jest niejako pomiędzy prywatnym i publicznym. A także różnego rodzaju rozwiązania polegające na bezpośrednim kontaktowaniu się osób posiadających środki transportu i tymi, którzy są ich pozbawieni. Może to mieć różne formy - od czysto samopomocowych i filantropijnych, w których osobom pozbawionym dostępu do transportu pomaga się w załatwianiu ich podstawowych potrzeb. Może to oznaczać incydentalne podwożenie na przykład do lekarza lub robienie zakupów. Istnieje też i jest dość popularna kwestia kupowania takiej usługi od osób prywatnych. Ma ona różne przejawy, od uczestnictwa w kosztach transportu poprzez na przykład zwrot za benzynę aż po nieco mniej budujące - polegające na niejako indywidualnym wynajęciu samochodu wraz z kierowcą. Dzieje się to na ogół poza jakimkolwiek taryfikatorem i ma charakter czysto umowny. Czasem koszty takiego wynajmu są rozsądne, a czasem mają charakter, który można określić nieco mniej łagodnie jako łupieżczy. Zdarza się, że niektórzy - nazwijmy to - prywatni przewoźnicy wykorzystują element czegoś w rodzaju lokalnego monopolu.

Tego rodzaju rozwiązania podobnie jak sam problem wykluczenia transportowego można obserwować praktycznie wszędzie nie tylko w Polsce i nie tylko w Europie, ale poniekąd globalnie. Każdy, komu zdarzyło się podróżować poza Polskę do krajów o umownie niższej jakości usług publicznych, pewnie się z nim spotykał. Różnego rodzaju

mechanizmy podwożenia, autobusików, taksówek, współdzielonych przejazdów stanowią o bogactwie i różnorodności kultur różnych regionów świata. Jest to raczej przedmiot zainteresowania reportażystów, ale naprawdę warto przeanalizować podstawowe założenia tego rodzaju systemów, często tworzonych w warunkach skrajnego wręcz wykluczenia transportowego, jako źródło inspiracji dla możliwych rozwiązań w Polsce.

To dobre miejsce żeby zasugerować, że tego rodzaju rozwiązania mogłyby stanowić szczególne zainteresowanie dla różnego rodzaju innowatorów społecznych. W Polsce istnieje rozbudowany system wsparcia rozwoju innowacji społecznych. Funkcjonuje zresztą w oparciu o środki EFS sieć kilkunastu lokalnych inkubatorów innowacji społecznych, które **być może powinny na chwilę swoją uwagę skupić właśnie na poszukiwaniu, można powiedzieć na zamówienie, innowacji w dziedzinie wykluczenia transportowego.** Trzeba jednak zaznaczyć, że owe innowacje dotyczą na ogół bardzo małych przedsięwzięć. Jako równoległe do nich trzeba szukać rozwiązań o charakterze lokalnym i uruchamiać coś, co można określić jako lokalne eksperymenty społeczne. W wielu dziedzinach konieczny jest dowód na to, że rzeczy są możliwe. By sięgnąć po przykład, **dobrze byłoby dopracować zasady, na jakich autobusy dowożące i odwożące dzieci do szkoły i ze szkoły mogłyby zabierać także osoby, w szczególności chodzi o osoby, które mają szczególnie potrzeby.** Można zrozumieć różnego rodzaju zastrzeżenia dotyczące organizacji takiego systemu, wtedy gdyby wykraczał poza obsługę samych uczniów. Zabieranie na pokład autobusu innych osób rodzi wiele wyzwań, co nie znaczy, że na pewnych warunkach nie byłoby to możliwe. Trzeba uruchomić jakiś rodzaj testów, żeby owe warunki dobrze skalibrować i opisać. Innymi słowy trzeba pozbyć się dość charakterystycznego dla administracji myślenia zorientowanego nie tyle na rozwiązanie problemów, ile na zbieranie dowodów na to, że nie jest to możliwe.

Kolejna rekomendacja to wprowadzenie wszystkich lub wybranych kategorii przewozów o charakterze użyteczności publicznych do ustawy o CUS. Chodzi o to, by CUS mógł organizować przewozy nie tylko dla "swoich" usług, ale także innych (np. lekarz). W szczególności zatem korekty wymagają zapisy ustawy o centrach usług społecznych w ten sposób, aby mogły one koordynować transporty osób związanych z usługami na ich rzecz bez zawężania ich wyłącznie do tych, które organizuje sam CUS. W oczywisty sposób takie zawężenie nie działa na korzyść beneficjentów. **Należy więc postulować, aby w art. 2, ust. 1 ustawy o CUS wprowadzić pkt. 15) transport użyteczności publicznej.**

Wskazane byłoby **wprowadzenie wsparcia transportowego jako elementu przy usługach sąsiedzkich i opiekuńczych** (ustawa o pomocy społecznej) - jednoznaczne wskazanie, że kwestie transportu należą do tego katalogu.

