

Wykluczenie transportowe seniorów

Transport exclusion of seniors

DOI 10.25951/9578

Wstęp

Wykluczenie społeczne jest zjawiskiem szczególnie dotkliwym, mającym wpływ na funkcjonowanie człowieka w otaczającej go rzeczywistości społecznej. Jak podkreśla Giddens, odnosi się ono do sytuacji, w której jednostki oraz całe grupy społeczne zostają pozbawione pełnego uczestnictwa w życiu społeczeństwa (Giddens 2007, s. 346–347). W kontekście tego uczestnictwa kluczowe znaczenie ma dostęp do dóbr i usług, w tym także do środków transportu publicznego. W związku z powyższym wykluczenie transportowe wydaje się być jedną z kluczowych kategorii wykluczenia społecznego. Przeciwdziałanie tej narastającej w naszym kraju kwestii społecznej wiąże się z możliwością realizacji praw obywatelskich wynikających z zapisów konstytucyjnych. Na problem zwrócił uwagę Rzecznik Praw Obywatelskich, wskazując możliwość legislacyjnego ustalenia minimum realizacji norm programowych określającego obowiązki władzy publicznej w zakresie transportu publicznego. Zdaniem rzecznika ważne jest wprowadzenie i przestrzeganie prawa obywatela do transportu publicznego zapewniającego połączenie do siedziby władz danej gminy. Brak dostępu do transportu publicznego oznacza, zdaniem RPO, rezygnację z wykonywania przez organy władz swej ustawowej funkcji, a tego nie można zaakceptować w świetle celów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i regulacji konstytucyjnych – obejmujących następujące przepisy Konstytucji RP: Art. 30. Godność osobista; Art. 52. Wolność poruszania się po terytorium RP; Art. 68. Prawo do ochrony zdrowia; Art. 70. Prawo do nauki; Art. 69. Pomoc na rzecz osób z niepełnosprawnościami (RPO, 2021).

Celem artykułu jest nakreślenie problemu dotyczącego wykluczenia transportowego seniorów jako dynamicznie narastającego zjawiska na terenach wiejskich. W kontekście analiz dotyczących wykluczenia

transportowego seniorów należy podkreślić dwa jego wymiary: wymiar przestrzenny oraz wymiar społeczny. Wymiar przestrzenny dotyczy obszaru bez dostępu do komunikacji publicznej, a warto zaznaczyć, że w Polsce wykluczenie transportowe dotyczy obecnie 13,8 mln osób mieszkających w gminach, w których nie jest zorganizowany transport publiczny (Dulak i Jakubowski, 2018). Społeczny wymiar wykluczenia transportowego dotyczy zaś grup osób bez dostępu do tego transportu. Wśród tych grup często znajdują się osoby starsze, które stosunkowo rzadko migrują ze wsi do miast, co oznacza, że wykluczenie transportowe pozbawia ich dostępu do wielu dóbr i usług, przez co znacząco oddziałuje na jakość ich życia.

Tematyka i charakter poruszanych zagadnień wymagały przyjęcia strategii badawczej, która respektowałaby ich wieloaspektowy charakter. Punktem wyjścia było poznanie opinii badanych seniorów. Tradycyjne badania ankietowe (Babbie 2004, s. 267–301) posłużyły jako podstawowa metoda odkrywania tendencji występujących na badanych obszarach i obserwowania ich zmian w zależności od wybranych czynników. Na potrzeby badania opracowano autorskie narzędzie badawcze. Badania ankietowe skierowane były do seniorów mieszkających w miejscowościach o niskiej dostępności komunikacyjnej. Anonimowa ankieta została przeprowadzona w okresie od października do grudnia 2020 r. Ankiety dla seniorów wybranych do badania zostały przekazane i odebrane przez pracowników organizacji pozarządowych działających na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Organizacje te są członkami Federacji Organizacji Społecznych Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Zastosowano nieprobabilistyczny losowy dobór próby jako popularny typ doboru często stosowany w badaniach społecznych. Projekt dotyczył wyselekcjonowania respondentów mieszkających na wsiach województwa warmińsko-mazurskiego dotkniętych problemami w dostępie do komunikacji miejskiej. Biorąc pod uwagę charakter tego losowania, szczególną uwagę zwrócono na analizę uzyskanego materiału empirycznego przy uogólnianiu wniosków. W badaniach przeprowadzonych we wsiach warmińsko-mazurskich wzięło udział 185 uczestników.

Wykluczenie społeczne

Poddając analizie zjawisko wykluczenia społecznego warto podkreślić, że jest ono kategorią pojęciową nadającą określony kształt stosunkom i relacjom społecznym, a przez to staje się pojęciem poddawanym refleksji przez przedstawicieli różnych dyscyplin naukowych, polityków i publicystów.

