



STANISŁAW NAZARUK

John Paul II University in Biała Podlaska,
Poland

ORCID iD: 0000-0001-5620-3980

BARBARA SOKOŁOWSKA

John Paul II University in Biała Podlaska,
Poland

ORCID iD: 0000-0002-9711-122X

GRZEGORZ CZAPSKI

John Paul II University in Biała Podlaska,
Poland

ORCID iD: 0000-0002-1490-7397

WPŁYW WYKLUCZENIA TRANSPORTOWEGO NA DECYZJE EDUKACYJNE MŁODZIEŻY UCZĄCEJ SIĘ. WYNIKI BADAŃ ZE STREFY PRZYGRANICZNEJ POLSKO-BIAŁORUSKIEJ

**THE IMPACT OF TRANSPORT EXCLUSION
ON EDUCATIONAL DECISIONS OF TEENAGE
LEARNERS. RESEARCH RESULTS FROM THE
POLISH-BELARUSIAN BORDER AREA**

ABSTRACT

Aim of the study: According to UNICEF, transport exclusion affects an increasing number of Poles, especially people living in small towns, the elderly, the worse off and the disabled. The lack of basic means of transport makes access to education difficult, especially for people who want to pursue education far from their place of residence. The lack of public transport forces children and young people to use car transport offered by family, friends or neighbors. Children and youth excluded from transport cannot fully use their potential, which was the reason for undertaking research on the topic of transport exclusion. The main objective was to learn about the impact of limited access to the public transport network on the educational decisions of young people living in the Polish-Belarusian border area in the districts of Biała Podlaska and Włodawa.

Material and methods: Quantitative strategies and a survey questionnaire prepared by the researchers were used in the research due to the fact that no standardised measurement tools were found for the aforementioned research problem as of today. The research covered 170 students aged 15–17 from the Biała Podlaska and Włodawa counties Lublin Province.

Research results: The research results analysis shows that some of the surveyed students made their decision to choose a secondary school taking into account access to public transport and possibility of commuting to school. The existing public transport network does not meet the majority of surveyed students, their needs and expectations. It may come as a surprise that a very small number of students take part in extracurricular activities, which may indicate limited access and reduced educational opportunities.

Conclusions: The research results showed some of the reasons for the influence of the accessibility of the public transport network on the educational decisions of young people attending secondary schools, living in the Polish-Belarusian border zone.

KEYWORDS: *pupil, transport exclusion, secondary school, border area, educational decision*

STRESZCZENIE

Cel pracy: Jak podaje UNICEF^[1], wykluczenie transportowe dotyczy coraz większego grona Polaków, dotyczy w szczególności osoby zamieszkujące małe miejscowości, osoby starsze, gorzej sytuowane oraz z niepełnosprawnością. Brak podstawowego środka transportu utrudnia dostęp do edukacji, zwłaszcza dla osób chcących podjąć naukę z dala od swojego miejsca zamieszkania. Brak zbiorowego transportu wymusza na dzieciach i młodzieży korzystanie z transportu samochodowego oferowanego przez

rodzinę, znajomych bądź sąsiadów, co może powodować ograniczenia w zakresie pełnego wykorzystywania potencjału edukacyjnego. Głównym celem było poznanie wpływu dostępności do sieci transportu publicznego na decyzje edukacyjne młodzieży zamieszkałej w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej w dwóch powiatach: bialskim i włodawskim.

Materiał i metody: Zastosowano strategię badań ilościowych i autorski kwestionariusz ankiety z uwagi na fakt, że do wymienionej problematyki badań obecnie nie stwierdzono standaryzowanych narzędzi pomiaru. Badania objęły 170 uczniów w wieku 15–17 lat z terenu powiatów bialskiego i włodawskiego w województwie lubelskim.

Wyniki badań: Z przeprowadzonych badań wynika, że część badanych uczniów decyduje o wyborze szkoły ponadpodstawowej podjęła, biorąc pod uwagę możliwości dojazdu do szkoły. Istniejąca sieć transportu publicznego nie odpowiada większości badanych uczniów, ich potrzebom i oczekiwaniom. Zaskakują bardzo niskie wskaźniki osób biorących udział w dodatkowych zajęciach pozaszkolnych, które mogą wskazywać na ograniczoną do nich dostępność i zmniejszenie szans edukacyjnych.

Wnioski: Wyniki badań pokazały niektóre przyczyny wpływu dostępności do sieci transportu publicznego na decyzje edukacyjne młodzieży uczęszczającej do szkół ponadpodstawowych, zamieszkałej w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej.

SŁOWA KLUCZOWE: *uczeń, wykluczenie transportowe, szkoła ponadpodstawowa, strefa przygraniczna, decyzja edukacyjna*

WPROWADZENIE

Zjawisko wykluczenia społecznego może dotknąć każdego z nas, niezależnie od wieku, płci czy miejsca zamieszkania. Jednym z czynników wymienianych w literaturze przedmiotu, który wpływa na wykluczenie, jest wykształcenie (Mrózek, 2014, s. 47). Szczególnym okresem w życiu człowieka jest moment podejmowania decyzji dotyczącej wyboru zawodu i co z tym ściśle się wiąże, dalszego kierunku kształcenia. Pierwszą taką decyzję, dotyczącą wyboru kierunku kształcenia, młodzi ludzie podejmują po ukończeniu szkoły podstawowej. Ten szczególny moment powinien być bardzo dobrze przemyślany, trwać dłuższy czas, ponieważ wybór odpowiedniej profesji rzutuje na karierę zawodową człowieka i na jego życie osobiste oraz rodzinne (Mielczarek, 2022; Kukla, 2012). Zagadnienie wpływu wykształcenia na różne aspekty życia,

w tym na szanse i porażki opisał wielu badaczy zjawiska wykluczenia społecznego, którzy edukację traktują jako priorytet aktywności społecznej człowieka w obecnym społeczeństwie wiedzy (Church i in., 2000; Sorokin, 2009; Mackett, Thoreau, 2015; Preston, Rajé, 2007; Jaroš, 2017; Kwieciński, 1999). Według jednego z nich (...) *bez dyplomu ukończenia uniwersytetu czy college'u jednostka nie może być faktycznie zatrudniona czy mianowana na wysokie stanowisko, czy to w hierarchii rządowej, czy to w wielu innych sferach* (Sorokin, 2009, s. 166).