Z przeglądu legislacji dotyczących wykluczenia transportowego wynika, że **lokalne i regionalne władze zobligowane są do tworzenia tak zwanych planów transportowych** (ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym). W ustawie tej owszem mowa jest o uwzględnieniu potrzeb osób z

niepełnosprawnością, ale taki zapis wydaje się niedostateczny z punktu widzenia omawianych tu wyzwań. **Należałoby w tej ustawie wprost domagać się, aby takie tworzone lokalnie i regionalnie plany definiowały obszary wykluczenia transportowego i wskazywały środki zmniejszania skutków tego zjawiska.** Taki obszar znacznie wykracza poza dość ogólne sformułowanie dotyczące uwzględniania potrzeb osób z niepełnosprawnością.

Istotnym źródłem poprawy byłoby także **traktowanie serio** wymaganych skądinąd przez ustawę **planów konsultacji publicznych lokalnych planów transportu.** Z pobieżnego przeglądu różnego rodzaju serwisów samorządowych widać, że wymóg jest lekceważony. Być może jedna z rekomendacji powinna polegać na tym, aby niejako w **modelowy sposób przeprowadzić takie konsultacje, w których nieuchronnie kwestia wykluczenia transportowego znalazłaby poważną pozycję.** To jest przestrzeń, która nie **wymaga** zmian regulacji, ale raczej **praktyk implementacyjnych.**

Rozważyć warto **zmiany w przepisach podatkowych.** Być może za ich pomocą dałoby się skonstruować dodatkowe motywacje dla pomocy sąsiedzkiej, w tym także pomocy zaspokajaniu potrzeb transportowych. Warto też dopracować się **spójnej wykładni dotyczącej ewentualnych przychodów wynikających z pobierania incydentalnych opłat lub choćby udziału w kosztach** tak, aby osoby podwożące nie obawiały się konsekwencji podatkowych. Niejako symetrycznie trzeba mieć pewność, że sam fakt odwożenia kogoś nie stanowi dla osoby, której udzielana jest pomoc, świadczenia w naturze, które mogłoby być przedmiotem opodatkowania. Przy tej okazji koniecznie **trzeba przygotować i dystrybuować, być może tworząc to we współpracy z firmami ubezpieczeniowymi, jasną wykładnię związaną z incydentalnym przewozem osób.** Zapewne mechanizm ten został jakoś dopracowany przy okazji przedsięwzięć takich jak BlaBlaCar, które cieszą się w Polsce dużą popularnością. Takie rozwiązania mogłyby **wspierać czy może chociaż stymulować rozwiązanie w zakresie pomocy sąsiedzkiej.** Często zapewne jest tak, że w miejscowościach dotkniętych wykluczeniem transportowym jest grupa osób, które mają samochody i owszem mają rodzaj nadwyżki czasu, który mogłyby spożytkować na pomoc innym. Takie rozwiązanie obserwowałem kiedyś w Rotterdamie, gdzie w czymś w rodzaju klubu seniora poza tym że miały tam miejsce różne działania edukacyjne, byli też uczestniczący w nich i jednocześnie kierowcy z własnymi samochodami. Wyglądali na bardzo statecznych starszych panów, którzy (także ze względów czysto towarzyskich) są zainteresowani tym, żeby używać swoich samochodów jako pomocy w załatwianiu spraw na rzecz i wspólnie ze swoimi koleżankami seniorkami. Z tego co wiem, w ramach tego mechanizmu uzyskiwali oni niewielką kwotę na pokrycie kosztów takiego transportu i amortyzację samochodu świadczoną wolontarystycznie. Faktem jest, że Holandia ma najwyższy w Europie wskaźnik wolontariatu, ale nie wykluczałbym podobnego mechanizmu także w Polsce.

W ramach pracy jednego z inkubatorów, w tym wypadku Fundacji Stocznia, został kilka lat temu przygotowany projekt adresowany do mieszkańców wsi na Podlasiu o wszystko mówiącej nazwie Odwieź Babcie, Dziadka do Kościoła lub Cerkwi. Pomysł ten początkowo nie cieszył się wielką popularnością, ale z czasem zadziałał. Warto podkreślić, że jego istotą nie jest wyłącznie rozwiązanie problemu transportowego związanego z uczestnictwem w praktykach religijnych, ale także dostarczenie pretekstu dla sąsiadów

do tego, aby spędzić jakiś czas razem, bo tego wymaga wspólna podróż do kościoła czy cerkwi i powrót. Samochód i wspólny przejazd jest bardzo dobrym pretekstem do tego, żeby dowiedzieć się o sobie więcej i być może nawiązać jakieś inne relacje.

REKOMENDACJE W OBSZARZE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

W sposób oczywisty kwestią wykluczenia transportowego jest dostępna infrastruktura transportowa. Rozumieć przez to należy zarówno drogi, jak i koleje, a także organizacje transportu zbiorowego, a zatem zoptymalizowany system tras oraz odpowiednio przygotowane pojazdy. Brakuje ekspertyzy na temat czysto techniczny, ale rozumiem, że istnieją różne rozwiązania technologiczne (można je określić jako rozwiązania małej skali) dotyczące zarówno infrastruktury kolejowej, jak i autobusowej, a także mikro busów oraz tak zwanego transportu od drzwi do drzwi. Poszerzenie tej floty jest zadaniem kosztownym, ale właśnie na zakup tego rodzaju środków transportu można będzie zapewne przeznaczyć istotne środki ze społecznego funduszu transformacji.