Podstaw teoretycznych wykluczenia społecznego należy dopatrywać się w klasycznych teoriach socjologicznych zawartych w pracach M. Webera traktujących o swoistym „zamknięciu społecznym” grup uprzywilejowanych czy też pracach E. Durkheima i R. Mertona uwypuklających zagadnienia związane z integracją i spójnością społeczną, czy wreszcie w pracach T.H. Marshalla kładących nacisk na odmowę praw obywatelskich, politycznych oraz społecznych w stosunku do pewnych grup czy osób. I choć podstawy dyskursu związanego z wykluczeniem społecznym osadzone są w klasycznej socjologii, to dynamiki dyskursowi dotyczącemu wykluczenia społecznego nadało ujmowanie i rozpatrywanie go w sensie politycznym, obejmującym ustosunkowanie się władz do zjawiska rozprzestrzeniania się wskutek narastającej biedy i bezrobocia nowych zmarginalizowanych grup społecznych (Białobrzeska 2022, s. 236–237). Ten prakseologiczny wymiar postrzegania wykluczenia społecznego przełożył się na uwypuklenie jego wielowymiarowości. Szeroki, interdyscyplinarny dyskurs dotyczący wykluczenia społecznego toczący się w środowisku naukowym w ostatnich dwóch dekadach ukazał złożoność i wielopłaszczyznowość tego procesu, przyczyniając się do powstania wielu definicji i interpretacji tego zjawiska.

Wielość ujęć interpretacyjnych wykluczenia społecznego przyczyniła się do prób budowania ujęć syntetycznych tego zjawiska. Autorzy ujęć syntetycznych starają się grupować główne wątki podkreślane przez autorów poszczególnych definicji. Jedno z ciekawszych a jednocześnie bardzo przejrzystych podejść zostało przedstawione w publikacji wyników ewaluacji programu Unii Europejskiej *Poverty* (Andersen i in. 1994, s. 10–11). Autorzy opracowania podkreślają, że w ujęciu syntetycznym należy wyjść od założenia, że wykluczenie społeczne to dynamiczny proces, który ma swoją specyfikę:

- często spowodowany brakiem zasobów;
- prowadzący do sytuacji wielowymiarowej deprywacji o różnych stopniach natężenia;
- wielowymiarowy;
- posiada aspekty oddawane przez wskaźniki pieniężne, ale też takie, których te wskaźniki nie ujmują;
- charakteryzuje się deficytami uczestnictwa (o różnym stopniu natężenia) w głównym nurcie społeczeństwa i dostępu do zasadniczych systemów społecznych (rynek pracy, zabezpieczenie społeczne, edukacja, opieka medyczna);
- może oznaczać zerwanie więzi z rodziną i ze społeczeństwem;
- może powodować utratę poczucia tożsamości i celu w życiu;
- wiąże się z pozbawieniem lub nierealizowaniem uprawnień socjalnych;

- zawiera czynniki utrwalające i błędne koła, które sprawiają, że dominuje w cyklu życia i może być przekazywany międzypokoleniowo.

Ze względu na złożoność i wielowątkowość interdyscyplinarnego dyskursu toczącego się wokół wykluczenia społecznego, w prezentowanym tekście skupiono się na arbitralnie wybranych wątkach, które w ocenie autorki wydają się być szczególnie znaczące dla podjętych analiz. Jednym z podjętych wątków jest interpretowanie wykluczenia przez pryzmat uczestnictwa bądź jego braku w różnych obszarach życia społecznego. Przyjmując taką perspektywę, zakłada się, że uczestnictwo jest pożądane, a to, w czym ma się uczestniczyć, jest pozytywne. Tu jednak pojawia się pewien dysonans poznawczy, gdyż ludzie mogą w pełni świadomie nie chcieć w coś uczestniczyć, bo taki jest ich wybór i w takich przypadkach nie będziemy mówić o wykluczeniu społecznym.

Definiując wykluczenie społeczne poprzez pryzmat kryterium uczestnictwa bądź jego braku, wyróżnić możemy definicje partycypacyjne oraz definicje dystrybucyjne.

W podejściu partycypacyjnym akcentuje się problematykę uczestnictwa jednostek i grup w ważnych sferach życia społecznego, co wiąże się z przekonaniem, że udział w tych obszarach życia stanowi naturalną aktywność w obliczu obowiązujących norm życia społecznego na różnych etapach rozwoju. W ujęciu tym wskazuje się trzy istotne obszary życia społecznego: ekonomiczny, polityczny, społeczny (Jasińska-Kania, Łodziński 2009, s. 9; Galor 2012, s. 2).

Natomiast w podejściu dystrybucyjnym podkreśla się problem ograniczenia/braku dostępu do ważnych społecznie zasobów i usług. Przy czym w tym ujęciu świat zasobów jest określany w kontekście dostępu do rynku pracy (miejsc pracy i dochodów z pracy), konsumpcji, systemu edukacyjnego (wyszkolenia), zabezpieczenia społecznego (świadczeń społecznych) i ochrony zdrowia (Nowak 2012, s.19)

Mimo wielości ujęć i interpretacji tego zjawiska w bogatej literaturze przedmiotu wymaga ono ciągle redefiniowania i reinterpretacji. Potrzeba ta wynika z dynamiki zmian w zakresie wykluczenia społecznego w ujęciu temporalnym i przestrzennym, a także wiedzy, jaka płynie z komplementarnego charakteru badań prowadzonych przez przedstawicieli różnych dyscyplin naukowych.

Zjawisko wykluczenia transportowego

Wśród wielu rodzajów wykluczenia społecznego na uwagę zasługuje wykluczenie transportowe/komunikacyjne. Jest to zjawisko, które ostatnimi laty dość często określane jest jako zagrożenie dla rozwoju i funkcjonowania miesz-

kańców Polski zamieszkujących miejscowości pozbawione transportu publicznego. Wykluczenie to jest interpretowane jako pozbawienie możliwości korzystania z transportu publicznego mieszkańców danego obszaru. Wykluczenie transportowe dotyczy nie tylko dostępu do dróg, ale również kolei, chodników lub ścieżek rowerowych.