Samo pojęcie wykluczenia edukacyjnego oznacza *bardzo niski poziom wykształcenia, powodujący niezdolność do uczestnictwa w ważnych aspektach życia zbiorowego: społecznego, politycznego i gospodarczego* (Muras, 2006; Mielczarek, 2022). Pisząc o wykluczeniu edukacyjnym, należy wskazać czynniki utrudniające dostęp do edukacji, takie jak: czynnik finansowy, ograniczenia dostępu do środków transportu publicznego, czy nawet brak motywacji do dalszego kształcenia. W niektórych publikacjach wymienia się również niską jakość usług edukacyjnych w małych miejscowościach (Kozarzewski, 2008; Włodarczyk, Gańko, 2011).

W aspekcie wykluczenia edukacyjnego odnoszącego się do dzieci i młodzieży należy zwrócić uwagę na możliwość dziedziczenia statusu społeczno-kulturowego, którego kluczowym elementem jest wykształcenie, na co wskazują dane z raportu UNICEF (UNICEF, 2023). Dlatego w tym kontekście powinno się podkreślić rolę szkoły, do której należy wyrównywanie szans edukacyjnych i w związku z tym zapobieganie zjawisku dziedziczenia statusu społecznego (Warzywoda-Kruszyńska, 2011; Górniak, 2007, s. 15). Wypada również zwrócić uwagę na fakt, że oprócz szkoły w budowaniu pozycji społecznej dzieci i młodzieży odgrywają rolę rodzice, szczególnie wykonywany przez nich zawód lub prowadzona firma. W tym kontekście istotnej wagi nabiera również dostępność do warunków kształcenia.

Jak już wcześniej wspomniano, jednym z czynników ograniczających dostęp do edukacji są wymienione ograniczenia albo brak dostępności do środków transportu publicznego, które generują wykluczenie transportowe. Wykluczenie transportowe, zwane w Polsce również komunikacyjnym (ang. *transport based social exclusion* lub *transport related social exclusion*), definiowane jest jako wykluczenie społeczne osoby lub grupy ludzi, oparte na (nie)dostępności transportowej (Jaroš, 2017; Kenyon i in., 2002).

Niektórzy badacze zagadnienia wykluczenia transportowego określają je jako proces, w którym jednostki nie mogą uczestniczyć w różnych aspektach życia społecznego z powodu ograniczonej dostępności do usług i sieci społecznościowych lub z niewystarczającej mobilności w społeczeństwie (Currie i in., 2010; Lucas, 2012; Dulak, Jakubowski, 2018). Wykluczenie transportowe określane jest również mianem wykluczenia komunikacyjnego albo mobilności i jest terminem związanym z ograniczonym dostępem lub trudnościami w korzystaniu z usług transportu publicznego. To zjawisko zazwyczaj wynika z ekonomicznych, geograficznych, socjalnych lub kulturowych barier, które sprawiają, że niektórzy obywatele mają ograniczoną możliwość korzystania z dostępnych środków transportu (Szlapacki, 2024; Ochrowska, 2022). Wykluczenie transportowe może objawiać się w różnych formach, takich jak zupełny brak dostępu do transportu publicznego, niski poziom obsługi komunikacyjnej (np. jeden dogodny autobus dziennie), brak odpowiednich tras rowerowych lub chodników, a także ograniczenie w dostępie do samochodów prywatnych. Definiując wykluczenie transportowe, należy wskazać na jego istotną cechę, a mianowicie na ograniczenie dostępności do środków transportu. Wymienione zjawisko dotyczy w szczególności osoby mieszkające w małych miejscowościach, osoby starsze, gorzej sytuowane oraz osoby z niepełnosprawnością (Kawa, Kuźniar, 2017). Ponadto wysoki poziom dostępności do transportu publicznego wpływa na wysoki poziom dostępu osób dojeżdżających do innych usług (Komornicki, 2019; Kenyon i in., 2002).

Marta Kawa i Wiesława Kuźniar opisały zjawisko wykluczenia transportowego i stwierdziły, że jest ono rodzajem wykluczenia społecznego, ponieważ ogranicza ono również aktywność osób w życiu społecznym (Kawa, Kuźniar, 2017). Podobnie Maciej Błażewski zwrócił uwagę na oddziaływanie wykluczenia transportowego na pozostałe rodzaje wykluczenia (Błażewski, 2019). W Polsce trwa coraz żywsza dyskusja na temat wykluczenia transportowego. W Wielkiej Brytanii badacze zjawiska wykluczenia transportowego John Preston i Fiona Rajé zauważyli, że obszary peryferyjne, położone poza aglomeracjami, stwarzają wielkie wyzwanie w obsłudze transportowej (Preston, Rajé, 2017). Stąd istnieje wymuszona potrzeba zakupu i użytkowania samochodu w celach dostępności. Tego rodzaju sytuacje sprawiają, że rodziny o niskich dochodach ponoszą większe koszty transportu (Rosik i in., 2020).

Graham Currie i in.. zauważyli, że niskie dochody rodziny i brak alternatywnego transportu publicznego są czynnikami wymuszonej motoryzacji (Currie i in., 2010).

Wykluczenie transportowe można określić w wymiarze przestrzennym lub społecznym. W wymiarze przestrzennym odnosi się do obszaru albo terenu, w którym nie ma dostępności do środków transportu publicznego. Natomiast wymiar społeczny dotyczy grup albo grupy osób, które doświadczają ograniczenia w dostępie do wymienionego transportu (Komornicki, 2019). Niektórzy badacze problemu wykluczenia transportowego wymienili kilka dodatkowych form tego rodzaju wykluczenia. Są to:

- wykluczenie fizyczne – odnosi się do systemów transportowych, może powodować trudności fizyczne i/lub psychiczne dla potencjalnych użytkowników;
- wykluczenie geograficzne i wykluczenie z udogodnień – peryferyjne lokalizacje mieszkalne i słabe połączenia transportowe do domu, a także ich brak lub duża odległość do potencjalnych miejsc docelowych;
- wykluczenie ekonomiczne – zbyt wysokie koszty finansowe przemieszczania się uniemożliwiające ludziom podróż lub ją ograniczające;
- wykluczenie czasowe – zapotrzebowanie ludzi na czas konieczny do opieki, pracy zarobkowej, realizacji i innych zobowiązań może ograniczać możliwości podróżowania lub powodować, że mogą oni swobodnie podróżować tylko w określonych chwilach;
- wykluczenie oparte na strachu – strach przed przestępczością i poczucie braku bezpieczeństwa mogą sprawić, że ludzie wolą unikać pewnych miejsc, np. przystanków autobusowych oraz środków transportu;
- wykluczenie przestrzenne – projektowanie, nadzór i zarządzanie przestrzeniami publicznymi, półpublicznymi i sprywatyzowanymi, typu dworce kolejowe, centra handlowe mogą zniechęcać ludzi do przebywania i do korzystania z niektórych systemów mobilności (Church, Frost, Sullivan, 2000).