Sposób, w jaki usługi te mogłyby być zorganizowane, powinien być przedmiotem poważnego namysłu zarówno na poziomie krajowym, jak i lokalnym. W tym kontekście warto przypomnieć że Polska nie jest jedynym krajem, który przechodził przez transformację systemową w tym dotyczącą usług publicznych także takich jak komunikacja autobusowa i kolejowa. Warto przyjrzeć się doświadczeniom z innych krajów, które w każdym razie na pierwszy rzut oka wydają się w tym względzie lepiej zorganizowane. Za przykład mogą służyć Czechy, w których istniała i ciągle istnieje gęsta infrastruktura kolejowa. Będąc tam, z łatwością można zauważyć gęstą sieć kolei i połączeń oraz funkcjonujący w jej ramach transport kolejowy, nawet jeśli są to bardzo krótkie i dość podstawowe, jeśli chodzi o komfort podróży, składy. Tego rodzaju rozwiązania znajdują się niejako na przeciwnym biegunie (co nie oznacza, że bieguny wykluczają się) rozwiązań wielkoskalowych takich jak kolej dużych prędkości (Pendolino etc.).

Z pewnością jednym z najmniej kosztownych rozwiązań byłaby **praca nad optymalizacją rozkładów jazdy nie tylko u poszczególnych przewoźników, ale także ich grup w taki sposób aby możliwe było rozsądne konfigurowanie przejazdu przesiadkami.** W ślad za tym warto uruchomić jakieś zintegrowane narzędzia informatyczne, które pozwoliłyby łatwiej niż dotychczas dokonywać takiego planowania.

Warto też **poszukiwać sposobów na poszerzenie i wydłużanie tras komunikacji miejskiej - innymi słowy autobusów podmiejskich.** Byłoby to rozsądne, bowiem i tak w większości celem podróży osób dotkniętych wykluczeniem transportowym jest na ogół dostanie się do ważniejszego lokalnego miasta czy miasteczka. System ten z pewnością byłby tańszy i sprawniejszy niż budowanie lokalnych mikro przewoźników, którzy dojeżdżają do granic miasta po to, żeby tam pasażerowie mogli włączyć się w system transportu miejskiego. Być może w przypadku osób o szczególnych potrzebach należałoby zapewnić podstawową poradę w tej dziedzinie ze strony na przykład pracowników socjalnych.

Nieodzwonne wydaje się uruchamianie połączeń niejako na życzenie, a zatem czegoś w rodzaju dynamicznych rozkładów i tras jazdy zestawianych każdorazowo w oparciu

o potrzeby klientów. Jeden z takich systemów dotyczących osób z niepełnosprawnością działał w Polsce w ramach Fundacji TUS na początku lat 90. W oparciu o zgłoszenia dokonywane telefonicznie z tygodniowym wyprzedzeniem konfigurowano przejazdy samochodów, do których możliwe było zabranie do trzech osób poruszających się na wózkach. Owa forma para transitu jest czymś pośrednim między taksówką a systemem komunikacji miejskiej. Takiego zadania mogłyby się podejmować po odpowiednim przeszkoleniu i doposażeniu lokalnie działające przedsiębiorstwa społeczne.

Można wyobrazić sobie uruchamiany na szerszą skalę system lokalnych przedsiębiorstw społecznych zajmujących się transportem jako przedsiębiorstw użyteczności publicznej. Mogłyby one funkcjonować na przykład w ramach franczyzy, tak żeby każde z tych przedsiębiorstw nie musiało niejako na nowo zdobywać trudnej czasami wiedzy na temat sposobu organizacji przewozów. Prowadzenie ich na regularną skalę wymaga określonego zestawu kompetencji i narzędzi.

Na przykład spółdzielnie socjalne. Nie brakuje tego rodzaju rozwiązań za granicą a i w Polsce istnieją ciekawe przykłady. Warto pamiętać że część spółdzielni i tak funkcjonuje w oparciu o uczestnictwo lokalnego samorządu, być może samorząd mógłby w ramach aportu wносить do tych przedsiębiorstw środki transportu na przykład samochody z rampą. Należy w tym celu dobrze określić, które z nich mogą być kupowane w ramach szeroko rozumianych wydatków z Europejskiego Funduszu Społecznego. Trzeba bez doktrynalnej sztywności podejść do tego zagadnienia, bowiem ten rodzaj potencjału jest absolutnie kluczowym dla prowadzenia usług transportowych. **W określonych warunkach wydatek na zakup lub wynajem długoterminowych samochodów powinien być kosztem kwalifikowanym.**

Warto zwrócić uwagę, że tego rodzaju przedsięwzięcia oferujące lokalną sieć przewozów operujących na podobnych zasadach, a zatem dopasowujących dynamicznie trasy i łączących poszczególnych pasażerów, już istnieją. Taki system działa obecnie między innymi w Gliwicach. Przedsiębiorstwo nazywa się AutoHop. Warto zapoznać się z doświadczeniami tej firmy i gdyby okazały się one pozytywne, zaproponować jej wsparcie w rozszerzaniu zakresu działań w oparciu o taki właśnie model.

