

„W ogóle autobusu nie widać”. Życie na obszarach wykluczenia transportowego

Studia Regionalne i Lokalne
Nr 2(88)/2022
© Autorzy 2022



ISSN 1509-4995
E-ISSN 2719-8049
doi: 10.7366/1509499528807

Justyna Orchowska

Uniwersytet Warszawski, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych
i Lokalnych (EUROREG), ul. Krakowskie Przedmieście 30, 00-927 Warszawa;
e-mail: jkoscinska@uw.edu.pl, ORCID: 0000-0001-8207-8490

Streszczenie

Kwestia wykluczenia transportowego w Polsce jest coraz częściej podnoszona przez polityków, publicystów i organizacje pozarządowe. Problem nasilił się w okresie pandemii COVID-19 wobec zmniejszenia liczby tras i częstotliwości kursowania autobusów i kolei. Krajowy dorobek naukowy dotyczący wykluczenia transportowego jest niewystarczający. Niniejszy artykuł jest próbą poszerzenia wiedzy w tym zakresie. Celem jest ukazanie różnych aspektów wykluczenia transportowego z perspektywy mieszkańców. Uwzględniono trzy płaszczyzny tego zjawiska: ograniczony dostęp do publicznych środków transportu, ograniczenia przestrzenno-czasowe oraz trudności w uczestnictwie w ważnych instytucjach społecznych. Artykuł opiera się na studiach przypadku trzech miejscowości w województwie mazowieckim: Ostrowi Mazowieckiej, Żuromina i Tczowa. Badanie realizowano w 2021 r. za pomocą wywiadów pogłębionych oraz analizy danych zastanych. Na podstawie opinii i spostrzeżeń mieszkańców powyższych miejscowości przedstawiono społeczne konsekwencje ograniczonego dostępu do połączeń autobusowych i kolejowych.

Słowa kluczowe

transport publiczny, usługi publiczne, województwo mazowieckie, wykluczenie transportowe

“You Cannot See the Bus at All”: Life in the Areas of Transport Exclusion

Abstract

The issue of transport-related exclusion in Poland is increasingly being raised in the public debate. This problem intensified during the COVID-19 pandemic due to the reduction in the number of routes and the frequency of buses and trains. However, in Poland, the scientific literature on this subject is still insufficient. This article attempts to broaden our knowledge on this topic. The main objective of the paper is to show, from the perspective of the residents, various aspects of transport-related exclusion. Three dimensions of this phenomenon are considered: limited access to public transport, spatial and temporal limitations, and the inability to participate in important social institutions. The article is based on three case studies in the Masovian Voivodeship, namely from Ostrów Mazowiecka, Żuromin, and Tczów. The research was carried out in 2021 through the use of two methods: an analysis of secondary resources and individual in-depth interviews. Based on the opinions and observations of the residents of the above-mentioned towns, this article presents the social consequences of limited access to bus and train connections.

Keywords

public transport, public services, the Masovian Voivodeship, transport-related exclusion

Temat wykluczenia transportowego jest coraz wyraźniej obecny w debacie publicznej w Polsce. Ograniczenie tego zjawiska stało się w ostatnich latach istotnym postulatem politycznym. Plan przywrócenia zlikwidowanych połączeń autobusowych był jednym z motywów kampanii wyborczej PiS do parlamentu w 2019 r. Nie można jednak stwierdzić, że kwestia została rozwiązana. Nasilenie problemów przyniosła pandemia COVID-19, podczas której w wielu gminach trasy i częstotliwość kursowania komunikacji publicznej zostały znacznie zredukowane. Zainteresowaniu ze strony polityków towarzyszy rosnąca liczba publikacji opierających się na badaniach realizowanych

przez organizacje pozarządowe oraz instytucje akademickie. Najczęściej wykluczenie komunikacyjne analizowane jest w kontekście dostępności przestrzennej transportu na podstawie miar takich jak czas przejazdu czy koszt podróży (zob. np. Beim i in. 2019; Guzik 2014; Komornicki 2019). Mniejsza część badań koncentruje się na potrzebach poszczególnych grup społecznych, np. osób starszych (zob. np. Raczyńska-Buława 2017) lub młodzieży (zob. np. Cichuta 2021; Koliński 2021). Analizy socjologiczne wiążące wykluczenie społeczne z transportem publicznym i uwzględniające szersze doświadczenia mieszkańców należą do rzadkości.

W literaturze często analizowane są trendy w dostępności transportu zbiorowego, jednak badacze nie dostarczają wiedzy, jak w sytuacji wykluczenia funkcjonują mieszkańcy. Niniejszy artykuł jest próbą uzupełnienia tej luki. Na kolejnych stronach analizuję spostrzeżenia i odczucia mieszkańców trzech miejscowości w województwie mazowieckim. Podejmuję próbę oceny, jakie są społeczne konsekwencje tego zjawiska. Głównym celem artykułu jest ukazanie różnych aspektów wykluczenia transportowego. Bazując na koncepcjach zakładających wielowymiarowość tego zjawiska (zob. np. Church i in. 2000; Lucas 2012), wyróżniam trzy płaszczyzny: dostępności środków transportu zbiorowego, ograniczeń przestrzenno-czasowych oraz możliwości uczestnictwa w ważnych instytucjach społecznych. Na płaszczyźnie dotyczącej środków transportu wykluczenie transportowe ujmuję jako czynnik wzmacniający zależność od samochodów osobowych. Na płaszczyźnie przestrzennej i czasowej – jako izolację terytorialną oraz ograniczenia w harmonogramie dnia wynikające z konieczności przemieszczania się. Wreszcie na płaszczyźnie dostępu do usług analizuję trudności w korzystaniu z kluczowych usług i instytucji.

Artykuł opiera się na studiach przypadku trzech miejscowości w województwie mazowieckim: Ostrowi Mazowieckiej, Żuromina i Tczowa. W każdym z tych miejsc w ostatnich latach zostały zlikwidowane trasy autobusowe. Badanie empiryczne zostało zrealizowane w 2021 r. i obejmowało wywiady z mieszkańcami wybranych miejscowości oraz analizę danych zastanych¹. W tekście wykorzystuję perspektywę jakościową, która ma pozwolić na pogłębienie analiz i uzupełnienie dotychczasowych badań nad wykluczeniem transportowym w Polsce. Taki sposób analizy umożliwi poznanie odczuć mieszkańców i dostarczenie wyjaśnień wykraczających poza analizę ilościową i kartograficzne schematy.

W pierwszej części artykułu omawiam podejmowane dotychczas badania empiryczne z obszaru wykluczenia transportowego i dostępności komunikacyjnej. W drugiej części opisuję miejsca, w których realizowano wywiady. Następnie omawiam metody wykorzystane w badaniu. W ostatniej części zaś analizuję zebrany materiał w odniesieniu do trzech wymienionych wyżej obszarów: tzw. wymuszonej motoryzacji, przestrzennego i czasowego, oraz dostępu do usług publicznych. Całość kończy się podsumowaniem.

Przegląd literatury

Badania nad wykluczeniem społecznym mają długą tradycję na gruncie nauk społecznych, w szczególności w obrębie dyscyplin takich jak socjologia i polityka społeczna (zob. np. Frieske 2005; Jarosz 2008; Szarfenberg 2006). Do opisywania i wyjaśniania tego zjawiska używano definicji wiążących je z różnymi kryteriami, np. z deficytami w zakresie uczestnictwa, dostępu i praw społecznych (Lucas 2012). Dostęp do transportu i jego koszty postrzegane były jako jedna spośród wielu różnych domen życia (obok mieszkalnictwa, rynku pracy, edukacji czy zdrowia), w których niedostatki przekładają się na mniejsze możliwości integracji społecznej (Szarfenberg 2006). Rzadko analizowano wykluczenie transportowe jako odrębne zjawisko.