Nieefektywny transport może powodować wykluczenie transportowe na wiele różnych sposobów. Nie tylko ogranicza dostęp do edukacji, usług zdrowotnych, miejsca pracy, rekreacji oraz innych przedsięwzięć człowieka.

Należy zauważyć, że niskiej jakości transport może być jednym z kluczowych przyczyn wykluczenia. Taki proces prowadzi do obniżenia poziomu dobrostanu, zwłaszcza wrażliwych grup ludności, do których należy zaliczyć osoby zamieszkujące małe miejscowości, osoby starsze, gorzej sytuowane, niepełnosprawne i młodzież dojeżdżającą do szkół (Białobrzaska, 2022). Brak podstawowego środka transportu utrudnia dostęp do edukacji, kultury, służby zdrowia, rynku pracy i innych sfer życia, zwłaszcza osobom rozpoczynającym karierę zawodową. Potrzeba korzystania z efektywnego i dogodnego transportu publicznego jest kluczowa w celu zapewnienia obywatelom możliwości uczestniczenia w życiu społecznym, ekonomicznym i kulturalnym oraz zagwarantowania uczniom i młodzieży dostępności do usług edukacyjnych, biorąc pod uwagę ich prawo do nauki oraz fakt, że młodzież często nie ma jeszcze uprawnień do kierowania samochodem osobowym. Wykluczenie transportowe może mieć długoterminowe skutki dla rozwoju osobowego człowieka, spełnienia aspiracji zawodowych i integracji społecznej. Zatem młodzież jest szczególnie narażona na wykluczenie transportowe ze względu na swoją zależność od transportu publicznego lub transportu zorganizowanego przez rodziców.

Mając na uwadze przedstawioną istotę zjawiska wykluczenia transportowego, należy dostrzec, że dostęp do transportu publicznego jest jednym z niewątpliwie najważniejszych czynników wpływających na szanse edukacyjne młodzieży. Mocno utrudniony dojazd do szkoły lub jego brak może prowadzić do deficytu możliwości wyboru preferowanego zawodu czy kierunku edukacji, a w najgorszym wypadku może mieć wpływ na rezygnację z kontynuowania nauki. A przecież zgodnie z art. 70 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej każdemu obywatelowi przysługuje prawo do nauki, która do ukończenia 18. roku życia jest obligatoryjna. Ponadto, zgodnie z Konstytucją RP, każdemu Polakowi zapewnia się wolność poruszania się oraz wybór miejsca pobytu i zamieszkania (Dz.U. z 1997 r., nr 78, poz. 483).

Brak właściwej obsługi transportowej sprawia, że tysiące młodych ludzi, wbrew swym konstytucyjnym prerogatywom, zostaje pozbawionych możliwości wyboru miejsca pobierania nauki zgodnie ze swoimi możliwościami i oczekiwaniami. Również część osób, wbrew swojemu konstytucyjnemu prawu, chcąc realizować własne aspiracje i wybory edukacyjne, zmuszona jest do długotrwałych pobyków poza rodzinnym domem (osoby mieszkające

w internacie lub bursie). W skrajnych przypadkach prawo do edukacji dla osób zamieszkałych z dala od głównych ciągów transportowych staje się całkowitą fikcją (Olejniczak, 2023; Koliński, 2021). Według danych UNICEF-u obejmujących lata 1993–2016, w Polsce zredukowano ok. 50% połączeń autobusowych. W związku z tym liczba ich pasażerów spadła nawet do 75% w porównaniu z 1989 r. W latach 2014–2020 nastąpił kolejny spadek liczby tras obsługiwanych przez przewoźników. Ograniczenie dostępności albo odcięcie od ofert edukacyjnej, kulturalnej, sportowej i rekreacyjnej dzieci i młodzieży z obszarów wiejskich to również istotna część wykluczenia transportowego (UNICEF, 2023).

Mając na uwadze wymienione zagadnienie dotyczące wykluczenia transportowego i własne zainteresowania naukowe w zakresie wykluczenia edukacyjnego młodzieży w aspekcie transportu publicznego, opracowano projekt badań, którego celem uczyniono poznanie decyzji edukacyjnych młodzieży uczęszczającej do szkół ponadpodstawowych, zamieszkałej w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej z uwzględnieniem dostępności do sieci transportu publicznego. Teren badań wybrano celowo z uwagi na fakt zamieszkania badaczy w wymienionej strefie przygranicznej.

CHARAKTERYSTYKA TERENU BADAŃ

W Polsce, w województwie lubelskim, dwa powiaty – bialski i włodawski – bezpośrednio graniczą z Białorusią. Wschodnie granice tych powiatów stanowią granicę Polski i jednocześnie Unii Europejskiej z Białorusią. Strefa przygraniczna polsko-białoruska obejmuje obszar gmin sięgający nie dalej niż 30 km od granicy. Stolicą powiatu bialskiego jest miasto Biała Podlaska. Powierzchnia tego powiatu wynosi ok. 2755 km². Pod względem obszaru jest to największy powiat w województwie lubelskim oraz trzeci co do wielkości powiat na obszarze Polski. Na dzień 30 czerwca 2020 r. liczba ludności w powiecie bialskim wynosiła 109 958 osób. W porównaniu z województwem lubelskim i całym krajem wskaźniki te były znacznie wyższe. Powiat włodawski zajmuje powierzchnię 1256 km², co stanowi 5,0% powierzchni województwa

lubelskiego. Skupia na swoim obszarze 42 794 mieszkańców. Należy do najsłabiej zaludnionych na Lubelszczyźnie. Jego siedzibą jest miasto Włodawa.

Znamionną datą w funkcjonowaniu transportu publicznego w powiecie bialskim był 2011 r., w którym nastąpiła likwidacja PKS-u w Białej Podlaskiej (Charnavalau i in., 2022). Wówczas połączenia przejęły ościenne firmy transportowe i busy prywatnego przewoźnika Garden Service. Natomiast we Włodawie sprywatyzowanie PKS-u miało miejsce w 2016 r. (Dulak, Jakubowski, 2018). Firma Transportowo-Usługowa *TRANS-MAR* Stanisław Marciniak przejęła PKS w powiecie włodawskim.