Ten rodzaj wykluczenia definiowany jest jako „utrata zdolności przez jednostki i grupy ludzi do nawiązania połączeń z miejscami pracy lub usług, w sytuacji, gdy są one niezbędne do pełnego uczestnictwa w społeczeństwie.” (Beyazit 2011, s. 117–134)

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

Analizując wykluczenie transportowe, warto nawiązać do opisywanego w literaturze przedmiotu pojęcia ubóstwa transportowego, które definiuje stan ograniczonej mobilności wynikający z współwystępowania różnych czynników upośledzających transportowo oraz społecznie daną osobę. Czynniki upośledzenia transportowego są najczęściej: brak samochodu, mała dostępność transportu zbiorowego, wysokie ceny biletów, ale także lęk przed staniem się ofiarą przestępstwa w trakcie korzystania z transportu czy też słaba dostępność do informacji o rozkładach jazdy.

Warto w tym miejscu podkreślić, że ubóstwo transportowe prowadzić może do znacznego lub całkowitego ograniczenia dostępu do wielu dóbr, usług, szans życiowych, sieci społecznych, kapitału społecznego itp., co niejednokrotnie może stać się generatorem innych obszarów wykluczenia społecznego.

Wykluczenie transportowe w różnym stopniu dotyka osoby zamieszkujące tereny nim dotknięte. Analizując zastane wyniki badań, można wyodrębnić kilka typowych grup społecznych, które są w grupie największego ryzyka. Są to: osoby starsze, dzieci i młodzież, samotni rodzice, osoby niepełnosprawne, osoby nie mające dostępu do samochodu oraz osoby ubogie (Elvy 2014, s. 41–49.)

Dokonując analizy kluczowych pojęć dotyczących dyskursu w zakresie wykluczenia komunikacyjnego, warto poświęcić uwagę pojęciu dostępności przestrzennej, która definiowana jest jako łatwość osiągnięcia w przestrzeni określonej formy działalności z badanego miejsca przy pomocy określonego środka transportu (Black, Conroy 1977, s. 1012–1031). Natomiast użycie dookreślenia mówiącego, że jakieś miejsce jest dostępne dzięki skorzystaniu z jakiejś formy transportu, sprawia że mówimy wtedy o dostępności transportowej.

Warto podkreślić, że dostępność przestrzenna – zoperacjonalizowana jako dostępność transportowa – jest jednym z kluczowych parametrów określających atrakcyjność poszczególnych miejsc. W tym ujęciu stanowi ona istotny element poziomu życia czy składnik atrakcyjności inwestycyjnej (Komornicki i in. 2010, Guzik i in. 2010). Dostępność transportowa do edukacji czy służby zdrowia staje się wyznacznikiem szans życiowych (Pacione 1989, s. 12–18), a słaba dostępność lub jej brak jest podstawowym czynnikiem wykluczenia społecznego (Cass, Shove, Urry 2005; Farrington 2007).

Wykluczenie transportowe w Polsce

Myślenie o wykluczeniu komunikacyjnym jako o problemie charakterystycznym dla Polski byłoby pewnym nadużyciem, gdyż w rzeczywistości jest ono zjawiskiem spotykanym dość powszechnie i dotyczy zarówno krajów rozwijających się, jak i wysokorozwiniętych, w tym wielu państw członkowskich UE. Mówiąc o przypadku Polski warto jednak podkreślić, że zjawisko to jest dość powszechne i dotyczy znacznej liczby osób. Według M. Dulaka oraz B. Jakubowskiego (2018) gminy, w których nie ma zorganizowanego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, zamieszkuje obecnie ok. 13,8 mln osób.

Często docierają do nas informacje mówiące o szeroko rozumianym rozwoju społeczno-ekonomicznym, jaki ma miejsce w Polsce. Rzadko jednak zwraca się uwagę na fakt, że korzystanie z dynamicznie rozwijających się rynków pracy, placówek edukacyjnych, rekreacyjnych, kulturalnych czy też instytucji opieki zdrowotnej wymaga przede wszystkim odpowiedniej dostępności transportowej. Brak połączeń komunikacyjnych lub ich minimalna ilość wraz z niedostosowaną ofertą prowadzą do poważnych skutków zarówno dla mieszkańców mniejszych miejscowości, jak i dla samych miast. Jak wskazuje raport Polskiej Akademii Nauk, ponad 20% sołectw w Polsce pozbawionych jest jakiegokolwiek środka zbiorowego transportu publicznego, a do wielu pozostałych docierają tylko dwa autobusy dziennie (Rosner, Stanny, Komorowski 2018, s. 37).

Przyczyny ograniczeń w zakresie transportu publicznego mają u podłoża głównie uwarunkowania ekonomiczne związane z brakiem rentowności przejazdów, ale skutki, jakie za sobą niesie ten rodzaj wykluczenia, mają ogromne spektrum oddziaływania w odniesieniu do jednostek, grup czy całych społeczności.