Bardziej szczegółowe koncepcje łączące kwestie dostępności transportu z wykluczeniem społecznym stworzyli badacze transportu z państw takich jak Wielka Brytania i Australia. Szeroko cytowaną interpretację wykluczenia transportowego zaproponowali Susan Keynon, Glenn Lyons i Jackie Rafferty, wskazując, że występuje ono, gdy „ludzie tracą możliwość uczestnictwa w życiu gospodarczym, politycznym i społecznym danej społeczności ze względu na ich niewystarczającą

¹ Artykuł powstał w ramach projektu „Transport-related social exclusion in Mazovian Voivodeship” realizowanego przez Stowarzyszenie Miasto jest Nasze i finansowanego przez European Climate Foundation. Wnioski z badania zostały przedstawione w raporcie *Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim* (Kościńska i in. 2021).

mobilność w otoczeniu, które zbudowano w oparciu o założenie wysokiej mobilności” (Keynon, Lyons, Rafferty 2002, s. 210–211). Inna definicja wiąże wykluczenie transportowe z „utrata zdolności (przez ludzi lub gospodarstwa domowe) do nawiązania połączeń z miejscami pracy lub usług, które to połączenia są niezbędne do pełnego uczestnictwa w społeczeństwie” (Church, Frost 1999, za: Żmuda-Trzebiatowski 2016, s. 755). Andrew Church, Martin Frost i Karen Sullivan (2000) zwracali uwagę, że wykluczenie transportowe jest zjawiskiem wielowymiarowym i w praktyce może odnosić się zarówno do barier fizycznych (np. złej konstrukcji pojazdu), geograficznych (izolacji terytorialnej), przestrzennych (np. grodzone osiedla), ekonomicznych (wysokie koszty podróży), czasowych (redukcja czasu wolnego), jak i związanych z dostępem do usług publicznych i obawami o bezpieczeństwo.

W Polsce badania dotyczące powiązań transportu z wykluczeniem społecznym są relatywnie nowe. Sprowadzają się one do dwóch podejść, które można określić – opierając się na klasyfikacji Churcha i współautorów (2000) wprowadzonej w odniesieniu do badań brytyjskich – podejściem „przestrzennym” oraz „kategorii społecznych”. Analizy powstające w ramach pierwszego z nich dotyczą przede wszystkim dostępności przestrzennej i podejmowane są na gruncie geografii². Badania tego typu mają w dużej mierze charakter eksploracyjny i skupiają się na wyposażeniu miast, aglomeracji lub regionów w połączenia transportowe (autobusowe, kolejowe, drogowe) (zob. przegląd literatury w: Rosik i in. 2017). Przykładem mogą być prace dotyczące dostępności transportu publicznego w Poznaniu Zbigniewa Taylora (1979), Michała Beima (zob. np. 2008, 2009; Beim, Gadziński 2009; Beim i in. 2019; Majewski, Beim 2008) i Jędrzeja Gadzińskiego (zob. np. 2012, 2013, 2016). Zagadnienia dostępności transportowej poruszane były również przez Roberta Guzika (2014) w odniesieniu do województwa małopolskiego. Wyczerpującą analizę przemian w sieci transportu publicznego w Beskidzie Niskim i w Bieszczadach oraz w rejonie Komańczy przedstawił Ariel Ciechański (2020a, 2020b). Dostępność publicznego transportu zbiorowego na terenach wiejskich była przedmiotem opracowań Taylora (1997, 1999), Michała Wolańskiego wraz ze współautorami (2016) oraz Guzika i Arkadiusza Kołosa (2021).

Geografowie, przy wykorzystaniu zaawansowanych programów kartograficznych i systemów informacji geograficznych (*geographic information system* – GIS), wyznaczali złożone wskaźniki dostępności. W analizach opierali się na takich miarach jak odległość fizyczna rzeczywista (najkrótsza odległość drogowa), potencjalna możliwość zajścia interakcji (Komornicki i in. 2017; Rosik i in. 2017) czy zasięg przestrzenny przystanków komunikacji publicznej (Beim, Gadziński 2009). Powyższe badania w zdecydowanej większości nie były jednak wykorzystywane do określenia powiązań dostępności transportowej i wykluczenia społecznego (Żmuda-Trzebiatowski 2016). Wyjątek stanowią prace Guzika i Kołosa (2021) oraz Tomasza Komornickiego (2017, 2019). Komornicki pokazał, że najgorzej skomunikowanymi terenami są pogranicza województw i granicy państwowej (2019) oraz województwa zachodniopomorskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie (2017). Z analiz Guzika i Kołosa (2021) wynika zaś, że słabą dostępnością transportu publicznego cechują się obszary wiejskie, w szczególności peryferyjne. Podczas gdy metody badań zaproponowane przez geografów dobrze sprawdzają się w identyfikacji trendów, nie pokazują, jak faktycznie ograniczenia w transporcie publicznym są postrzegane przez mieszkańców. W niewielkim stopniu zatem przyczyniają się do szerszego wyjaśnienia relacji pomiędzy transportem a wykluczeniem społecznym (Church i in. 2000).

Badania sytuujące się w drugim podejściu, tj. kategorii społecznych, koncentrują się na poszczególnych grupach osób, które postrzegane są jako szczególnie zagrożone wykluczeniem transportowym (Church i in. 2000). W literaturze zwraca się uwagę na problemy i bariery mobilności osób starszych, które rzadziej dysponują samochodem lub ze względu na wiek rezygnują z jego użytkowania (zob. np. Błaszczak i in. 2021; Raczyńska-Buława 2017). Kolejną grupą, która wskazywana jest jako najbardziej narażona na negatywne konsekwencje braku transportu zbiorowego, jest młodzież. Nastolatki jako osoby w większości niepełnoletnie nie mogą prowadzić samochodów, a ich

² Wśród najważniejszych wymiarów dostępności transportowej wskazuje się dostępność przestrzenną (*accessibility*), czyli odległość do przystanków wyrażoną w miarach fizycznych (metry, kilometry) lub czasowych (minuty, godziny); osiągalność (*availability*), będąca relacją między wielkością zasobów, takich jak personel czy wielkość taboru, a liczbą ludności; przystępność w sensie ekonomicznym (*affordability*), czyli zdolność do poniesienia kosztów podróży, oraz akceptowalność (*acceptability*), rozumianą jako subiektywna cena jakości przewozów (Carruthers i in. 2005).

działania zależą w dużym stopniu od dostępu do transportu zbiorowego. Jednym z pierwszych opracowań omawiających problematykę wykluczenia komunikacyjnego młodzieży w Polsce jest raport Komisji ds. Wykluczenia Komunikacyjnego przy Młodzieżowej Radzie Miasta Wrocławia autorstwa Miłosza Cichuty (2021). O tym problemie pisał w odniesieniu do powiatu wągrowieckiego Koliński (2021). Wśród grup defaworyzowanych w kontekście systemu transportowego wskazani są również samodzielni rodzice, osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby ubogie (Żmuda-Trzebiatowski 2016).

Podejście „kategorii społecznych”, choć bardziej ukierunkowane na problemy społeczne, nie jest pozbawione ograniczeń. Po pierwsze, jak wskazuje Church i współautorzy (2000), badania prowadzone w tym nurcie nie przedstawiają wewnętrznych różnicowań w obrębie konkretnych grup społecznych, traktując je jako kategorię jednolitą. W rzeczywistości zaś potrzeby transportowe oraz percepcja poszczególnych osób mogą być bardzo różne. Po drugie, analizy sytuujące się w tej perspektywie nie uwzględniają wielowymiarowości zjawiska wykluczenia transportowego (Church i in. 2000). Przytaczane badania często skupiają się na jednym wymiarze problemu, jak wiek czy płeć, a niekoniecznie uwzględniają inne czynniki społeczne i ekonomiczne. W niniejszym artykule wykraczam poza obszar jednej konkretnej grupy społecznej i skupiam się na doświadczeniu mieszkańców trzech miejscowości, uwzględniając różne wymiary wykluczenia transportowego.