Pewną formą włączania innych przewoźników jest także uruchamianie czegoś co można nazwać „Gminną Taksówką”. Może to być konkretna taksówka, która działa niejako na zlecenie instytucji na przykład Centrum Usług Społecznych. Takie rozwiązania są obecnie praktykowane na przykład w Kobyłce pod Warszawą czy Elblągu. Można też wyobrazić sobie inny wariant, dotyczący wykorzystania taksówek polegający na tym, że określone grupy beneficjentów posiadają coś w rodzaju voucherów czy przedpłaconych kart, które umożliwiały im korzystanie z usług określonej korporacji taksówkowej. Takie rozwiązanie zastosowano na przykład w Warszawie z dobrym skutkiem i dotyczy ono żyjących Weteranów Powstania Warszawskiego.

Ten system może być rozszerzony i w stosunku do określonej grupy osób, na przykład osób z niepełnosprawnością, mógłby działać jako specjalny voucher. Takie rozwiązanie stosowane jest między innymi w Londynie, gdzie osoby z niepełnosprawnością podróżujące na wózku mogą wezwać dowolną taksówkę, co w Londynie oznacza charakterystyczne wysokie czarne lub żółte samochody, z których większość

dopasowanych jest do przewozu osoby na wózku. Osoby te samodzielnie decydują dokąd i kiedy chcą podróżować i nie ma konieczności łączenia tras.

REKOMENDACJE W OBSZARZE INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ

Być może ta kwestia powinna być wymieniona jako pierwsza, bo stanowi niejako podstawę w większości rozwiązań. Tym razem nie tych, które polegają na zmianach regulacji czy inwestycji w infrastrukturę transportową. Te oczywiście także są ważne, ale wykraczają zapewne poza sprawstwo poszczególnych osób i środowisk związanych z szeroko rozumianą pomocą społeczną i kwestiami socjalnymi. O ich wprowadzenie organizacje te mogą jedynie apelować, ale same nie są w stanie ich wprowadzić. To jednak one dysponują zdolnością do mobilizacji społecznej i budowania szeroko rozumianego kapitału społecznego, który w swoim najprostszym ujęciu polega na tworzeniu społecznych więzi zaufania i wzajemności, a także troski o siebie nawzajem. Można powiedzieć, że gdybyśmy mieli dostatecznie dużo tego właśnie kapitału, to mówiąc ogólnie inne rzeczy zapewne ułożyłyby się same. W szczególności uruchomione zostałyby elementy samopomocowe, których mieszkańcy miejscowości objętych wykluczeniem transportowym byłiby w stanie w oparciu o dostępne lokalne zasoby, te całkiem prywatne i te wspólne, przynajmniej zatroszczyć się o osoby dotknięte w najgłębszym stopniu ubóstwem transportowym. Oczywiście instytucje i działania administracji publicznej są ważne, tak jak ważne jest działanie rynku, ale żadna z nich nie zastąpi zwykłej ludzkiej troski. To najstarszy i najskuteczniejszy mechanizm radzenia sobie z wyzwaniami. W tej sprawie konieczna jest współpraca wielu środowisk lokalnych. Nie ma tu miejsca na formułowanie rekomendacji, w tej sprawie zresztą byłyby one zbędne, a to z tego powodu, że akurat organizacje społeczne od wielu lat zajmują się właśnie tego rodzaju działaniami. Trzeba tylko wspierać je w takich działaniach. W szczególności przedsięwzięć, które często przy niewielkim nakładzie środków zbliżają ludzi do siebie i dają im okazję do poznania się i współdziałania. Być może w ten sposób udałoby się ograniczyć skutki specyficznej społecznej anomii, z jaką spotykamy się często na obszarach objętych wykluczeniem transportowym.

Chodzi o konsekwentnie prowadzone działania zmierzające do tworzenia więzi społecznych. Tak jak bardzo długo podlegały one swoistej degradacji, tak dużej cierpliwości i wytrwałości wymagać będzie ich odbudowywanie. Jak była już o tym mowa, czasem bardzo trudno jest znaleźć punkt podparcia, który pozwoliłby wydobyć z trudnego położenia określone społeczności lokalne. Szczególnie te, które na skutek między innymi wykluczenia transportowego podlegały swoistej społecznej degradacji. Mogła ona polegać na tym, że wpadały one w swoisty korkociąg. Brak transportu i dostępu do usług skutkował między innymi tym, że osoby, które mogły sobie na to pozwolić i były najbardziej zdeterminowane, po prostu opuściły te miejsca. Inni znaleźli rozwiązania na własną rękę, na przykład kupując samochody i nie oglądając się na transport publiczny. Ten rodzaj długotrwałego wykluczenia skutkuje, i to chyba najgroźniejszy mechanizm, swoistą adaptacją do takich warunków i skutkującą tym abdykacją i rezygnacją z ambitniejszych przedsięwzięć. Ludzie niejako przyzwyczajają się do sytuacji trudnych, a czasami wręcz urągających, jako sytuacji w pewnym sensie normalnych. Taka „normalizacja” powiązana z niskim poziomem oczekiwań i swoistym przystosowaniem