PROCEDURA I METODY BADAŃ

Głównym celem badań była diagnoza wyborów edukacyjnych młodzieży dojeżdżającej do szkół ponadpodstawowych w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej w aspekcie dostępności do sieci transportu publicznego.

Główny problem badań sformułowano w formie pytania:

Czy na wybór edukacji w szkole ponadpodstawowej młodzieży zamieszkałej w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej może mieć dostępność do sieci transportu publicznego?

W badaniu zastosowano nielosowy, okolicznościowo-celowy dobór próby, który polega na tym, że badacz nie losuje próby z całej populacji, ale celowo wybiera osoby, które pasują do profilu, jaki go interesuje (Brzeziński, 1984). Badani zostali dobrani na podstawie miejsca zamieszkania, wieku i lokalizacji szkoły ponadpodstawowej. Ankietowani to młodzież w wieku 15–17 lat, uczęszczająca do szkół ponadpodstawowych i dojeżdżająca z miejsca zamieszkania do miejsca kształcenia, czyli szkoły ponadpodstawowej. Część badanych dojeżdża do szkoły codziennie, niektórzy korzystają z miejsc zbiorowego zakwaterowania, np. internatu, bursy, stacji. Badania przeprowadzono z wykorzystaniem metody sondażu diagnostycznego i autorskiego narzędzia badawczego zwanego kwestionariuszem ankiety, którego treść pytań dotyczyła wyboru szkoły ponadpodstawowej, udziału w zajęciach pozalekcyjnych i pozaszkolnych, korzystania z usług transportu publicznego.

Opracowanie autorskiego narzędzia wynikało z braku standaryzowanych narzędzi pomiaru do badanego problemu. Przed rozpoczęciem właściwego badania w jednej szkole, wśród 20 uczniów dojeżdżających do tej szkoły przeprowadzono tzw. badania wstępne, których celem było dopracowanie pytań i udoskonalenie procedury badawczej.

Ustalono zmienne niezależne, takie jak: wiek młodzieży, miejsce zamieszkania, lokalizacja szkoły ponadpodstawowej, rodzaj transportu publicznego, częstotliwość kursów. Zmienne zależne to dostępność do sieci transportu publicznego, jakość dojazdu do szkoły i z powrotem, propozycje poprawy transportu zbiorowego. W odniesieniu do wymienionych zmiennych określono wskaźniki empiryczne, którymi będą odpowiedzi badanych osób na konkretny temat, czyli podane przez nich odpowiedzi w kwestionariuszu ankiety.

Prośbę o zgodę na przeprowadzenie badań wysłano do dziewięciu szkół ponadpodstawowych i ostatecznie dyrektorzy z siedmiu udzielili zezwolenia. Dystrybucję ankiet przeprowadzono za pośrednictwem internatów i burs szkolnych oraz pomocy wychowawców klas. Badania przeprowadzono w październiku 2024 r. Wszystkie badane osoby zadeklarowały jako miejsce stałego zameldowania miejscowości inne niż lokalizacja szkoły, w której przeprowadzano badania sondażowe. Wykaz szkół ponadpodstawowych, z których uczniowie wzięli udział w badaniu, przedstawiono w poniższej tabeli.

Ogółem w badaniu wzięło udział 170 uczniów. Większość respondentów stanowili uczniowie z Zespołu Szkół im. Adama Naruszewicza w Janowie Podlaskim w powiecie bialskim, w drugiej kolejności uczniowie z Zespołu Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego im. Wincentego Witosa w Leśnej Podlaskiej, również w tym samym powiecie.

Tabela 1. *Liczba badanych i nazwy szkół ponadpodstawowych*

Lp.	Nazwa szkoły	Ogółem	
		N	%
Powiat bialski			
1.	Zespół Szkół im. Adama Naruszewicza w Janowie Podlaskim	42	24,7
2.	Zespół Szkół im. Władysława Stanisława Reymonta w Małaszewiczach	25	14,7
3.	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego im. Wincentego Witosa w Leśnej Podlaskiej	38	22,3
Powiat włodawski			
4.	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego im. Ireny Kosmowskiej	25	14,7
5.	I Liceum im. Tadeusza Kościuszki	16	9,5
6.	II Liceum Ogólnokształcące im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego	10	5,9
7.	Zespół Szkół Zawodowych Nr 1	14	8,2
	Ogółem	170	100,00

Źródło: opracowanie własne.

WYNIKI BADAŃ

Badania pokazały, że 32% osób z badanej grupy decyzję o wyborze szkoły ponadpodstawowej podjęło, biorąc pod uwagę możliwości dojazdu do szkoły, w której chcą się uczyć. Badani stwierdzili, że dojazd z domu rodzinnego do szkoły zapewnia im komunikacja środkami transportu publicznego, głównie busami. Do Zespołu Szkół im. Władysława Stanisława Reymonta uczniowie dojeżdżają pociągiem kursującym na linii Biała Podlaska – Terespol. Pozostali, podejmując decyzję o wyborze szkoły, kierowali się możliwością zamieszkania w internacie lub bursie, a nawet na stacji, znikoma część uczniów dojeżdża rowerem.

Podejmując decyzję o wyborze zawodu, a w związku z tym szkoły, badani uczniowie brali pod uwagę kilka czynników. Na pierwszym miejscu wymienili zainteresowanie zawodem, a na drugim komunikację środkami transportu publicznego, czyli dojazd do szkoły, w dalszej kolejności opinię o szkole czy sugestie kolegów.

W trakcie pobierania nauki większość badanych – 52% – mieszka w domu rodzinnym i dojeżdża do szkoły przeważnie busami, ale już 35% w dni powszednie mieszka w internacie lub bursie, zaś w weekendy w domu rodzinnym. Niewielki odsetek badanych, 8%, wymieniło stancję, a pozostałe 5% wskazało na inne możliwości.