Dobór miejsc podlegających badaniu

Miejscem realizacji badań było województwo mazowieckie. Obszar badań zawężono do trzech miejscowości w różnych podregionach województwa: Ostrowi Mazowieckiej, Żuromina oraz Tczowa. Lokalizacje wytypowano przy użyciu kryteriów demograficznych oraz strukturalnych. Badanie przeprowadzono w trzech różnych jednostkach administracyjnych: na wsi, w miejscowości (do 10 tys. mieszkańców) oraz w średnim mieście (10–50 tys. mieszkańców). Podczas doboru lokalizacji brane były pod uwagę takie kategorie jak poziom bezrobocia i typ gminy.

Tab. 1. Najważniejsze cechy badanych miejscowości

	Tczów	Żuromin	Ostrów Mazowiecka
Podregion województwa	radomski	ciechanowski	ostrołęcki
Powiat	zwoleński	żuromiński	ostrowski
Typ gminy	wiejska	miejsko-wiejska	miejska
Liczba mieszkańców	652	8 635	21 989

Źródło: opracowanie własne na podstawie Goliat (2021) i US w Warszawie (2020).

Pierwszym wybranym miejscem była Ostrów Mazowiecka, która ma stanowić przykład miasta średniej wielkości. Miasto to położone jest na północnym wschodzie województwa. Jak czytamy w raporcie o stanie miasta, w 2020 r. w Ostrowi mieszkało prawie 22 tys. osób (Bauer 2021). W 2018 r. bezrobocie wyniosło 6,3% (US w Warszawie 2020). W mieście dostępne są instytucje i usługi publiczne. Najmłodsi mieszkańcy mogą uczęszczać do trzech publicznych i trzech niepublicznych przedszkoli. Edukację zapewniają cztery miejskie szkoły podstawowe, dwa technika, dwie szkoły zawodowe i trzy licea ogólnokształcące. W Ostrowi dostępna jest publiczna komunikacja miejska (cztery linie autobusów) (Bauer 2021).

Kolejnym miejscem, które uwzględnione zostało w badaniu, był Żuromin. Miasto położone jest na terenie gminy wiejsko-miejskiej w północno-zachodniej części województwa mazowieckiego. Od Warszawy dzieli je 150 km, ok. 100 zaś od Olsztyna i Torunia. W 2020 r. w Żurominie mieszkało 8635 osób, a 511 z nich pozostawało bezrobotne (Goliat 2021). Na okalających miasto terenach wiejskich zamieszkiwało zaś 5417 osób (Goliat 2021). W mieście działa jedno niepubliczne oraz dwa samorządowe przedszkola, jeden miejsko-gminny żłobek oraz dwie szkoły podstawowe z oddziałami przedszkolnymi.

Ostatnim wytypowanym miejscem była wieś Tczów położona w podregionie radomskim na południu województwa. Miejscowość ta jest siedzibą gminy o tej samej nazwie. Według danych

dostępnych na stronie internetowej gminy sołectwo Tczów liczy 143 budynki mieszkalne i 652 mieszkańców. W całej gminie bezrobocie utrzymuje się na poziomie 6,6% (US w Warszawie 2020). W Tczowie znajduje się zespół szkół, w którego skład wchodzi publiczna szkoła podstawowa i przedszkole. Najbliższe liceum ogólnokształcące znajduje się w sąsiadującej miejscowości Zwolen. Gmina Tczów jest typowo rolnicza (Baran 2021).

Metody badania

Analiza danych zastanych

Celem artykułu jest pokazanie różnorodnych doświadczeń mieszkańców w sytuacji ograniczonego dostępu do transportu zbiorowego. Z tego względu istotny był dobór odpowiednich metod, które pozwoliłyby na dogłębną analizę. Pierwszą zastosowaną metodą była analiza danych zastanych, która posłużyła poznaniu kontekstu badań i zrozumieniu szerszych uwarunkowań. Przeprowadziłam analizę opracowań związanych z transportem publicznym w badanych miejscowościach. Korzystałam przy tym z publikacji oferowanych przez urzędy miejskie oraz z artykułów ukazujących się w mediach lokalnych (np. „Kurier Żuromiński”, „Tygodnik Ostrołęcki”, „Echo Dnia Radomskie”). Kolejnym etapem była analiza połączeń transportem zbiorowym w przedmiotowych obszarach. Rozkłady jazdy budowałam na podstawie danych czerpanych z wyszukiwarki e-Podróżnik. Ukazują one połączenia na 14 lutego 2022 r. (dzień nauki szkolnej).

Należy zwrócić uwagę na ograniczenia, którym podlega niniejsza analiza. Podstawową trudnością w badaniach wykluczenia transportowego jest brak dostępnych danych o rozkładach jazdy (Ciechański 2020b; Guzik, Kołoś 2021). W obliczu „rozproszenia, niekompletności i nieaktualności” (Ciechański 2020b: 52) rozkładów, jednym ze źródeł wiedzy stają się internetowe wyszukiwarki połączeń. W niniejszym badaniu, jak wspomniałam, zdecydowałam się na wykorzystanie najpopularniejszej z nich: e-Podróżnik. Rozwiązanie to nie jest jednak pozbawione wad. Wyszukiwarka uwzględnia rozkłady jazdy wyłącznie tych przewoźników, którzy dobrowolnie je zgłosili, a przedstawione dane nie zawsze są aktualne (Ciechański 2020b). Z perspektywy niniejszego badania największym ograniczeniem jest brak jednolitych rozkładów dla poszczególnych miast. Dostępne tabliczki prezentują odjazdy, dla których dana miejscowość jest stacją początkową. Połączenia, dla których jest ona przystankiem pośrednim, mogą zostać odnalezione jedynie poprzez wyszukiwanie „ręczne”. Sprawia to, że proces analizy jest bardzo czasochłonny, a uzyskane wyniki mogą być niepełne. Zamieszczone w artykule tabele mają zatem charakter poglądowy.

Wywiad indywidualny

Podstawową metodą wykorzystaną w badaniu był pogłębiony wywiad indywidualny. W artykule wykorzystuję materiał z 17 wywiadów zrealizowanych przez zespół badawczy od kwietnia do czerwca 2021 roku³. Ze względu na pandemię większość wywiadów odbyła się w trybie zdalnym za pośrednictwem internetowych wideokomunikatorów. Główną grupę rozmówców stanowili mieszkańcy i mieszkanki trzech miejscowości w województwie mazowieckim: Ostrowi Mazowieckiej (5 wywiadów), Żuromina (6) oraz Tczowa (6). Rozmówcy dobierani byli na zasadzie doboru celowego różnymi kanałami: poprzez media społecznościowe czy lokalne przedsiębiorstwa. Do niektórych rozmówców udało się dotrzeć metodą kuli śnieżnej. W doborze uwzględniane były płeć i wiek rozmówców. Realizowano rozmowy z kobietami i mężczyznami w różnych grupach wiekowych: 18–40, 40–60 i ponad 60 lat.