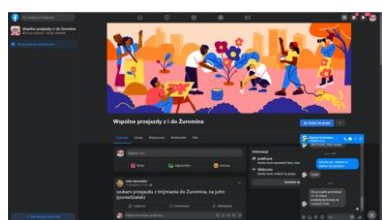
do zaistniałej sytuacji jest bardzo trudna "do odkręcenia". Takie nawyki mają często trwały charakter i czasem nie wystarczy bynajmniej (można powiedzieć jest na to za późno) podłączenie tego rodzaju miejscowości do nawet najlepszego transportu publicznego. Ludzie muszą znajdować sobie powód do tego, żeby z transportu tego korzystać.

Zresztą już obecnie można zauważyć wiele spontanicznych przedsięwzięć, które wynikają nie tyle z filantropii, ile po prostu z ekonomicznych powodów. Niektóre miasta tworzą w oparciu o proste narzędzie takie jak Facebook grupy, których jedynym zadaniem jest tworzenie czegoś w rodzaju powszechnie dostępnej tablicy ogłoszeniowej informującej o potrzebach transportowych i ofertach wspólnego przejazdu. Jedną z takich grup działa na przykład w Żurominie i ma obecnie prawie 5000 członków.



Wspólne przejazdy z i do Żuromina | Facebook (prawie 5 tys. członków)

Podstawą, jako kotwicą dla tego rodzaju rozwiązań, mogą być grupy takie jak na Facebooku, ale nie bez znaczenia jest to, kto poza obszarem komunikacji internetowej animuje takie działania. W tym aspekcie w szczególności warto docenić i wspierać działania takich instytucji jak sołtys, Koła Gospodyń Wiejskich, Ochotnicza Straż Pożarna, parafia. Te i inne funkcjonują praktycznie w większości polskich gmin, a już z pewnością w większości tych, w których dotkliwy jest problem wykluczenia transportowego. **Warto rozważyć jakieś zorganizowane działanie, które stymulowałoby zaangażowanie powyższych w rozwiązywanie właśnie tej kwestii.** Część z nich, a właściwie wszystkie, nie były pierwotnie wymyślone jako mechanizmy koordynacji sąsiedzkich usług transportowych. Ale to nie znaczy, że w tej konkretnej sytuacji nie mogłyby z odpowiednim wsparciem pełnić takiej roli.



Zwiększenie dostępu do usług – eliminacja konieczności podróży

Cały czas w niniejszym raporcie skupiamy się na tym, żeby zwiększyć możliwość korzystania z transportu. Warto jednak pamiętać, że istnieje też inne rozwiązanie, a mianowicie ograniczenie potrzeby korzystania z niego przynajmniej w niektórych

sprawach. Można bowiem wyobrazić sobie sytuację, w której usługi są łatwiej dostępne bez konieczności dokonywania podróży na większy dystans.

Generalnie rzecz biorąc chodzi o to, aby usługi te zbliżyć do osób, które ich potrzebują. Innymi słowy nie zawsze konieczne jest jeżdżenie na zakupy, jeśli zakupy mogą przyjechać do nas. Paradoksalnie z takiej opcji nauczyły się powszechnie korzystać osoby mieszkające w miastach. Nieco trudniej z różnych powodów udaje się wprowadzić to na terenach wiejskich. Z czasem zniknęły prawie całkowicie zwyczaje polegające na czymś w rodzaju handlu obwoźnego. Jest on nieopłacalny, albo po to żeby był opłacalny musi dyktować stosunkowo wysokie ceny. Ale nie chodzi tylko o zakupy. Może to dotyczyć też na przykład takich usług jak porady i badania medyczne, a także niektóre czynności opiekuńcze. Muszą być one dostarczone bezpośrednio do domu lub mieszkania, ale warto też pamiętać, że mogą być one organizowane na przykład w formie obwoźnej. Dobrym przykładem może być łotewski projekt mobilnej łaźni, która obsługuje tereny wiejskie.



W polskich warunkach bardzo pouczający jest przykład jednej z innowacji prowadzonej na Podlasiu o nazwie wiejskie hospicjum, którego najważniejszym celem było pokazanie, w jaki sposób dotarcie do potrzebujących osób ze strony kogoś, kogo można nazwać asystentem opieki, ogranicza i optymalizuje koszty obsługi ze strony kwalifikowanej kadry medycznej. Okazuje się, że wiele czynności, a także podstawowy aspekt, którym jest dotrzymanie towarzystwa i ograniczenie skutków samotności, może usprawnić system i radykalnie obniżyć jego koszty.