Na pytanie o rodzaj środka transportu, z którego badani korzystają najczęściej w drodze z miejsca zamieszkania do szkoły, najwięcej osób wskazało na komunikację zbiorową środkami transportu, jakim są busy prywatnego przewoźnika (60%), w drugiej kolejności na samochód osobowy jako pasażer (21%) i inne środki (19%)

Korzystanie z transportu zbiorowego, głównie busów i mikrobusek, a nie autobusów Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS), wynika z przeprowadzonej prywatyzacji PKS-u, ale ma również związek ze specyfiką terenu przygranicznego polsko-białoruskiego, gdzie większość mieszkańców utrzymuje się z pracy w rodzinnych gospodarstwach rolnych, położonych w miejscowościach na peryferiach powiatów, i dowóz dziecka do szkoły w godzinach porannych, a potem odbiór ze szkoły po południu jest utrudniony ze względu na wykonywane prace w gospodarstwie oraz odległości. Uczniowie z miejscowości oddalonych od szkoły, z których nie ma bezpośredniego połączenia, mieszkają w internacie lub bursie. Takim przykładem są uczniowie z Zespołu Szkół im. Adama Naruszewicza w Janowie Podlaskim, kształcący się w zawodzie technik hodowca koni, którzy mieszkają w internacie.

Niewielki odsetek osób, 11%, wskazało, że w przejazdach do/ze szkoły musi się przesiadać. Pozostałe 89% badanych korzysta z bezpośrednich połączeń, co ma istotne znaczenie w skróceniu czasu dojazdu.

Badania pokazały, że uczniowie dojeżdżający do szkoły komunikacją publiczną (busami) i kolejową, korzystają z wykupionego biletu miesięcznego, co znacznie obniża poniesione przez nich koszty transportu.

Uczniowie dojeżdżający do szkoły busami i pociągami ocenili ich jakość na bardzo różnym poziomie. Oceny bardzo dobre wskazało 35% osób, dobre 25%, dostateczne 25% i niedostateczne 15%. Wskazane dość niskie oceny usług transportu publicznego mogą budzić pewne zdziwienie i pytanie o ich przyczyny. Wynikać to może w pewnym stopniu z dość zmonopolizowanego rynku transportowego (jeden właściciel Garden Service) obsługującego

miejsowości przygraniczne powiatów bialskiego i włodawskiego (Firma Transportowo-Usługowa *TRANS-MAR*).

Badani ocenili częstotliwość kursów busami i koleją w większości, czyli 57%, dobrze, ale 32% dostatecznie, a 11% niedostatecznie. Z podanych niskich ocen należy wnioskować, że uczniowie potrzebują zwiększenia częstotliwości kursów z miejsca zamieszkania do szkoły i z powrotem do domu.

Badani uczniowie udzielili odpowiedzi na pytanie dotyczące wiedzy o osobach w ich środowisku, które po ukończeniu szkoły podstawowej zaniechały kontynuacji nauki z powodu braku możliwości dojazdu do szkoły ponadpodstawowej. Aż 1,5% badanych udzieliło odpowiedzi twierdzącej, zaś 98,5% napisało, że *nie*. Zatem może niepokoić odsetek odpowiedzi 1,5%, wskazujący na fakt, że są absolwenci szkół podstawowych, mieszkający w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej, którzy mają ograniczony dostęp do kontynuowania nauki w szkole ponadpodstawowej. Warto podjąć działanie diagnozujące ten problem.

Badanych uczniów zapytano również o propozycje w zakresie poprawy efektywności transportu zbiorowego z miejsca zamieszkania do szkoły i z powrotem. Pozyskane odpowiedzi przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. *Propozycje poprawy transportu zbiorowego*

Lp.	Zestawienie propozycji	Odpowiedzi %
1.	Wprowadzenie zmian w rozkładzie kursów z uwzględnieniem godziny zajęć szkolnych i pozalekcyjnych	82,0
2.	Obniżenie ceny/kosztów biletów	84,0
3.	Zwiększenie częstotliwości kursów w tygodniu i <u>weekendy</u>	32,0
4.	Wprowadzenie kursów do miejscowości położonych na peryferiach powiatu	11,0
5.	Wprowadzenie wspólnych dla kilku przewoźników biletów miesięcznych	8,0
6.	Inne	25,0

(odpowiedzi nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli zaznaczyć kilka odpowiedzi)

Źródło: opracowanie własne.

Z podanych odpowiedzi najwięcej propozycji wskazuje na wprowadzenie zmian w rozkładzie kursów, aby był bardziej dopasowany do zajęć szkolnych i pozalekcyjnych, w drugiej kolejności zwrócono uwagę na potrzebę obniżenia cen biletów i zwiększenie częstotliwości kursów. Te propozycje warto rozważyć, biorąc pod uwagę profil i potrzeby klienta transportu zbiorowego, ale również uwzględniając specyfikę geograficzną i ekonomiczną strefy przygranicznej polsko-białoruskiej.

Podobnie jak o podjęciu decyzji edukacyjnej (o wyborze szkoły) w pewnej mierze decyduje dostępność komunikacyjna danej placówki, również dodatkowe zajęcia zarówno szkolne, jak i pozaszkolne (różne aktywności), są powiązane z dostępnością komunikacyjną. Spośród zajęć dodatkowych w szkole najwięcej wskazań uzyskiwały zajęcia wyrównawcze z przedmiotów: matematyka, fizyka, chemia, język angielski (32%), a poza szkołą korepetycje (21%). W tabeli 3 przedstawiono uczestnictwo badanych uczniów w dodatkowych zajęciach szkolnych i poza szkołą.

Tabela 3. *Udział badanych w zajęciach szkolnych i pozaszkolnych*

Lp.	Rodzaj zajęć	Zajęcia dodatkowe w szkole	Zajęcia pozaszkolne
		%	%
1.	Zajęcia wyrównawcze z przedmiotów: matematyka, fizyka, chemia, język angielski	32,0	0,0
2.	Zajęcia sportowe	14,0	4,5
3.	Koła zainteresowań	8,0	0,0
4.	Kursy/szkolenia	5,0	6,0
5.	Korepetycje	0,0	21,0
6.	Inne	2,0	5,5

(odpowiedzi nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli zaznaczyć kilka odpowiedzi)

Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę liczbę uczestniczących w badaniu uczniów (N=170), zaskakują bardzo niskie wskaźniki osób angażujących się w dodatkowe zajęcia, odbywające się w godzinach popołudniowych na terenie szkoły, co może wskazywać na ograniczoną do nich dostępność i zmniejszenie szans edukacyjnych. Jeszcze niższe wskaźniki odnotowano w przypadku korzystania

z różnego rodzaju oferty zajęć odbywających się poza szkołą, np. w domu kultury. Uzyskane wyniki z przeprowadzonych badań są podobne wśród uczniów z powiatów bialskiego i włodawskiego, dlatego dane przedstawiono w jednym zestawieniu w tabeli 3.