Scenariusz wywiadu miał charakter elastyczny: badacze zostali poinstruowani, że mogą dopasowywać go do sytuacji i rozmówców (Kaufmann 2010). Niemniej w każdej z rozmów poruszano wyznaczone wcześniej tematy. Pierwszym była ocena danej miejscowości. Ważną część stanowiła rozmowa o doborze środka transportu: rozmówcy byli pytani, w jaki sposób podróżują, czy korzystają z komunikacji publicznej i jakie są najczęstsze kierunki ich podróży. Część pytań dotyczyła codziennych czynności, które wymagają przemieszczania się: pracy zarobkowej, edukacji

³ W skład zespołu weszli, oprócz autorki artykułu, Michalina Grzelka, Jan Mencwel, Rafał Opaliński, Jagoda Podrucka, Weronika Szatkowska, Piotr Tubelewicz, Ada Tymieńska, Aleksandra Wasążnik.

czy opieki zdrowotnej. Wszystkie przeprowadzone wywiady były nagrywane, zostały spisane oraz zakodowane w programie Atlas.ti. Cytując rozmówców, podaję kod wywiadu, w którym zawarto podstawowe informacje o miejscu zamieszkania i płci rozmówcy.

Wyniki badania empirycznego

Cięcia połączeń i „wymuszona motoryzacja”

Na problemy komunikacyjne zwracali uwagę zarówno mieszkańcy Ostrowi Mazowieckiej, Żuromina, jak i Tczowa. Rozmówcy wspominali przede wszystkim o likwidacji kolejnych połączeń w gminach. Wypowiedzi na ten temat padały w prawie każdym wywiadzie: „Trzeba przyznać, że wtedy w czasach, w latach osiemdziesiątych, [...] jeszcze część dziewięćdziesiątych lat, to przecież tych PKS-ów było bardzo dużo” (ŻUR5M); „Kiedyś, na przykład jak pracowałem w Ostrołęce, to dojeżdżałem codziennie [...], a teraz tego nie ma, to zostało zlikwidowane” (OST11M). „Jak ja tu przyszłam, no to wiadomo trzydzieści lat temu, no ale było dużo autobusów. [...] A teraz to już nie ma nic. W ogóle autobusów. A teraz przez tą pandemię to w ogóle autobusu nie widać” (TCZ13K).

Tabela 2. Rozkład jazdy dla Ostrowi Mazowieckiej na 14 lutego 2022 r.

Miejscowość	Odjazdy		
Białystok	03.00	15.45	20.15
	08.15	16.15	21.00
	12.30	17.45	23.15
	13.15	18.15	(przez Zambrów)
Giżycko	08.45		
	17.10 (przez Łomżę)		
Lublin	10.40 (przez Małkinię, Siedlce) (pt.–nd.)		
Małkinia Górna	07.15	10.50	15.25
	08.00	12.25	16.15
	10.00	13.40	
Nur	13.30		
	15.30 (przez Małkinię)		
Olsztyn	13.05 (przez Ostrołękę) (sob.–pon.)		
Suwałki	03.34	14.30	21.30
	08.00	17.30	(przez Łomżę, Augustów)
	11.30	19.35	
	13.40 (pt.–nd.)	20.20 (pt., nd.)	
Szulborze Wielkie	14.35		
	15.55		
Warszawa	02.08	08.20 (pt.–sob.)	14.25
	02.25	08.25	15.25 (pt., nd.)
	04.40 (przez Wyszaków)	09.25	15.25
	05.25	09.40 (nd.)	16.12
	05.42	10.22	17.55
	05.55 (przez Wyszaków)	11.25	18.05
	06.25	12.25	19.25
	07.50 (pt.–sob.)	13.22	20.42
	08.07		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portalu e-Podróżnik. Na rozkładzie nie są prezentowane odjazdy do miejscowości pośrednich.

Korzeni problemów, z którymi zmagają się rozmówcy, należy szukać w cięciach kursów autobusowych mających miejsce w ciągu ostatnich kilku lat. Są one wynikiem zamknięcia

lokalnego transportu zbiorowego przez prywatny koncern Mobilis⁴. Firma była właścicielem kilkunastu Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej na północy Mazowsza, w tym PKS Mława obsługującego Żuromin i PKS Ostrołęka działającego w Ostrowi Mazowieckiej. W 2018 r., osiem lat po prywatyzacji, powołując się na systematyczny spadek liczby pasażerów i wynikającą z tego nierentowność (Fischer 2019), spółka zamknęła ostrołęcki PKS (Bubrzycki 2019). Rok później działalność przewozową zakończył PKS Mława. Cięcia połączeń nie ominęły też Tczowa, w którym połączenia zapewnia PKS Radom. W 2018 r. spółka podejmowała próbę likwidacji wybranych połączeń, jednak po interwencji mieszkańców pojedyncze kursy zostały przywrócone (Genca 2018).

W momencie likwidacji PKS zarówno Ostrowi Mazowiecka, jak i Żuromin, utraciły bezpośrednie połączenia z najbliższymi dużymi miastami, kolejno Ostrołęką i Mławą. W 2019 r. wykonywania regularnych przewozów z Ostrowi Mazowieckiej do Ostrołęki podjął się lokalny przewoźnik (Magrzyk 2019). Od stycznia 2022 r. przejazd na tej trasie jest możliwy jedynie w soboty, niedziele i poniedziałki o godzinie 13.05 (na trasie Lublin–Olsztyn). Z wyszukiwarki połączeń wynika natomiast, że z Żuromina do Mławy, gdzie znajduje się najbliższa stacja kolejowa, nie kursują bezpośrednie autobusy. Odległość między tymi dwoma miastami wynosi niewiele ponad 35 km i jak pokazuje nawigacja Google Maps, jest możliwa do pokonania samochodem w ok. 40 min. Ta sama trasa autobusami (z przesiadkami) może zająć nawet cztery godziny. Dostępne są natomiast przejazdy do Warszawy. Bezpośrednie autobusy z Żuromina do stolicy w dni robocze wyjeżdżają pięć razy dziennie, a podróż trwa dwie i pół godziny. Obecnie z Tczowa nie można bezpośrednio dojechać komunikacją zbiorową do najbliższej dużej miejscowości, Zwolenia, mimo że dzieli je niewiele ponad 10 km. Ze wsi natomiast wyjeżdżają cztery autobusy do Radomia – trzy wczesnym rankiem i jeden po południu.

Tabela 3. Rozkład jazdy dla Żuromina na 14 lutego 2022 r.

Miejscowość	Odjazdy		
Działdowo	06.20 14.15		
Warszawa	05.45 07.40 09.10	13.45 15.40 16.30 (nd.)	(przez. Raciąż, Płońsk)
Syberia	16.28 21.53		
Żuromin	06.25 (przez Sadłowo, Chamsk, Biezuń, Franciszkowo)		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portalu e-Podróżnik. Na rozkładzie nie są prezentowane odjazdy do miejscowości pośrednich.

Tabela 4. Rozkład jazdy dla Tczowa na dzień 14 lutego 2022

Miejscowość	Odjazdy		
Radom	05.30 06.30	07.30 13.30	(przez. Tynica, Maków)
Tynica	15.10		
Tczów	11.30 (przez Borki, Brzezinki, Wincentów, Bartodzieje) (pon., wt., śr.) 11.30 (przez Janów, Lucin, Wilczy Ług, Bartodzieje) (śr., pt.) 13.30 (przez Borki, Kazimierzów, Bartodzieje)		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portalu e-Podróżnik. Na rozkładzie nie są prezentowane odjazdy do miejscowości pośrednich.

W przypadku ograniczonej dostępności transportu zbiorowego mieszkańcy niejako skazani są na korzystanie z pojazdów osobowych, co wzmacnia „uzależnienie od samochodu” (Cairns i in. 2014).

⁴ Więcej o przekształceniach organizacyjno-własnościowych PKS, zob. np. Taylor, Ciechański 2010.

No to jeżdżę teraz to już tylko i wyłącznie samochodem, bo nie ma, można powiedzieć, nie ma komunikacji publicznej teraz (OST11M);

Myślę, że gdyby człowiek nie miał prawa jazdy i transportu, to gdziekolwiek ciężko byłoby się dostać. [...] Jeżeli ktoś nie ma samochodu, to naprawdę, bardzo ciężko (TCZ12K).