Dużą nadzieję w tej dziedzinie można by upatrywać w tworzonych obecnie Centrach Usług Społecznych, które nareszcie mogą angażować się w prowadzenie różnego rodzaju działań usługowych, niejako niezależnie od dotychczasowych kryteriów dostępu do świadczeń pomocy społecznej. Angażują też one osoby odpowiedzialne za animowanie lokalnych więzi. Istotnym wyzwaniem jest to, czy a raczej jak będą one działać, gdy zakończy się ich finansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego. **Można powiedzieć, że jedną z ważnych rekomendacji jest to, aby już w tym momencie poszukiwać strukturalnych, stabilnych źródeł finansowania tego rodzaju działań w oparciu o środki krajowe.** W tym celu konieczne też będzie rozstrzygnięcie, jakie koszyki usług są dostępne i na jakich warunkach - w szczególności chodzi o rozstrzygnięcie kwestii współodpłatności. Obecnie usługi te świadczone są bezpłatnie w oparciu o środki zewnętrzne, ale jest to model zdecydowanie nietrwały. Mamy kilka lat

na to, żeby dopracować model stabilnego finansowania owych instytucji. To warunek konieczny. Trzeba myśleć o specyficznym miksie dostępu do pieniędzy publicznych i to takich, których strumień finansowania ma charakter trwały, a także współodpłatności za usługi, która powinna być oparta o różne parametry, w tym być może poziom zamożności osób korzystających z tych usług.

Między potrzebującymi a usługami jest wszechstronne rozpoznanie usług, które mogą być świadczone w formie elektronicznej. Coraz więcej spraw i formalności da się załatwić w ten sposób. Coraz więcej usług daje się tak zrealizować. Coraz częściej narzędzia elektroniczne pozwalają też budować choćby w elementarnym zakresie na przykład kwestie podtrzymywania kontaktów towarzysko-rodzinnych.

Warto też rozważyć powołanie nowych lub wykorzystanie istniejących elementów lokalnej infrastruktury społecznej, których tworzone mogłyby być swoiście rozumiane jako usługowe. Tworzyłyby one ważny pretekst do tego, aby opuścić własne mieszkanie i spotkać się z innymi przy okazji zaspokajania swoich własnych potrzeb. To może mieć różne formy od na przykład wspólnego gotowania (taki projekt funkcjonuje na przykład w Rybniku) poprzez wspólne towarzyskie spędzanie czasu, a także w sytuacji ekstremalnych zjawisk pogodowych na przykład użycie takich przestrzeni jako miejsca na ogrzanie lub ochłodzenie dla osób, które nie mogą jej sobie zapewnić w ramach własnego gospodarstwa domowego. Ciekawym przykładem i inspiracją może być w tym zakresie na przykład Wielka Brytania, która ostatniej zimy zorganizowała około 10 000 tak zwanych ogrzewalni. Ważne, że są to instytucje i miejsca, które mogą mieć bardzo różny charakter, na przykład szkoła, dom kultury, teatr, OSP czy parafia, które nie oznaczają żadnej formy społecznej stygmatyzacji. To, że można się w nich ogrzać lub ochłodzić, dzieje się niejako przy okazji.

Jest wiele innych sposobów i pomysłów, które warto testować, a które jednocześnie pozwalają ograniczyć potrzebę podróżowania i tworzą preteksty do tworzenia lokalnych więzi. Wiele takich projektów można i należy obmyśleć i wytestować.

Na prawach swoiście rozumianego eksperymentu można zapytać, dlaczego nie uruchomić czegoś w rodzaju społecznego Grouponu, jak kiedyś nazywał się system zakupów grupowych. Otóż wyobraźmy sobie osoby, które chcą, a to wydaje się naturalne, kupić niezbędne dla nich produkty po jak najniższej cenie. Zrobienie zakupów, co warto wiedzieć, jest jedną z najczęstszych przysług, jakie świadczą sobie poszczególne osoby na terenach wykluczonych komunikacyjnie. Ale wyobraźmy sobie, że potrzebujące osoby, na przykład lokalni seniorzy, spotykają się w jednym miejscu w terminie znanym i praktykowanym regularnie. W tym miejscu mogą zapoznać się z ofertą różnego rodzaju tak zwanych dyskontów, w oparciu o jakże popularne „gazetki”. W oparciu o nie mogą one złożyć ofertę i to umożliwi grupowe i hurtowe zakupy. Nie ma powodu żeby wątpić, że poszczególne dyskonty skłonne byłyby udzielić zniżki na zakupy - wzięwszy pod uwagę charakter nabywców - na przykład to, że są to seniorzy, którzy mają problem z dostępem do sieci sklepów. Powrót z takich hurtowych zakupów byłby jeszcze jedną okazją do tego, żeby się spotkać i rozdzielić zakupy. Z tego co wiemy, nikt nie testował tego rodzaju rozwiązania, ale wydaje się ono prawdopodobne i nagradzające wszystkie uczestniczące w nim strony.