Do pierwszoplanowych skutków likwidacji połączeń, jak zaznacza Trammer, zaliczyć można migracje z mniejszych miejscowości do większych, w tym

ze wsi do miast osób, które ze względu na szereg trudności, w tym ograniczenia transportu bądź jego brak, zmuszone zostały, aby przenieść się do większych miejscowości. Trammer podkreśla, że wykluczenie transportowe przyczyniło się w sposób istotny do degradacji funkcjonalnej miast powiatowych, choć te pełniły przez wiele lat funkcję centrum lokalnego, do którego środkami komunikacji zbiorowej przyjeżdżali mieszkańcy powiatu. Wraz z likwidacją połączeń między małymi miejscowościami a miejscowościami powiatowymi przestały one pełnić swoją dotychczasową funkcję. Zdaniem przytaczanego badacza niższa dostępność komunikacyjna stała się głównym ograniczeniem rozwojowym dla wielu małych miast, a w jego ocenie jest to o tyle istotne, że małe miasta powinny pełnić funkcję pośredniczącą w rozprzestrzenianiu się rozwoju z większych ośrodków na tereny wiejskie (Trammer 2012, s. 2)

Dokonując analizy rozkładu przestrzennego dostępności w transporcie publicznym na terenie Polski, łatwo jest zauważyć, że potrzeby transportowe regionów, a nawet lokalnych jednostek samorządowych są zróżnicowane i wymykają się często stosowanemu podziałowi na Polskę zachodnią i wschodnią. Z analiz rozkładu transportu publicznego wynika nawet, że generalnie lepszą dostępność komunikacyjną mamy w Polsce wschodniej niż zachodniej, a zróżnicowania mają często bardzo lokalny wymiar (Rosik i in., 2017 s. 258). W transporcie publicznym bardzo niskie wartości wskaźnika (które możemy interpretować jako wykluczenie transportowe wszystkich osób niedysponujących w gospodarstwie domowym samochodem osobowym) notujemy niekiedy nawet w bezpośrednim sąsiedztwie dużych miast. Warto w tym miejscu zauważyć, że utrwalanie się takiej tendencji w zakresie dostępności w transporcie publicznym sprzyja i sprzyjać będzie pogłębianiu się i utrwalaniu różnic rozwojowych w regionach, a także różnic w poziomie i jakości życia Polaków. Będzie to również generowało wykluczenie transportowe kolejnych obszarów, zwłaszcza tych, gdzie jednocześnie ma miejsce odpływ ludności naruszający strukturę demograficzną obszarów wiejskich i wielu mniejszych miast (Guzik i in., 2019, s. 41–43).

Dostępność przestrzenna transportu publicznego na Warmii i Mazurach

Dostępność danych dotyczących wykluczenia transportowego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego zawdzięczać można szczegółowym badaniom, jakie miały tu miejsce w 2019 roku, zaprezentowanych w raporcie *Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich*

otoczeniem. Raport cząstkowy. Komponent 3. Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna. Województwo warmińsko-mazurskie 2019.

Na podstawie opublikowanych w obszernym raporcie danych można stwierdzić, że z ogólnej liczby 2 736 badanych miejscowości wiejskich Warmii i Mazur aż 1 180 nie jest obsługiwanych przez komunikację publiczną. Mieszka w nich 151 tys. osób, czyli co czwarty mieszkaniec obszarów wiejskich. W większości są to małe miejscowości wiejskie liczące średnio 130 mieszkańców, położone poza systemem dróg krajowych i wojewódzkich, do niektórych z nich wciąż nie prowadzi droga o nawierzchni bitumicznej. W grupie tej znajdują się również miejscowości, które obsługiwane są tylko przez połączenia kolejowe, a stacja kolejowa znajduje się poza wsią i wymaga przemieszczania się pieszo.

Przeciętna odległość z miejscowości pozbawionej komunikacji publicznej do najbliższego przystanku wynosi nieco ponad 4 km, czyli przekłada się na 63-minutowe dojeżdżenie do przystanku. Jest to dość długi czas i w znacznym stopniu ogranicza mobilność, szczególnie osobom starszym, nie wspominając o osobach niepełnosprawnych. Należy pamiętać, że ponad 1 200 miejscowości ma połączenie wymagające dotarcia do innej miejscowości lub przystanku położonego poza miejscowością (Guzik i in., 2019).

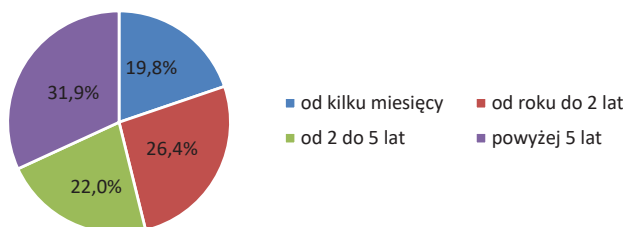
Wykluczenie transportowe seniorów zamieszkujących tereny wiejskie

Wykluczenie transportowe jest zjawiskiem niosącym za sobą szereg konsekwencji, które w znaczący sposób rzutują na funkcjonowanie osób nim dotkniętych. Przeprowadzone przez autorkę badania dotyczące psychospołecznych uwarunkowań funkcjonowania seniorów doświadczających wykluczenia transportowego dostarczają szerokiej wiedzy dotyczącej tego zjawiska. W prezentowanym artykule skupiono się jednak na przedstawieniu tylko kilku arbitralnie wybranych skutków społecznych tego rodzaju wykluczenia, co wiąże się z ograniczeniami związanymi z charakterem tej publikacji.