Samochód jest pożądanym środkiem transportu przez młodzież wchodzącą w dorosłość. „Každy, kto tu kończy tylko 18 lat, zrobi prawo jazdy, ma samochód” – opowiadał rolnik z Tczowa (TCZ17M). „Nie ma autobusu, nie ma busu i no żeby dojechać gdzieś, czy do szkoły, czy na studia nawet do Radomia, no to robią prawa jazdy” – tłumaczyła kobieta z tej samej miejscowości (TCZ12K). Dwudziestolatka z Ostrowi Mazowieckiej stwierdziła, że „kto ma możliwość, to właśnie od razu też przerzuca się na auto i jeździ sam” (OST7K).

Powyższe wypowiedzi można odnieść do analizy schematów transportowych mieszkańców terenów wiejskich w Wielkiej Brytanii Banistera (1994) oraz późniejszych conceptualizacji Currie i współautorów (2009). Podobnie jak gospodarstwa opisywane przez Banistera (1994) mieszkańcy badanych przez mnie miejscowości są niejako zmuszeni do zakupu i użytkowania samochodu, ponieważ inne środki transportu nie są dla nich dostępne. Banister określił to zjawisko mianem „motoryzacji wymuszonej” (*forced car ownership*). To sytuacja, w której rodziny o niskich dochodach zaczynają ponosić wysokie koszty transportu ze względu na konieczność posiadania i eksploatacji samochodu. Niewątpliwie zakup samochodu jest najbardziej obciążający dla najuboższych. W badanych miejscowościach jest on jednak koniecznością niezależnie od poziomu dochodów.

Efektom „motoryzacji wymuszonej” jest wzrost liczby samochodów w badanych miastach. Jak mówił mieszkaniec Ostrowi Mazowieckiej, „kiedyś to samochód w rodzinie był jeden na dziesięć rodzin, a teraz to mają po dwa, trzy” (OST11M). Wiąże się to również z faktem, że używane samochody osobowe można nabyć za stosunkowo niewielką kwotę. Mężczyzna z Tczowa stwierdził, że „teraz samochody tanie, [...] byle smarkacz praktycznie pójdzie do pracy, popracuje pół roku i już jeździ samochodem” (TCZ16M). Według niego w Tczowie na ulicach „stoi więcej samochodów, uważam, że jest więcej samochodów jak mieszkańców” (TCZ16M). Spostrzeżenia mieszkańców znajdują potwierdzenie w danych. Jak pokazują dane Głównego Urzędu Statystycznego (2020), liczba samochodów w województwie mazowieckim rokrocznie wzrasta. W całym województwie w 2019 r. zarejestrowano ponad 3832 tysiące pojazdów. Wpisuje się to w ogólny trend obserwowany w całej Polsce, który może być określany mianem „kraju samochodowego” (Smagacz-Poziemska i in. 2018, s. 124).

Izolacja przestrzenna i czasowy wymiar wykluczenia transportowego

Choć większość rozmówców posiadała samochód i prawo jazdy, wśród nich znalazły się osoby niezmotoryzowane. Niewątpliwie są one najbardziej obciążone konsekwencjami deficytu połączeń transportem zbiorowym w pobliżu miejsca zamieszkania. Mieszkańcy ci mają trudności z przemieszczaniem się, co przekłada się na ograniczenie szans życiowych i obniżenie standardu życia. Wykluczenie transportowe powoduje izolację. Ilustruje to wypowiedź kobiety z Żuromina, która niegdyś regularnie korzystała z oferty autobusowego transportu lokalnego, by odwiedzić córkę mieszkającą w innym mieście: „Ja kiedyś dużo korzystałam z autobusu [...]. W tej chwili tego autobusu nie ma, [...] bardzo bym chciała, żeby ten autobus akurat kursował” (ŻUR3K). Mężczyzna z Ostrowi Mazowieckiej natomiast opowiadał o znajomych, którzy mieszkają w Ostrołęce i nie posiadają samochodu. Jeżeli chcą go odwiedzić, „to oni muszą do Czerwina [wieś pomiędzy oboma miastami] przyjechać, bo tam jest jakiś autobus, a później rodzina po nich wyjeżdża albo się prześiadają i czekają dwie, trzy godziny. No, tak że o, upadła komunikacja, upadła” (OST11M).

Przykładem jest historia mieszkanki Tczowa, która tak opowiadała o swoich dziadkach: „Właściwie nie prowadzą auta, już mają swój wiek no i nie. Są właściwie tylko na miejscu. Jeżeli potrzeba gdzieś tam do lekarza, to wtedy my ich zawozimy, a tak to nie. Są ciągle praktycznie w domu” (TCZ12K).

Ponieważ osoby starsze rzadziej mają prawo jazdy i samochód, poruszanie się jest dla nich najbardziej uciążliwe. Jak pisała Raczyńska-Buława (2017), odnosząc się do badań prowadzonych w Wielkiej Brytanii, seniorzy w tej sytuacji dokonują selekcji podróży, dzieląc je na mniej konieczne

(sport, wypoczynek, odwiedziny u rodziny) i niezbędne (wizyty u lekarza, zakupy spożywcze). Jedna z kobiet w wywiadzie mówiła: „Ludzie starsi chyba jak nie mają samochodu ze wsi, to nie poruszają się do Żuromina, bo nie mają po prostu czym” (ŻUR1K). Problem nie dotyczy jednak tylko osób starszych – ograniczona możliwość dojazdów do innych miejscowości utrudnia funkcjonowanie przedstawicielom różnych grup wiekowych.

Ograniczona liczba połączeń komunikacyjnych nie tylko przekłada się na izolację przestrzenną, lecz również wpływa na tryb funkcjonowania mieszkańców danych miejscowości. Wiele osób boryka się z problemami w planowaniu codziennych zobowiązań, tak by wygospodarować czas na podróż, biorąc pod uwagę istniejące ograniczenia. Podróże transportem publicznym, jeśli są możliwe, często trwają znacznie dłużej niż podróż samochodem na tej samej trasie. „Autobus jak jedzie, to się zatrzymuje i powoli jedzie” – komentowała rozmówczyni (ŻUR2K). Podróż autobusem zajmuje „nie wiem, że dwa razy dłużej [...] 20 to 40 minut” (OST7K). Często brakuje bezpośrednich połączeń, konieczne są przesiadki. Jeden z rozmówców z Tczowa tak wspominał swoje codzienne podróże do Radomia do szkoły średniej: „Wie Pani, no to był problem, bo trzeba było czekać na przystankach [...], to był problem, no. A samochodziem to wsiadam, jadę gdzie chcę i tyle” (TCZ17M).

Trudność stanowią też godziny kursowania transportu publicznego. Jedna z mieszkanki Ostrowi Mazowieckiej wspominała, że „słabo to moim zdaniem działa. Te autobusy [...] też jeżdżą bardzo rzadko. Raz na godzinę albo raz na dwie, zależy jakie przystanki i jakie godziny. Więc no nie pasowało mi to po prostu” (OST7K). Podróż transportem zbiorowym, ze względu na niską liczbę kursów lub ich godziny, oznacza konieczność dostosowania całego harmonogramu dnia. Tłumaczyła to mieszkanka Tczowa, która niegdyś jeździła do Radomia do szkoły: „No to musieliśmy się dostosować pod autobus. To innej możliwości nie było, że o innej godzinie jadę. Nie, to był autobus i wtedy się jechało [...] autobusów aż tyle nie ma, żeby po prostu o każdej porze, kiedy chcemy wrócić” (TCZ12K). Ta sama kobieta wyjaśniała: „Sama pani rozumie, że jeden autobus, który mnie zawiezie do jednej miejscowości i powrót o konkretnej godzinie, to ciężko cokolwiek załatwić, żeby się wyrobić, albo przeciwnie, trzeba bardzo długo czekać. Więc komunikacja publiczna leży” (TCZ12K).