Na zakończenie warto wyrazić nadzieję jego autorów, że zaproponowane tu rekomendacje powinny być przedmiotem dyskusji. Apelujemy o jej rozpoczęcie. Zostały one sformułowane w oparciu o dostępne wyniki badań, rozmowy i specyficznie rozumiany rodzaj dedukcji, opartej o doświadczenie ich autorów w dziedzinie kształtowania polityk publicznych. Częścią tego doświadczenia jest także to, że warto formułować je w sposób możliwie konkretny i wskazywać ich adresatów. Łatwo da się rozróżnić te, które adresowane są do decydentów (w szczególności tak zwane systemowe) jak i te, których realizacja nie wykracza poza możliwości różnego rodzaju lokalnych i regionalnych partnerów. Polska jest krajem stosunkowo daleko zdecentralizowanym. To daje szansę na tworzenie wariantowych regionalnych polityk publicznych. Przedstawione wyżej rekomendacje nie mają charakteru uniwersalnego, a w każdym razie nie wszystkie, natomiast mogą być wskazówką dla lokalnych i regionalnych działań. Warto uruchomić sobie specyficzną pozycję, którą jest gotowość na zmiany. Opisane wyżej rekomendacje wymagają krytycznej, oceny a także zgromadzenia odpowiedniej liczby partnerów, którzy chcieliby je uznać za własne.



Bibliografia:

- Andersen, J., Bruto da Costa, A., Chigot, C., Duffy, K., Mancho, S., & Mernagh, M. (1994). The Contribution of Poverty 3 to the Understanding of Poverty, Exclusion and Integration. In: Poverty 3: The Lessons of the Poverty 3 Programme). Lille: European Economic Interest Group, Animation and Research.
- Babbie, E. (2004). *Badania społeczne w praktyce*. Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Beyazit, E. (2011). Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to Be Learned from the Capability Approach. *Transport Reviews*, 31(1), DOI: 10.1080/01441647.2010.504900.
- Białobrzieszka K. A. (2022) Psychosocial Aspects of Seniors' Transport Exclusion: Selected Issues, 2(136), *Kultura i Edukacja*, DOI Address: <https://doi.org/10.15804/kie.2022.02.14>
- Białobrzieszka K A, Głuszak B, Kurkowski C, Maciejewska M (2016), *Syndrom znikającej ławeczki, czyli o uwarunkowaniach aktywności seniorów w środowiskach wiejskich*. Kraków: Wydawnictwo Impuls.
- Black, J., & Conroy, M. (1977). Accessibility Measures and the Social Evaluation of Urban Structure. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 9(9), DOI: 10.1068/a091013.
- Dulak, M., & Jakubowski, B. (2018,). *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*. Retrieved from: <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku/>.
- Elvy, J. (2014). Public Participation in Transport Planning amongst the Socially Excluded: An Analysis of 3rd Generation Local Transport Plans. *Case Studies on Transport Policy*, 2(2), DOI: 10.1016/j.cstp.2014.06.004.
- Eurostat (n.d.). Retrieved January 16, 2019, from: <https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained>.
- Farrington, J.H. (2007). The New Narrative of Accessibility: Its Potential Contribution to Discourses in (Transport) Geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), 319–330. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2006.11.007.
- Guzik R., Kołoś, A., Fiedeń, Ł., & Kocaj, A. (2021). *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Guzik, R., Zborowski, A., Kołoś, A., Micek, G., Gwosdz, K., Trzepacz, P., Chaberko, T., Kretowicz, P., Ciechowski, M., Dej, M., & Grad, N. (2010). Dostępność komunikacyjna oraz delimitacja obszarów funkcjonalnych. In: B. Domański, & A. Noworól, *Małopolskie miasta – funkcje, potencjał i trendy rozwojowe* (s. 88–134). Kraków: Małopolskie Obserwatorium Polityki Rozwoju.
- Komornicki, T., Bański, J., Śleszyński, P., Rosik, P., Świątek, D., Czapiewski, K., Bednarek-Szczepańska, M., Stępiak, M., Mazur, M., Wiśniewski, R., & Solon, B. (2010). *Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów (w ramach ewaluacji ex post NPR 2004–2006)*. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Pacione, M. (1989). Access to Urban Services – the Case of Secondary Schools in Glasgow. *Scottish Geographical Magazine*, 105(1), DOI: 10.1080/00369228918736746.

Rosik, P., Pomianowski, W., Goliszek, S., Stępnia, M., Kowalczyk, K., Guzik, R., Kołoś, A., & Komornicki, T. (2017). Multimodalna dostępność transportem publicznym w Polsce. Prace Geograficzne, 258. Warszawa: IGiPZ PAN.

Rosner, A., Stanny, M., & Komorowski, Ł. (2018). Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika [Rural Development Monitoring. Stage III. Socio-Economic Structures, Their Spatial Diversification and Dynamics]. Warszawa: Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN [The European Fund for the Development of Polish Villages Foundation, the Institute of Rural and Agricultural Development of the Polish Academy of Sciences]. Responses (pp. 57–80). Geneva: International Institute for Labour Studies, International Labour Organization.

Trammer, K. (2012, March 29). Dostępność komunikacyjna i mobilność w polskich regionach. Infos, 6, 1–4.