W kwestionariuszu ankiety umieszczono pytania mające na celu poznanie dalszych planów edukacyjnych uczniów, po ukończeniu przez nich szkoły. W odniesieniu do całej badanej grupy 75% respondentów po ukończeniu szkoły ponadpodstawowej planuje kontynuować naukę, głównie na studiach, ale kilka osób wymieniło szkołę policealną. Zatem, posiadając wiedzę dotyczącą zamiarów w zakresie kontynuacji edukacji przez młodzież, należy rozpoznać, w jaki sposób aktualna oferta publicznego transportu zbiorowego ma wpływ na decyzję respondentów o dalszej nauce. Niekoniecznie wpływ ten może być większy niż dla lokalizacji miejsca nauki w szkołach ponadpodstawowych, co z pewnością będzie przedmiotem kolejnej diagnozy.

DYSKUSJA

W literaturze krajowej i zagranicznej znajdują się nieliczne opracowania o tematyce wykluczenia transportowego. Badania krajowe w zakresie wykluczenia transportowego, szczególnie w małych miejscowościach, przeprowadził zespół pod kierunkiem Michała Wolańskiego (Wolański i in., 2016). Zrealizował on projekt oceniający wykluczenie transportowe w 10 powiatach w Polsce, w tym w powiecie bialskim, w który częściowo wpisują się badania przedstawione w tym artykule. Niestety, nie odnotowano badań krajowych, uwzględniających powiat włodawski lub inne powiaty graniczące z Białorusią. W opracowanym raporcie z badań zespół naukowy M. Wolańskiego zauważył w powiecie bialskim duży problem z komunikacją transportową w przypadku osób zamieszkujących miejscowości poza siedzibą gminy, a szczególnie po likwidacji PKS w Białej Podlaskiej, co miało miejsce w 2011 r. Problem wynika z braku opłacalności na trasach do małych miejscowości w związku z małą liczbą pasażerów. W konsekwencji osoby z tych miejscowości mają ograniczony dostęp do rynku pracy, do opieki zdrowotnej, rehabilitacji, ośrodków kultury, a nawet integracji społecznej. Podobny problem dotyczy uczniów

z małych miejscowości, to właśnie oni, często z powodu braku lub niedostosowania do połączeń autobusowych, sami dojeżdżają do szkoły rowerem lub też są podwożeni przez rodziców, ewentualnie przemieszczają się pieszo albo mieszkają w internacie lub bursie.

Jak ukazały badania zespołu M. Wolańskiego, często uczniowie, z powodu braku publicznego połączenia transportowego, planują uczęść w szkole ponadpodstawowej blisko swojego miejsca zamieszkania. O tyle dobrze, że uczniowie szkół podstawowych korzystają z transportu autobusowego gminnego lub zleconego przez gminę firmom transportowym. Natomiast uczniowie szkół ponadpodstawowych nie mają już takich możliwości i muszą sami, na własną rękę, szukać środka lokomocji, aby dojechać do swojej szkoły. Problemem może być również awaryjność często wieloletnich i wysłużonych autobusów. Brak dostosowania rozkładu godzin odjazdów busów może również ograniczać uczniom udział w zajęciach pozalekcyjnych. Z tego powodu część uczniów nie korzysta z dodatkowych zajęć organizowanych w szkole i poza nią, co może być powodem ich wykluczenia edukacyjnego, utraty możliwości udziału w zajęciach rozwijających zainteresowania lub przygotowujących do egzaminu zawodowego czy maturalnego, nie wspominając, że osoby młode mają też ograniczony dostęp do kina, basenu i innych aktywności. Wyniki badań własnych z powiatów bialskiego i włodawskiego pokazały, że 32% młodzieży z badanej grupy podjęło decyzję o wyborze szkoły ponadpodstawowej, biorąc pod uwagę możliwości dojazdu transportem publicznym, głównie busami i koleją. Podejmując decyzję o wyborze zawodu, a w związku z tym szkoły, badani uczniowie brali pod uwagę dojazd do szkoły środkami transportu publicznego.

Badania ogólnopolskie, przeprowadzone przez Patrycję Pyrę (2024), pokazały związek między jakością życia mieszkańców z wybranych powiatów a dostępnością transportu publicznego, z uwzględnieniem wskaźników jakości edukacji. W wyniku przeprowadzonych badań zidentyfikowano regiony szczególnie wymagające inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej. Również Krystian Koliński, przeprowadzając badania w powiecie wągrowieckim, określił poziom dostępności uczniów do szkół ponadpodstawowych z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego. Uczniowie ze wsi i małych miast są zmuszeni do korzystania z samochodu, w przeciwnym razie czekają ich utrudnienia w dostępie do edukacji (Koliński, 2021).

Transport publiczny jest istotnym elementem określającym dostępność do usług edukacyjnych, określa również poziom życia i szanse rozwojowe obszarów wiejskich (Guzik, Kołoś, 2021).

Przeprowadzone badania w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej pokazały również ocenę młodzieży dotyczącą częstotliwości kursów (busy i kolej) z domu do szkoły i z powrotem oraz w zakresie jakości usług transportu publicznego. Niestety w zakresie częstotliwości kursów nie stwierdzono ocen bardzo dobrych, najwięcej było ocen dobrych, 57%, i nawet oceny niedostateczne. Wymienione oceny badanych uczniów wskazują na potrzebę zwiększenia częstotliwości kursów.

Uczniowie dojeżdżający do szkoły busami i pociągiem ocenili jakość transportu publicznego na bardzo różnym poziomie. Oceny bardzo dobre wskazało tylko 35% osób, dostateczne 25% i niedostateczne 15%. Wskazane niskie oceny usług transportu publicznego mogą budzić pewne zaniepokojenie i rodzić pytania o przyczyny takiego stanu.