Również kierowcy samochodów zwracali uwagę na znaczną redukcję czasu wolnego z powodu konieczności kierowania pojazdem. Gdy kilkugodzinne podróże samochodem osobowym odbywają się codziennie, czas na podjęcie pożądanых, dodatkowych czynności jest znacznie ograniczony.

No to ja bym wolał w tym czasie sobie poczytać książkę albo muzyki posłuchać. Szkoda tego czasu po prostu, kawał czasu się dziennie traci na dojazdy – trzy, cztery godziny (OST10M);

To jest wysiłek, pracować jako kierowca, a tak to jak człowiek wsiada w autobus komunikacji miejskiej, to gazeta i sobie czytało się (OST11M).

Przytoczone wypowiedzi obrazują czasowy wymiar wykluczenia transportowego (Church i in. 2000) i wiążą się z szerszym zagadnieniem „ubóstwa czasowego” (Turner, Grieco 1988). Pojęcie to odnosi się do sytuacji, w której czas wolny ulega znacznej redukcji w wyniku konieczności podejmowania długich podróży (zob. np. Williams i in. 2016; Vickery 1977). Ubóstwo czasowe w różny sposób wpływa na grupy o wysokich i niskich dochodach. W każdym przypadku jednak może stanowić barierę w korzystaniu z rynków pracy, placówek edukacyjnych czy instytucji opieki zdrowotnej.

Dostęp do usług publicznych

Jednym z głównych problemów stojących przed mieszkańcami obszarów o ograniczonej ofercie transportowej jest dostęp do usług publicznych: bez komunikacji publicznej mieszkańcy mają trudności z dotarciem do lekarza, szkoły, sądu, sklepu lub banku. Ograniczona oferta połączeń utrudnia uczestnictwo w aktywnościach, co uniemożliwia pełne uczestnictwo w życiu społecznym. W tym kontekście wykluczenie transportowe może być traktowane jako realna przeszkoda w realizacji konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich. Wśród nich, jak wskazywał rzecznik praw

obywatelskich (2021), znajduje się prawo do ochrony zdrowia (art. 68 ust 1 konstytucji) oraz prawo do nauki (art. 70 ust 1. konstytucji).

„Chcę jechać, mam lekarza w Zwoleniu. No i nie mam samochodu, no i czym pojedę? No czym?” – pytała retorycznie jedna z mieszkank Tczowa (TCZ14K). Rozmówcy w wywiadach niezadko sygnalizowali problem z dotarciem do ośrodków ochrony zdrowia. Na utrudniony dostęp pacjentów do opieki zdrowotnej lub rehabilitacji zwracali uwagę przede wszystkim mieszkańcy Tczowa. Funkcjonuje tu Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej, który zapewnia podstawową opiekę zdrowotną oraz świadczenia ginekologiczne. Po pomoc specjalistyczną lub do szpitala mieszkańcy jednak muszą wybrać się do Zwolenia. Mieszkanca Tczowa mówiła: „U nas to jest tragedia. Z dojazdami to jest tragedia. [...] Ja mówię, żeby chociaż było dwa autobusy. [...] To już nawet poczekać tam, czy do tego lekarza, jakby była inna godzina, to poczekać, czy coś. Ale no nie ma” (TCZ13K).

Ponieważ brakuje bezpośrednich połączeń transportem zbiorowym, osoby niezmotoryzowane są zdane na pomoc osób posiadających samochody: „Každy albo po prostu korzysta z rodziny, ktoś starszy, albo sąsiad, no bo i tak jest, że jeden drugiemu pomaga” (TCZ17M). Przykładem może być też historia kobiet z Tczowa przytaczana przez jedną z rozmówczyń. Kilka lat temu doznała urazu, w wyniku którego codziennie musiała udawać się na leczenie w Zwoleniu. Jak wspomina, miała wtedy „takie szczęście, że no mąż wtedy nie pracował i mógł mnie zawieźć i przywieźć” (TCZ13K). Takiego szczęścia nie miała jednak jej znajoma, która musiała regularnie poddawać się zabiegom rehabilitacyjnym: „No to ją zawoził syn o siódmej, zanim pojechał do pracy i później ona musiała w tym Zwoleniu być do szesnastej, aż on wrócił z pracy i ją odebrał”. Kobieta czekała na syna w przychodni lub w pobliskim parku. „No ale wiadomo, że w tym parku nie będzie się siedziało pół dnia. [...] no w czasie pandemii też nie można w tej przychodni siedzieć nie wiadomo ile. No bo wiadomo, każdy się obawia” (TCZ13K).

Jedynym rozwiązaniem, jakie według rozmówczyń pozwoliłoby uniknąć wielogodzinnego oczekiwania, jest zwolnienie się z pracy przez członka rodziny: „jak do lekarza, no to już by musiał albo syn, albo mąż wolne w pracy i wtedy. Innego wyjścia nie ma” (TCZ13K). Inna kobieta wspominała o możliwości zapłacenia za przejazd sąsiadom. Ze względu na wysokie ceny nie jest to jednak rozwiązanie dostępne dla wszystkich: „No i ile sobie zażyczy, to muszę mu zapłacić, nie? No i jest, lekarz, że może zejdzie mi pół godziny czy godzinę... A później z powrotem tak samo. A za postój też trzeba płacić” (TCZ14K).

Przytoczone cytaty pokazują, że w momencie braku bezpośrednich połączeń transportowych konieczność wizyty w placówce ochrony zdrowia może wiązać się z wieloma wyrzeczeniami – zarówno finansowymi, jak i związanymi z wykonywaną pracą. Ograniczony dostęp do transportu publicznego wpływa na trudności z uzyskaniem odpowiednich świadczeń i może prowadzić do „syndromu oszczędzania na zdrowiu” (Piątkowski, Nowakowska 2012: 17) lub do decyzji o zaniechaniu leczenia.

Rozmówcy bardzo często też zwracali uwagę na trudności dzieci i młodzieży w dotarciu do placówek edukacyjnych. Problem ten dotyczy przede wszystkim uczniów mieszkających w Tczowie, lub we wsiach w otulinie Żuromina i Ostrowi Mazowieckiej. W przypadku szkół podstawowych gminy mają obowiązek zorganizowania bezpłatnego dowozu dla ucznia, gdy jego droga z domu do szkoły przekracza trzy (dla klas I–V) lub cztery (dla klas V–VIII) kilometry (Dz.U. 2017 poz. 59). Godziny odjazdu autobusów jednakże dostosowane są przede wszystkim do godzin rozpoczęcia i zakończenia lekcji. Jak opowiadał jeden z rozmówców, „to są autobusy przykładowo ustalone już przez nauczycieli w godzinach. Kiedy się te godziny kończą, to wtedy tyle i tyle dzieci wiadomo, że jest do odebrania i ten autokar czeka, zabiera te dzieci i rozwozi” (TCZ16M).

Najczęściej dowozy organizowane są tylko dwa razy dziennie: rano (do placówki) i po południu (z powrotem). Nieuwzględnione zaś są aktywności pozalekcyjne. Cytowany uprzednio rozmówca dodawał: „Jeżeli są jakieś dodatkowe godziny, bo jest coś takiego, no to niestety, rodzice przyjeżdżają, zabierają no dzieci. Bo, bo jak ktoś chce dodatkowo sobie tam coś, tam się dokończyć [...], no to później muszą zostać odebrane przecież” (TCZ16M).