Wśród poddanej badaniom populacji osób starszych z problemem braku możliwości swobodnego przemieszczania się za sprawą komunikacji publicznej boryka się blisko trzy czwarte badanych. Analizując uzyskane wyniki badań można stwierdzić, że aż 44% seniorów żyje w miejscowościach, w których zlikwidowano połączenia komunikacji publicznej. Ograniczenie przejazdów do dwóch dziennie zadeklarowało 18,7% seniorów, a 6,6 % badanych wskazało, że transport publiczny do ich miejscowości ograniczono do jednego kursu na dobę. Na podstawie uzyskanych wyników badań można stwierdzić, że blisko 70% responden-

tów boryka się z problemami związanymi z dostępem do transportu publicznego umożliwiającą opuszczenie i powrót do miejsca zamieszkania.

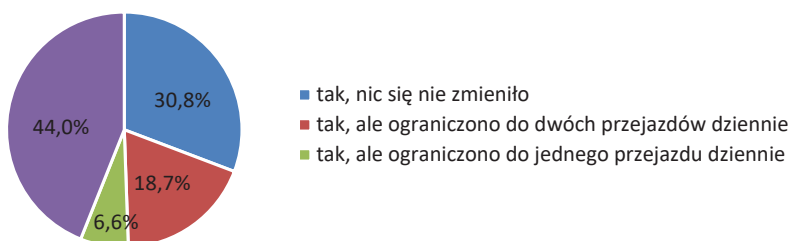
Wykres 1. Funkcjonowanie transportu publicznego w miejscu zamieszkania



Źródło: badania własne

O procesualnym charakterze tego zjawiska świadczyć mogą poniżej opisane i przeanalizowane wyniki badań. Dane zilustrowane na poniższym wykresie wskazują na temporalny wymiar zjawiska wykluczenia transportowego. Analiza uzyskanych danych pozwala stwierdzić, że zjawisko to ma swoją dynamikę i nasila się od dłuższego czasu. Blisko 32% seniorów ograniczenia w dostępie do transportu publicznego doświadcza od ponad 5 lat. W okresie od 2 do 5 lat problem ten dotknął kolejne 22% seniorów. W okresie od roku do dwóch lat ograniczenia w dostępie do transportu publicznego dotknęły następne ok. 26% seniorów. Niespełna 20% badanych zadeklarowało, że doświadcza tego problemu od kilku miesięcy.

Wykres 2. Czas, od którego badani doświadczają wykluczenia transportowego



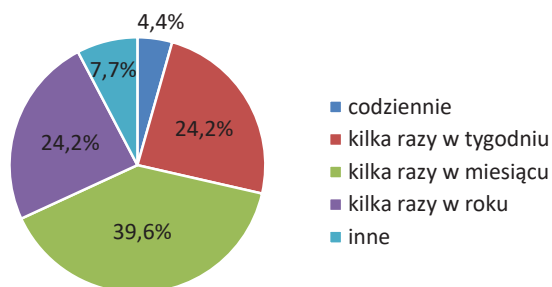
Źródło: badania własne

Brak dostępu do środków komunikacji publicznej nie pozostaje bez znaczenia dla mobilności tej grupy społecznej. Dane uzyskane z badań (por. wykres 3) wskazują na małą mobilność seniorów. Analizując częstotliwość wyjazdów z miejscowości ustalono, że blisko jedna czwarta badanych – 24,2%, wyjeżdża

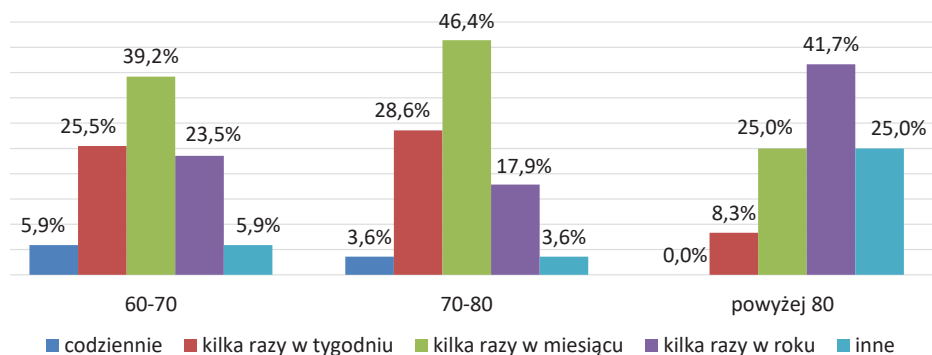
poza swoją miejscowość tylko kilka razy w roku, a prawie 40% respondentów wieś opuszcza kilka razy w miesiącu. Blisko jedna czwarta osób starszych wieś opuszcza kilka razy w tygodniu (24,2%), a 7,7% podróżuje codziennie.

Grupa badanych seniorów nie jest jednolita wiekowo. 56% próby badawczej stanowią seniorzy w wieku 60–69 lat, 31% z nich to osoby między 70 a 80 rokiem życia, a seniorzy powyżej 80 lat stanowią 13% respondentów. Ustalono, że zmienną mającą wpływ na uzyskane wyniki badań jest wiek badanych (por. wykres 4). Analiza wyników badań pozwala stwierdzić, że znaczące zmiany w sposobie przemieszczania dotyczą seniorów powyżej 80 roku życia. Blisko 42% z nich swoją wieś opuszcza tylko kilka razy w roku, a około jednej czwartej najstarszych seniorów (25%) w kategorii inne wpisywała odpowiedź „nigdy nie wyjeżdżam ze wsi”. W kategorii tej pojawiały się nieliczne odpowiedzi takie jak: „wozi mnie karetka”, „wozi mnie samochód z pomocy społecznej”.