PODSUMOWANIE I REKOMENDACJE

Z analizy przeprowadzonych badań wynika, że badana grupa uczniów ze szkół ponadpodstawowych akcentuje problem niedostatecznej ilości połączeń, bądź zwraca uwagę na ich zupełny brak w odniesieniu do poszczególnych miejscowości położonych na peryferiach powiatu. Istniejąca sieć transportu publicznego nie odpowiada w zdecydowanej większości obecnym potrzebom i oczekiwaniom uczniów ze szkół ponadpodstawowych, zlokalizowanych w strefie przygranicznej w powiatach bialskim i włodawskim. Szkoły, do których dojeżdżają uczniowie, są odległe od centrów administracyjnych obszarów przygranicznych. W powiecie bialskim ta odległość dotyczy dojazdu do miasta Biała Podlaska, a we włodawskim do miasta Włodawy. Dojazd do szkół w stolicy województwa lubelskiego z terenów przygranicznych praktycznie nie jest brany pod uwagę przez badanych ze względu na odległość wynoszącą ok. 140 km z Białej Podlaskiej, a z Włodawy 90 km.

Badania pokazały, że część osób z badanej grupy, podejmując decyzję o wyborze szkoły ponadpodstawowej, brała pod uwagę możliwości dojazdu

do szkoły środkami transportu publicznego. Nie są oni w stanie dojeżdżać środkami własnymi, ze względów ekonomicznych, braku prawa jazdy, rodzinnych i in.

Miejscowości przygraniczne oddalone od ośrodków powiatowych i stolicy województwa lubelskiego, w których znajdują się wymienione szkoły ponadpodstawowe (tab. 1), ale przede wszystkim słabe połączenia (niskie oceny jakości i częstotliwości kursów), mogą zniechęcać młodych ludzi do kontynuacji nauki w wybranym przez siebie zawodzie, a nawet generować wykluczenie edukacyjne. Ponadto wysokie koszty dojazdów do szkół i pobytu w bursie, internacie lub stacji mogą również pogłębiać inne rodzaje wykluczenia, np. społeczne i ekonomiczne. Wskazane czynniki niewątpliwie utrudniają edukację zgodną z zainteresowaniami i aspiracjami badanej grupy uczniów.

Przeprowadzone badania pokazały w pewnym stopniu przyczyny hamujące częściowe rozwiązanie problemów generujących wykluczenie transportowe w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej. Dlatego sformułowano kilka rekomendacji adresowanych do samorządów i właścicieli środków transportu publicznego:

- Wskazane jest prawidłowe rozpoznanie rzeczywistej skali wykluczenia transportowego i związanych z nim potrzeb transportowych. W przeciwnym wypadku nie będzie możliwe podjęcie właściwie skierowanej interwencji, by ograniczyć liczbę osób, których dostęp do usług edukacyjnych i realizacji potrzeb zdobycia wykształcenia zawodowego jest mocno utrudniony z powodu braku częściowej lub pełnej możliwości przemieszczania się do szkoły, zwłaszcza poza obręb miejscowości zamieszkania.
- Zaleca się stworzenie jednolitych obligatoryjnych ujednoliconych baz rozkładów jazdy oraz przystanków integrujących wszystkie środki transportu publicznego w miejscowościach w strefie przygranicznej polsko-białoruskiej wraz przyjazną aplikacją umożliwiającą korzystanie z nich, co w przypadku młodych ludzi objętych badaniem jest bardzo oczekiwane.
- Istnieje potrzeba rozważenia wprowadzenia przez samorządy darmowego lokalnego transportu publicznego albo wypracowania optymalnego modelu dofinansowania transportu publicznego przez te samorządy, aby zwiększyć częstotliwość komunikacji transportowej, a tam, gdzie będzie to bardziej ekonomiczne, stosowanie alternatywnych środków transportu

publicznego. Szczególnie ta ostatnia opcja dotyczy miejscowości słabo zaludnionych, a przecież w ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym zapisano, że do zadań własnych gminy należy zapewnienie lokalnego transportu zbiorowego (Dz.U. z 1990 r., nr 16, poz. 95).

Mając na uwadze wyniki badań i wnioski, należy się zastanowić, w jaki sposób czerpać z dobrych wzorców, bowiem w Polsce zdecydowanie brakuje dyskusji na temat alternatywnych form transportu publicznego. Zdecydowanie należy podjąć dyskusję nad publicznym transportem, który wymaga większego zróżnicowania terytorialnego i szczególnie na poziomie lokalnym powinien być ściśle zintegrowany z polityką edukacyjną. Potrzeba podjęcia dyskusji na temat wykluczenia transportowego wynika z wielu powodów, ale czynnik demograficzny jest kluczowy, ponieważ ograniczony dostęp do transportu publicznego lub całkowity jego brak powoduje wyludnianie się miejscowości i zatrzymywanie rozwoju lokalnego poszczególnych gmin. Przedstawione w artykule niektóre problemy wskazują, że istnieje potrzeba podjęcia działań w zakresie modyfikacji polityki transportowej, szczególnie w samorządach.

REFERENCES

- Białobrzeska K. (2022). *Wykluczenie transportowe seniorów*. *Studia Pedagogiczne. Problemy Społeczne, Edukacyjne i Artystyczne*, 41, 209–226. DOI: 10.25951/9578.
- Błażewski, M. (2019). *Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego*. W: J. Blicharz, T. Kocowski, M. Paplicki (red.), *Spółdzielnie socjalne oraz organizacje pozarządowe wsparciem dla zagrożonych wykluczeniem* (s.11–20). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Brzeziński, J. (1984). *Elementy badań psychologicznych*. Warszawa: PWN.
- Charnavalau, A., Szymańska, E.J., Czapski, G. (2022). *The Impact of Transport Exclusion on the Local Development of Biała County*. *Sustainability*, 14, 6, <https://doi.org/10.3390/su14095674>.
- Church, A., Frost, M., Sullivan, K. (2000). *Transport and social exclusion in London*. *Transport Policy*, 7(3), 195–205, [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X).
- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodick, D., Hine J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, L., Kinnear, R., Stanley, J. (2010). *Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—updated results*. *Research in Transportation Economics*, 29(1), 287–295, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2010.07.036>.
- Dulak, M., Jakubowski, B. (2018). *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*. Kraków: Klub Jagielloński, <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku/> (dostęp: 17.11.2024).
- Guzik, R., Kołoś, A. (2021). *Dostępność obszarów wiejskich do miast powiatowych w Polsce transportem publicznym w 2019 r.* *Przegląd Geograficzny*, 93, 2, 181–206. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2.3>
- Górniak, K. (2007). *System edukacji wobec ubóstwa i wykluczenia społecznego*. W: E. Tarkowska (red.), *Ubóstwo i wykluczenie społeczne młodzieży* (s. 29–33). Warszawa: Instytut Pracy i Spraw Socjalnych.
- Jaroś, V. (2017). *Social and transport exclusion*. *Geographia Polonica*, 90(3), 247–263. <https://doi.org/10.7163/GPol.0099>.
- Kawa, M., Kuźniar, W. (2017). *Skala zagrożenia ubóstwem i wykluczeniem społecznym. Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy*, 51(3), 329–339. DOI:10.15584/nsawg.2017.3.26.
- Kenyon, K., Lyons, G., Rafferty, J. (2002). *Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of Promoting Social Exclusion Through Virtual Mobility*. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207–219. DOI:10.1016/S0966-6923(02)00012-1.
- Koliński, K. (2021). *Wykluczenie transportowe uczniów szkół ponadpodstawowych powiatu węgrowskiego*. *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(85), 202. DOI:10.7366/1509499538505.