Jak wspominał nauczyciel z Żuromina, nie wszyscy rodzice mają możliwość regularnego zawożenia i odbierania dzieci ze szkoły: „Często rodzice dowożą. [...] A ja myślę, że wielu jest rodziców, którzy zwracają na to [możliwość dojazdu] uwagę i po prostu nie mają innego wyjścia. Bo nie mogą

ze względu na pracę, ze względu na inne czynniki” (ŻUR4M). W efekcie wielu uczniów pozbawionych jest możliwości rozwoju zainteresowań poprzez uczestnictwo w zajęciach dodatkowych. Mężczyzna opowiadał, że „ambitne osoby z małych miejscowości, mimo że były ambitne, mimo że chciały, one były przez te dojazdy ograniczone, naprawdę. Bo nie zostawały na kółku, nie chodziły na dodatkowe zajęcia” (ŻUR4M). Nauczyciel wspominał, że w jego szkole niektóre osoby „były też tak zdeterminowane, że potrafiły wracać do swojej miejscowości na piechotę jakieś pięć kilometrów” (ŻUR4M), czyli około godziny marszu w jedną stronę.

Dostępność komunikacji publicznej jest szczególnie istotna dla uczniów szkół ponadpodstawowych. Gminy nie są zobligowane do organizowania transportu do tego typu szkół, zatem uczniowie muszą korzystać z usług publicznych lub prywatnych przewoźników. Szkoły średnie, w przeciwieństwie do podstawowych, nierzadko są położone dalej od miejsca zamieszkania. Domniemywać zatem można, że uczniowie zamiast decydować się na edukację w szkole o interesującym ich profilu, będą kierować się przy wyborze dostępnością transportu zbiorowego. Potwierdzają to badania przeprowadzone przez Komornickiego (2019). Autor pokazał, że dostępność transportowa placówek przekłada się na faktyczną możliwość wyboru ścieżki edukacji. Zamieszkanie na obszarach wykluczonych transportowo ogranicza młodzieży wybór placówek edukacyjnych, a tym samym, jak pisał Komornicki „w jakimś stopniu determinuje ich szerzej rozumiane wybory życiowe” (s. 11).

Wnioski

Prezentowany artykuł miał na celu ukazanie różnych aspektów wykluczenia transportowego rozumianego jako ograniczony dostęp do komunikacji zbiorowej. Opierając się na wynikach badań jakościowych realizowanych w trzech miejscowościach w województwie mazowieckim, omówione zostały trzy wymiary wykluczenia transportowego, tj. tzw. wymuszona motoryzacja wynikająca z cięć w połączeniach transportowych, ograniczenia przestrzenne i czasowe oraz dostęp do usług publicznych. Otrzymane wyniki sugerują, że oferta przewozowa w badanych miejscowościach jest niewystarczająca i/lub nieadekwatna do potrzeb mieszkańców. Z wypowiedzi rozmówców z Tczowa i Żuromina wynika, że mają trudności w dotarciu do innych ośrodków miejskich, w których oferowane są podstawowe dobra społeczne i usługi. Jak pokazuje przykład Ostrowi Mazowieckiej, duże wątpliwości budzi też jakość dostępnych połączeń. Mieszkańcy wspominają o długim czasie przejazdu czy niedogodnych godzinach kursowania autobusów.

Przedstawione badanie pozwala na wyciągnięcie wniosków dotyczących zależności jakości życia mieszkańców od dostępności transportu publicznego. Uzyskane wyniki pokazują, że ograniczenia w transporcie zbiorowym i „cięcia” połączeń wpływają na decyzje mieszkańców, ich szanse życiowe i uczestnictwo w aktywnościach. Przedstawione wnioski pokrywają się z obserwacjami Susan Kenyon, Glenna Lyonsa i Jackie Rafferty (2002), którzy dowodzili, że zawodność transportu publicznego może wzmacniać inne wymiary wykluczenia społecznego. Ograniczenia w transporcie zbiorowym są najbardziej odczuwalne przez osoby niezmotoryzowane, wśród których są grupy już wcześniej usytuowane w słabszej pozycji: osoby niezamożne, starsze oraz młodzież. Ze względu na brak możliwości prowadzenia pojazdów, osoby te mogą popadać w izolację i ograniczać swoją codzienną aktywność do działań koniecznych, rezygnować zaś z czynności rekreacyjnych.

Kolejnym wnioskiem, który ujawnił się podczas realizacji niniejszego badania, jest konieczność stworzenia jednolitej bazy rozkładów jazdy integrującej wszystkie środki transportu publicznego oraz wszystkich przewoźników zapewniających przejazdy w danym regionie, na co wskazywał również Ciechański (2020b). Obecnie informacje na temat połączeń są rozproszone i często niekompletne. Nieprzejrzystość rozkładów, brak ich upubliczniania, może ugruntowywać przeświadczenie o zawodności transportu zbiorowego i wzmacniać „uzależnienie od samochodu” (Cairns i in. 2014).

Literatura

- Baran A., 2021, *Raport o stanie gminy Tczów*, Tczów: Urząd Gminy Tczów.
Bauer J., 2021, *Raport o stanie miasta Ostrów Mazowiecka za 2020 rok*, Ostrów Mazowiecka: Miasto Ostrów Mazowiecka.

- Beim M., 2008, „Perspektywy rozwoju transportu publicznego na poznańskich suburbiach”, *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe*, t. 9, nr 11, s. 14–20.
- Beim M., 2009, „Wpływ suburbanizacji na zmianę zachowań transportowych mieszkańców aglomeracji poznańskiej”, *Transport Miejski i Regionalny*, t. 11, s. 2–10.
- Beim M., Błażczek A., Dąbrowska A., Dębiak P., Olczyk A., 2019, „Badania dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie pilskim”, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 22, nr 4 s. 95–118. Doi: 10.4467/2543859XPKG.19.021.11542.
- Beim M., Gadziński J., 2009, „Dostępność przestrzenna lokalnego transportu publicznego w Poznaniu”, *Transport Miejski i Regionalny*, nr 5, s. 10–16.
- Błaszczak Ł., Trojanowska M., Wincewicz A., Zyzik R., 2021, *Srebrząca się gospodarka. Jak uwolnić potencjał seniorów? Policy Paper*, Warszawa: Polski Instytut Ekonomiczny.
- Bubrzycki M., 2019, „Nie ma autobusów z Ostrołęki do Ostrowi Mazowieckiej. Kursy są nieopłacalne”, *Tygodnik Ostrołęcki*, <https://to.com.pl/nie-ma-autobusow-z-ostroleki-do-ostrowi-mazowieckiej-kursy-sa-nieoplacalne/ar/13897074> (dostęp: 16.12.2021).
- Cairns S., Harmer C., Hopkin J., Skippon S., 2014, „Sociological Perspectives on Travel and Mobilities: A Review”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, t. 63, s. 107–117. Doi: 10.1016/j.tra.2014.01.010.
- Carruthers R., Dick M., Saurkar A., 2005, *Affordability of Public Transport in Developing Countries*. Washington DC.: World Bank.
- Church A., Frost M., Sullivan K., 2000, „Transport and Social Exclusion in London”, *Transport Policy*, t. 7, nr 3, s. 195–205. Doi: 10.1016/S0967-070X(00)00024-X.
- Cichuta M., 2021, *Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół*, Wrocław: Komisja ds. Wykluczenia Komunikacyjnego przy Młodzieżowej Radzie Miasta Wrocławia.
- Ciechański A., 2020a, „Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańczy”, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 23, nr 5, s. 34–52. Doi: 10.4467/2543859XPKG.20.030.13247.
- Ciechański A., 2020b, „Zmiany w sieci transportu publicznego na obszarach Beskidu Niskiego i Bieszczad 1990–2019 i ich konsekwencje”, *Studia Regionalne i Lokalne*, t. 81, nr 3, s. 49–77. Doi: 10.7366/1509499538103.
- Currie G., Richardson T., Smyth P., Vella-Brodrick D., Hine J., Lucas K., Stanley J., Morris J., Kinnear R., Stanley J., 2009, „Investigating Links between Transport Disadvantage, Social Exclusion and Well-Being in Melbourne – Preliminary Results”, *Transport Policy*, t. 16, nr 3, s. 97–105. Doi: 10.1016/j.tranpol.2009.02.002.
- Dziennik Ustaw, 2017, *Prawo oświatowe* (Dz.U. z 2017 r. poz. 59).
- E-podróżnik, 2021, <https://www.e-podroznik.pl/> (dostęp: 15.12.2021).
- Fiszer K., 2019, „Mobilis zamyka wszystkie PKS-y: Ostroda, Mława, Mrągowo”, *Transport Publiczny*, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/mobilis-zamyka-wszystkie-pxsy-ostroda-mlawa-mragowo-61917.html> (dostęp: 16.12.2021).
- Frieske K., 2005, „Społeczne wykluczenie: o nicowaniu pojęć”, w: S. Golinowska, E. Tarkowska, I. Topińska (red.), *Ubóstwo i wykluczenie społeczne. Badania. Metody. Wyniki*, Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Pracy i Spraw Socjalnych.
- Gadziński J., 2012, „Lokalizacja przystanków a konkurencyjność transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej”, w: M. Szymczak (red.), *Lokalizacja przystanków a konkurencyjność transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej*, *Biblioteka Aglomeracyjna* (s. 69–90), Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Gadziński J., 2013, *Funkcjonowanie lokalnego systemu transportowego na tle współczesnych procesów urbanizacyjnych. Przykład aglomeracji poznańskiej*, Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Gadziński J., 2016, „Wpływ dostępności transportu publicznego na zachowania transportowe mieszkańców – przykład aglomeracji poznańskiej”, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 19, nr 1, s. 31–42.
- Genca M., 2018, „PKS Radom likwiduje dwa kursy w powiecie zwoleńskim. Samorządy i przewoźnik: od środy, 5 września autobusy wyjadą z gmin Kazanów i Tczów”, *Echo Dnia Radomskie*, <https://echodnia.eu/radomskie/pks-radom-likwiduje-dwa-kursy-w-powiecie-zwolenskim-samorzady-i-przewoznik-od-srody-5-wrzesnia-autobusy-wyjada-z-gmin-kazanow-i-tczow/> (dostęp: 16.12.2021).
- Goliat A., 2021, *Raport o stanie gminy i miasta Żuromin 2020 rok*, Żuromin: Urząd Gminy i Miasta Żuromin.