Wykres 3. Częstotliwość wyjazdów



Wykres 4. Częstotliwość wyjazdów a wiek

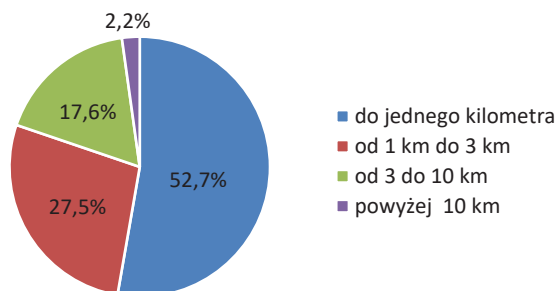


Mniejsza mobilność seniorów w porównaniu do innych grup wiekowych podyktowana jest zapewne brakiem konieczności dojazdów do pracy czy szkoły, ale bez wątplenia jest mocno ograniczająca w dostępie do innych podstawowych dóbr czy usług. Seniorzy, którzy są wykluczeni komunikacyjnie, mogą mieć coraz większą trudność w realizacji podstawowych potrzeb na skutek postępującej separacji od istotnych dla nich życiowo miejsc.

Z badań wynika, że w blisko 15% miejscowości, które zamieszkują badani, nie ma sklepu z podstawowymi produktami, w ponad 20% tych miejscowości nie ma kościoła, w 50% miejscowości nie ma miejsc integracji typu klub, świetlica itp., a w ponad 70% nie ma przychodni. W tym miejscu należy dodać, że załatwienie spraw urzędowych, skorzystanie z szeregu usług, szerszej oferty handlowej czy skorzystanie z oferty kulturalnej wiąże się również z koniecznością skorzystania z transportu.

Bez łatwo dostępnego transportu nie sposób skorzystać z usług publicznych gwarantujących właściwy poziom życia. Tymczasem już samo dotarcie do przystanku wymaga niejednokrotnie dużego wysiłku i stanowić może istotną barierą funkcjonalną w uczestnictwie społecznym seniorów (por. wykres 6). Blisko połowa badanych osób (47,3%), do najbliższego przystanku musi pokonać dystans powyżej jednego kilometra. W grupie tej jest 27,5% osób starszych, które muszą pokonać dystans od jednego do trzech kilometrów, a także niespełna 18% seniorów, dla których dotarcie do przystanku wiąże się z pokonaniem dystansu od trzech do 10 kilometrów. Wśród badanych znalazła się również grupa osób, którą od przystanku dzieli dystans powyżej 10 kilometrów.

Wykres 5. Odległość do najbliższego przystanku komunikacji publicznej.



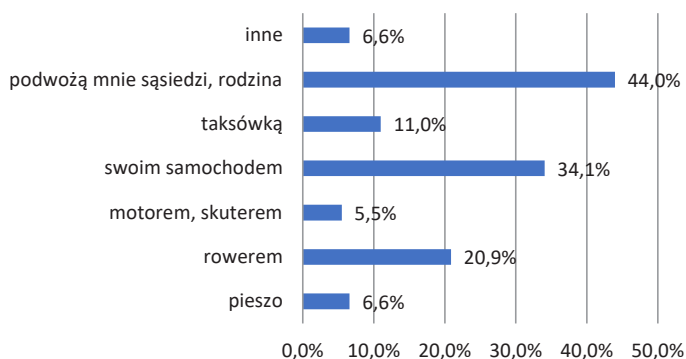
Źródło: badania własne

Analizując różnorodne konsekwencje niekorzystnej sytuacji transportowej (ang. *transport disadvantage*), jakich na co dzień doświadczają ludzie wykluczeni komunikacyjnie, warto wspomnieć o zjawisku motoryzacji wymuszonej (*forced car ownership*). Jako pierwszy zastosował ten termin Banister (1994,

s. 153–175).) w odniesieniu do terenów wiejskich wykluczonych transportowo. Opisał on sytuację, w której rodziny o niskich dochodach zostają przymuszone niejako do zakupu i użytkowania samochodu ze względu na to, że inne opcje transportu nie są dostępne, a członkowie tych rodzin potrzebują dostępności, którą posiadanie samochodu przynosi. Oczywistym skutkiem tego zjawiska jest wymuszony wzrost liczby samochodów poruszających się po drogach, bowiem w świetle likwidacji transportu zbiorowego jedynie transport indywidualny umożliwia dotarcie do pożądaných miejsc. Jednocześnie samochody kupowane przez osoby, które są do tego „zmuszone”, są zwykle pojazdami wysłużonymi, co powoduje wzrost zanieczyszczenia powietrza. Warto zauważyć, że obecnie to Polska ma najwyższy w Europie odsetek samochodów osobowych na drogach mających powyżej 20 lat. Osoby bez prawa jazdy, niepełnosprawne czy te, których nie stać na utrzymanie samochodu, są skazane na wykluczenie komunikacyjne i poleganie na osobach zmotoryzowanych. Do grupy tej często zalicza się seniorów, którzy przez to stają się w dużej mierze zależni od osób trzecich i zdani są na dobrą wolę sąsiadów czy innych osób.