- Komornicki, T. (2019). *Polska Sprawiedliwa Komunikacyjnie*. Warszawa: Fundacja im. Stefana Batorego, s. 11–12.
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz.U. z 1997 r., nr 78, poz. 483.
- Kozarzewski, P. (2008). *Wykluczenie edukacyjne*. W: M. Jarosz (red.), *Wykluczeni. Wymiar społeczny, materialny i etniczny* (s. 137–176). Warszawa: Instytut Studiów Politycznych PAN.
- Kukła, D. (2012). *Aspekty planowania kariery edukacyjno-zawodowej przez młodzież sprawiającą problemy wychowawcze*. W: I. Motow (red.), *Readaptacja społeczna nieletnich w Polsce po transformacji ustrojowej* (s. 31–45). Częstochowa: Wydawnictwo KONIKA.
- Kwieciński, Z. (1999). *Edukacja wobec nadziei i zagrożeń współczesności*. W: J. Gnitecki, J. Rutkowiak (red.), *Pedagogika i edukacja wobec nadziei i zagrożeń współczesności*. Materiały z III Ogólnopolskiego Zjazdu Pedagogicznego (s.19–36). Warszawa –Poznań: Polskie Towarzystwo Pedagogiczne.
- Lucas, K. (2012). *Transport and social exclusion: Where are we now?* *Transport Policy*, 20, 105–113. DOI:10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
- Mackett, R. Thoreau, R. (2015). *Transport, social exclusion and health*. *Journal of Transport & Health*, 2, 610–617. DOI:10.1016/j.jth.2015.07.006.
- Mielczarek, M. (2022). *Wykluczenie edukacyjne jako jedno z zagrożeń wykluczenia społecznego nieletnich z młodzieżowych ośrodków wychowawczych*. *Roczniki Pedagogiczne*, 14(3), 87–102, <https://doi.org/10.18290/rped22143.5>.
- Mrózek, Ł. (2014). *Zjawisko wykluczenia społecznego więźniów i osób opuszczających ośrodki penitencjarne. Analiza problemu i możliwości przeciwdziałania zjawisku*. *Studia Socialia Cracoviensia*, 2(11), 45–59.
- Muras, M. (2006). *Wykluczenie i integracja społeczna a rozwój zrównoważony*. W: *Wykluczenie i integracja społeczna w Polsce. Ujęcie wskaźnikowe* (s. 34–50). Warszawa: UNDP i MPiPS, http://rszarf.ips.uw.edu.pl/wykluczenie/raport_undp.pdf.
- Ochrowska, J. (2022). *W ogóle autobusu nie widać. Życie na obszarach wykluczenia transportowego*. *Studia Regionalne i Lokalne*, 2(88), 108–121. DOI: 10.7366/1509499528807.
- Olejniczak, K. (2023). *Dzieci wykluczone transportowo nie mają takich szans, jak ich rówieśnicy*. Portal Samorządowy, Październik 2023, <https://www.portalsamorzadowy.pl/polityka-i-spolescenstwo/dzieciwykluczone-transportowo-nie-maja-takich-szans-jak-ich-rowiesnicy,492272.html> (dostęp: 10.09.2024).
- Preston, J., Rajé, F. (2007). *Accessibility, mobility and transport-related social exclusion*. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151–160. DOI:10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002.
- Pyra, P. (2024). *Wykluczenie transportowe a jakość życia w polskich powiatach*. <https://ruj.uj.edu.pl/entities/publication/0b2c933d-2738-4ae6-ac0d-82d53c35b89d> (dostęp: 10.11.2024).

- Making the Connections: *Final Report on Transport and Social Exclusion*. (2003). *Report by the Social Exclusion Unit*. London, UK, Social Exclusion Unit, www.ilo.org/publications/making-connections-final-report-transport-and-social-exclusion (dostęp: 10.11.2024).
- Rosik, P., Komornicki, T., Goliszek, S., Duma, P. (2020). *Dostępność potencjałowa regionów w Europie – zasięg przestrzenny, długość podróży i efekt granicy* (EU-ROAD-ACC). *Prace Geograficzne*, 270. DOI:10.7163/9788361590071.
- Sorokin, P.A. (2009). *Ruchliwość społeczna*. Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Filozofii i Socjologii PAN.
- Szłapacki, W. (2024). *Dostępność transportu publicznego w wybranych średniej wielkości miastach Pomorza Środkowego*. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 71, 31–48. <https://doi.org/10.14746/rrpr.2024.71.04>.
- UNICEF. (2023). *Dzieci wykluczone transportowo nie mają takich szans, jak ich rówieśnicy*, www.portalsamorzadowy.pl/polityka-i-spolnoczenstwo/dzieci-wykluczone-transportowo-nie-maja-takich-szans-jak-ich-rowiesnicy,492272.html?mp=promo (dostęp: 12.09.2024).
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 1990 r., nr 16, poz. 95).
- Warzywoda-Kruszyńska, W. (2011). *Badania nad ekologią i dziedziczeniem biedy w wielkim mieście*. Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Filozofii i Socjologii PAN.
- Włodarczyk, J., Gańko, N. (2011). Wykluczenie edukacyjne. *Dziecko Krzywdzone. Teoria Badania Praktyka*, 10(3), 61–73.
- Wolański, M., Paprocki, W., Mazur, B., Soczówka, A., Jakubowski, B. (2016). *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Szkoła Główna Handlowa.

ENDNOTES

- [1] United Nations Children's Fund – Fundusz Narodów Zjednoczonych na rzecz Dzieci, więcej na: <https://unicef.pl/co-robimy/baza-wiedzy/raporty-unicef/wykluczenie-transportowe-dzieci-i-młodzieży-raport-z-badan> [10.11.2024]