- Guzik R., 2014, *Dostępność transportowa wybranych miast Małopolski, 2014–2023*, Kraków: Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Departament Polityki Regionalnej.
- Guzik R., Kołoś A., 2021, „Dostępność obszarów wiejskich do miast powiatowych w Polsce transportem publicznym w 2019 r.”, *Przegląd Geograficzny*, t. 93, nr 2, s. 181–206. Doi: <https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2.3>.
- Jarosz M. (red.), 2008, *Wykluczeni: wymiar społeczny, materialny i etniczny*, Warszawa: Instytut Studiów Politycznych PAN.
- Kaufmann J.-C., 2010, *Wywiad rozumiejący*, przeł. A. Kopciak, Warszawa: Oficyna Naukowa.
- Kenyon S., Lyons G., Rafferty J., 2002, „Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of Promoting Inclusion through Virtual Mobility”, *Journal of Transport Geography*, t. 10, nr 3, s. 207–19. Doi: 10.1016/S0966-6923(02)00012-1.
- Koliński K., 2021, „Wykluczenie transportowe uczniów szkół ponadpodstawowych powiatu wągrowieckiego”, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 3, s. 87–101. Doi: 10.7366/1509499538505.
- Komornicki T., 2019, *Polska sprawiedliwa komunikacyjnie*, Warszawa: Fundacja im. Stefana Batorego.
- Komornicki T., Rosik P., Stępnia M., Goliszek S., Kowalczyk K., 2017, *Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014–2020 (aktualizacja)*. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju.
- Kościńska, J., Jarzynowski M., Mencwel J., 2021, *Wykluczenie transportowe w województwie mazowieckim*. Warszawa: Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze.
- Lucas K., 2012, „Transport and Social Exclusion: Where Are We Now?”, *Transport Policy*, t. 20, s. 105–13. Doi: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
- Majewski B., Beim M., 2008, „Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu”, w: T. Czyż, T. Strykiewicz (red.), *Nowe kierunki i metody w analizie regionalnej, Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna* (s. 115–124). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Raczyńska-Buława E., 2017, „Mobilność osób starszych. Dlaczego nie transport publiczny?”, *TTS Technika Transportu Szybowego*, t. 24, nr 1–2, s. 24–34.
- Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępnia M., Kowalczyk K., Guzik R., Kołoś A., Komornicki T., 2017, *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce*, Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- RPO, 2021, „Zapewnić każdemu transport publiczny choć do siedziby władz jego gminy – RPO o wykluczeniu transportowym. Stanowisko Ministra Infrastruktury”, *Biuletyn Informacji Publicznej RPO*, <https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/rpo-wykluczenie-komunikacyjne-zapewnic-transport-publiczny-choc-do-siedziby-gminy> (dostęp 16.12.2021).
- Smagacz-Poziemska M., Bukowski A., Kurnicki K., 2018, „«Wspólnota parkingowania». Praktyki parkowania na osiedlach wielkomiejskich i ich strukturalne konsekwencje”, *Studia Socjologiczne*, nr 1. Doi: 10.24425/119089.
- Szarfenberg R., 2006, *Marginalizacja i wykluczenie społeczne. Wykłady*, Warszawa: Instytut Polityki Społecznej, Uniwersytet Warszawski.
- Taylor Z., 1979, *Przestrzenna dostępność miejskiego systemu transportowego na przykładzie Poznania*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Taylor Z., 1997, „Dostępność miejsc pracy, nauki i usług w obszarach wiejskich jako przedmiot badań geografii społeczno-ekonomicznej – próba analizy krytycznej”, *Przegląd Geograficzny*, t. 69, s. 261–283.
- Taylor Z., 1999, *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, Prace Geograficzne IGI PAN, 171, Warszawa: Wydawnictwo Continuo.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010, „Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej”, *Transport Miejski i Regionalny*, t. 2, s. 19–25.
- Tczów, 2021, Sołectwa. *Gmina Tczów*, <https://tczow.pl/art,539,solectwa.html> (dostęp: 17.12.2021).
- Turner J., Grieco M., 2000, „Gender and time poverty: The neglected socialpolicy implications of gendered time, transport and travel”, *Time & Society*, t. 9, nr 1, s. 129–136. Doi: 10.1177/0961463X00009001007.
- Urząd Statystyczny w Warszawie, 2019, *Województwo Mazowieckie. Podregiony, Powiaty, Gminy*, Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Urząd Statystyczny w Warszawie, 2020, *Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego*, Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Vickery C., 1977, „The time-poor: A new look at poverty”, *Journal of Human Resources*, t. 12, nr 1, s. 27–48.

- Williams J. R., Masuda Y.J., Tallis H., 2016, „A Measure Whose Time Has Come: Formalizing Time Poverty”, *Social Indicators Research*, t. 128, nr 1, s. 265–283. Doi: 10.1007/s11205-015-1029-z.
- Wolański M., Paprocki W., Mazur B., Soczówka A., Jakubowski B., 2016, *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi: diagnoza, analiza zróżnicowania, oddziaływania społeczne, rekomendacje*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza – Szkoła Główna Handlowa.
- Żmuda-Trzebiatowski P., 2016, „Dostępność transportowa, a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym”, *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, t. 17, nr 12, s. 754–759.