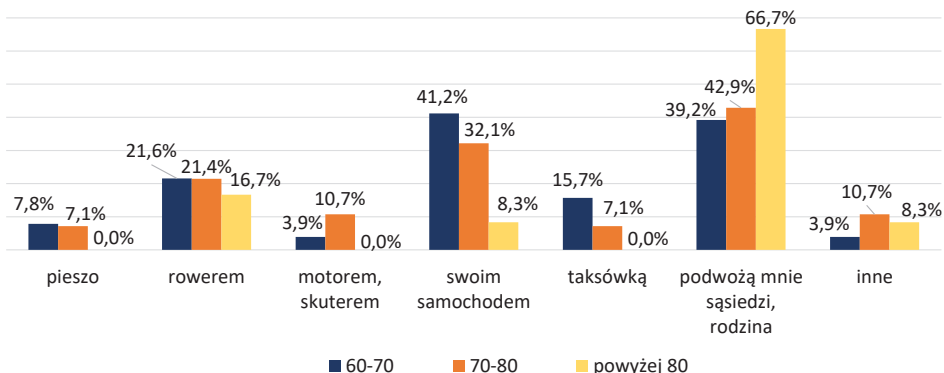
Z badań wynika (por. wykres 7), że badane osoby starsze najczęściej korzystają z transportu oferowanego przez sąsiadów bądź członków rodziny (44%), a ok. jedna trzecia z nich wykorzystuje własny samochód (34%), zaś kolejne 11% seniorów korzysta z przejazdów taksówką. Wśród środków transportu wykorzystywanego przez osoby starsze znalazł się rower, z którego korzysta niemalże 21% badanych i skuter (5,5% badanych), a 6,6 respondentów zadeklarowało, że przemieszcza się na piechotę.

Wykres 6. Środki transportu wykorzystywane przez seniorów



Źródło: badania własne

Wykres 7. Środki transportu wykorzystywane przez seniorów a wiek

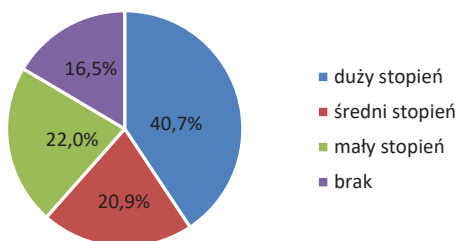


Źródło: badania własne

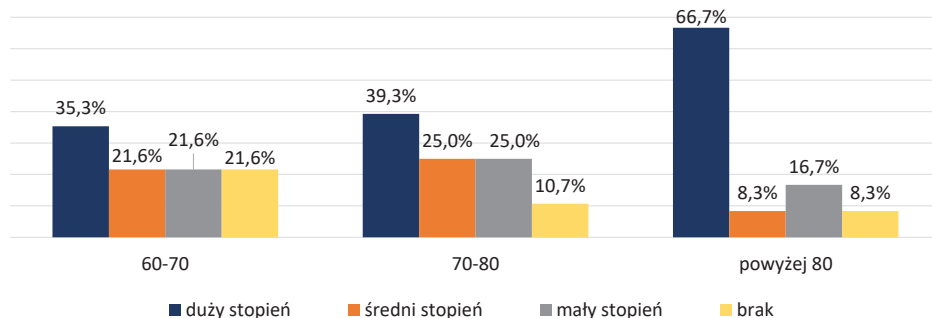
Wiek jest zmienną, która ma wpływ na korzystanie przez seniorów z różnych środków transportu (por. wykres 7). Zmiana preferencji w tym zakresie dotyczy przede wszystkim najstarszych badanych. Osoby powyżej 80 roku życia nie korzystają z form transportu, jaką jest taksówka, nie przemieszczają się skuterem czy też pieszo. Tylko nieliczna grupa seniorów wykorzystuje do transportu własny samochód (8,3%), a niespełna 18% przemieszcza się na rowerze. W zdecydowanej większości (ok. 67%) znajdują się seniorzy, którzy korzystają z usług zmotoryzowanych sąsiadów czy rodziny.

Osoby starsze skazane na wykluczenie komunikacyjne wraz z wiekiem coraz bardziej uzależniają swoją mobilność od osób zmotoryzowanych. Sytuacja ta powoduje, że muszą prosić sąsiadów czy rodzinę o wyświadczenie im takiej usługi i czują się uzależnieni od woli osób trzecich.

Wykres 8. Poczucie uzależnienia seniorów od innych



Wykres 9. Poczucie uzależnienia seniorów od innych a wiek badanych



Źródło: badania własne

Wyniki uzyskanych badań wskazują, że seniorzy czują się uzależnieni od innych (por. wykres 9). Takie odczucia ma zadeklarowało blisko 85% badanych, a tylko 16,5% takiego odczucia nie posiada. Ponad 40% uznało, że jest w dużym stopniu uzależniona od innych, 20,9% w stopniu średnim, a 22% w stopniu małym. Zdecydowanie wraz z wiekiem, co obrazuje wykres 10, narasta poczucie uzależnienia od innych. Duży stopień wskazało 66,7% seniorów powyżej 80 roku życia, 39,3% seniorów w wieku 70–80 lat i 35,3% w wieku 60–70 lat.

Zakończenie

W artykule przedstawiono cząstkowe wyniki badań dotyczące wykluczenia transportowego seniorów na terenie Warmii i Mazur. Ze względu na ograniczenia związane z wielkością tekstu arbitralnie wybrano i omówiono wyniki badań, które obrazują wybrane uwarunkowania funkcjonowania seniorów w środowiskach o niskiej dostępności transportowej. Osoby starsze zamieszkujące wsie Warmii i Mazur częściej niż mieszkańcy innych regionów doświadczają migracji ludzi młodych ze wsi do miast, przez co znacząco zmieniają się warunki ich dotychczasowego funkcjonowania. Zjawisko to powoduje starzenie się demograficzne mieszkańców wsi, co dodatkowo nasila skutki związane z wykluczeniem transportowym osób w coraz bardziej zaawansowanym wieku.