ANEKS

Tabela 1. Płeć respondentów a typ gospodarstwa, w którym żyją (N=278)

płeć	Typ gospodarstwa						razem	
	jednoosobowe		dwuosobowe		wieloosobowe		n	%
	n	%	n	%	n	%		
kobieta	37	21,9	47	27,8	85	50,3	169	100
mężczyzna	18	16,5	29	26,6	62	56,9	109	100

Źródło: badanie własne

Tabela 2. Wiek respondentów a podstawowe źródła utrzymania (N=313)

wiek	podstawowe źródła utrzymania								razem	
	praca na etacie/zleceniu/samozatrudnienie		prowadzenie gospodarstwa rolnego		zasiłki i świadczenia socjalne		emerytura lub renta		n	%
	n	%	n	%	n	%	n	%		
18-25 lat	10	38,5	1	3,8	11	42,3	4	15,4	26	100
26-45 lat	58	53,2	14	12,8	29	26,6	8	7,3	109	100
46-65 lat	36	30,0	26	21,7	22	18,3	36	30,0	120	100
65 i więcej lat	3	5,2	3	5,2	0	0	52	89,7	58	100

Źródło: badanie własne

Tabela 3. Wiek respondentów a typ gospodarstwa, w którym żyją (N=313)

Typ gospodarstwa	
------------------	--

wiek	jednoosobowe		dwuosobowe		wielooosobowe		razem	
	n	%	n	%	n	%	n	%
18-25 lat	1	3,8	1	3,8	24	92,3	26	100
26-45 lat	9	8,4	15	14,0	83	77,6	107	100
46- 65 lat	30	24,8	46	38,0	45	37,2	121	100
65 i więcej lat	22	37,9	20	34,5	16	27,6	58	100

Źródło: badanie własne

Tabela 4. Podstawowe źródło utrzymania a subiektywna ocena sytuacji materialnej (N=312)

podstawowe źródło utrzymania	ocena sytuacji materialnej						razem	
	dobra		przeciętna		zła			
	n	%	n	%	n	%	n	%
praca na etacie/zleceniu/samozatrudnienie	48	44,9	52	48,6	7	6,5	107	100
prowadzenie gospodarstwa rolnego	15	34,1	28	63,6	1	2,3	44	100
zasiłki i świadczenia socjalne	10	16,4	31	50,8	20	32,8	61	100
emerytura lub renta	26	26,0	55	55,0	19	19,0	100	100

Źródło: badanie własne

Tabela 5. Subiektywna ocena sytuacji materialnej badanych a typ gospodarstwa, w którym żyją (N=311)

	typ gospodarstwa						razem	
	jednoosobowe		dwuosobowe		wielooosobowe			
	n	%	n	%	n	%	n	%

ocena sytuacji materialnej									
dobra	10	10,4	29	30,2	57	59,4	96	100	
przeciętna	29	17,3	47	28,0	92	54,8	168	100	
zła	23	48,9	6	12,8	18	38,3	47	100	

Źródło: badanie własne

Tabela 6. Wiek respondentów a posiadane środki lokomocji (N=314)

wiek	posiadane środki lokomocji						razem	
	brak		samochód osobowy		inne			
	n	%	n	%	n	%	n	%
18-25 lat	0	0	21	77,8	6	22,2	27	100
26-45 lat	11	10,0	77	70,0	22	20,0	110	100
46- 65 lat	25	20,8	69	57,5	26	21,7	120	100
65 i więcej lat	23	40,4	23	40,4	11	19,3	57	100

Źródło: badanie własne

Tabela 7. Wiek respondentów a podstawowy sposób przemieszczania się (N=316)

wiek	podstawowy sposób przemieszczania się								razem	
	pieszo		pojazd jednośladowy		samochód własny		samochód opłacany/sąsiedzi			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
18-25 lat	0	0	5	20,0	15	60,0	5	20,0	25	100
26-45 lat	2	1,8	23	20,9	68	61,8	17	15,5	110	100
46- 65 lat	5	4,1	23	19,0	63	52,1	30	24,8	121	100
65 i więcej lat	3	5,0	15	25,0	22	36,7	20	33,3	60	100

Źródło: badanie własne

Tabela 8. Podstawowe źródło utrzymania respondentów a częstotliwość opuszczania miejscowości (N=312)

podstawowe źródło utrzymania	częstotliwość opuszczania miejscowości											
	codziennie		kilka razy w tygodniu		kilka razy w miesiącu		kilka razy w roku		inne			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		

praca na etacie/zleceniu/samozatrudnienie	60	56,6	25	23,6	16	15,1	3	2,8	2	1,9	106	100
prowadzenie gospodarstwa rolnego	3	6,8	27	61,4	13	29,5	1	2,3	0	0	44	100
zasiłki i świadczenia socjalne	6	9,7	23	37,1	25	40,3	6	9,7	2	3,2	62	100
emerytura lub renta	7	7,0	32	32,0	46	46,0	15	15,0	0	0	100	100

Źródło: badanie własne