Otrzymane wyniki dość jednoznacznie wskazują, że osoby starsze doświadczają wielu skutków wykluczenia transportowego, co nie pozostaje bez wpływu

na jakość ich życia. Z badań wynika, że zjawisko wykluczenia komunikacyjnego ma tendencję narastającą i utrwalającą się, tymczasem, biorąc pod uwagę wymiar temporalny tego zjawiska, osobom starszym wraz z wiekiem coraz trudniej będzie poradzić sobie z tym problemem. Blisko połowa badanych osób (47,3%), do najbliższego przystanku musi pokonać dystans powyżej jednego kilometra. W grupie tej jest 27,5% osób starszych, które muszą pokonać dystans od jednego do trzech kilometrów, a także niespełna 18% seniorów, dla których dotarcie do przystanku wiąże się z pokonaniem dystansu od trzech do 10 kilometrów. Wyniki badań nie pozostawiają wątpliwości, że brak rozwiązań systemowych w zakresie prawa obywateli do transportu publicznego przyczyni się do dalszego pogłębiania tej kwestii społecznej. Seniorzy mając utrudniony dostęp do komunikacji, w ograniczonym zakresie mogą korzystać z niezbędnych dóbr i usług, a to negatywnie wpływa na jakość ich życia. Wielu z nich dysponuje samochodem, co wiąże się z uzależnieniem ich mobilności od osób zmotoryzowanych.

Istotnym wydaje się zwrócenie uwagi na zjawisko wykluczenia transportowego seniorów jako osób, które doświadczając jego skutków nie dysponują zasobami, które pozwalałyby im samodzielnie radzić sobie z przekraczaniem barier z tego wynikających. Obszar wykluczenia transportowego seniorów jest obszarem wciąż mało rozpoznany badawczo, choć dotyczy ono coraz większej demograficznie grupy społecznej.

BIBLIOGRAFIA

- Andersen J., Bruto da Costa A., Chigot C., Duffy K., Mancho S., Mernagh, M. (1994), *The Contribution of Poverty 3 to the Understanding of Poverty, Exclusion and Integration*, In: *Poverty 3: The Lessons of the Poverty 3 Programme*, Lille: European Economic Interest Group, Animation and Research.
- Babbie E. (2004), *Badania społeczne w praktyce*, Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Bannister D. (1994), *Equity and Acceptability Questions in Internalising the Social Costs of Transport*, In: ECMT/OECD, *Internalising the Social Costs of Transport*, Paris: OECD.
- Beyazit E. (2011), *Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to Be Learned from the Capability Approach*, *Transport Reviews*, 31(1), DOI: 10.1080/01441647.2010.504900.
- Białobrzeska K. A. (2022) *Psychosocial Aspects of Seniors' Transport Exclusion: Selected Issues*, 2(136), „Kultura i Edukacja”, DOI Address: <https://doi.org/10.15804/kie.2022.02.14>

- Black J., & Conroy M. (1977), *Accessibility Measures and the Social Evaluation of Urban Structure*, *Environment and Planning A: "Economy and Space"*, 9(9), DOI: 10.1068/a091013.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), *Social Exclusion, Mobility and Access*, *Sociological Review*, 53(3), 539–555. DOI: 10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x.
- Dulak M., Jakubowski B. (2018), *Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku*, Retrieved from: <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku/>.
- Elvy J. (2014), *Public Participation in Transport Planning amongst the Socially Excluded: An Analysis of 3rd Generation Local Transport Plans*, *Case Studies on Transport Policy*, 2(2), DOI: 10.1016/j.cstp.2014.06.004.
- Eurostat (n.d.), Retrieved January 16, 2019 from: <https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained>.
- Farrington J.H. (2007), *The New Narrative of Accessibility: Its Potential Contribution to Discourses in (Transport) Geography*, *Journal of Transport Geography*, 15(5), 319–330. DOI:10.1016/j.jtrangeo.2006.11.007.
- Galor Z. (2012), *O dialektyce wykluczenia i marginalizacji*. w: Z. Galor, B. Goryńska-Bittner (Eds.), *Nieobecność społeczna. W poszukiwaniu sensów i znaczeń* (s. 28–37), Poznań: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Nauk Humanistycznych i Dziennikarstwa.
- Giddens A. (2007). *Socjologia*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Golinowska S., Broda-Wysocki B. (2005), *Kategorie ubóstwa i wykluczenia społecznego. Przegląd ujęć*, In: S. Golinowska, E. Tarkowska, & I. Topińska (Eds.), *Ubóstwo i wykluczenie społeczne. Badania. Metody. Wyniki* (s. 17–54), Warszawa: IPiSS.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj, A. (2021), *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim*, Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Guzik R., Zborowski A., Kołoś A., Micek G., Gwosdz K., Trzepacz P., Chaberko, T., Kretowicz P., Ciechowski M., Dej M., Grad N. (2010), *Dostępność komunikacyjna oraz delimitacja obszarów funkcjonalnych*, In: B. Domański, & A. Noworól, *Małopolskie miasta – funkcje, potencjał i trendy rozwojowe* (s. 88–134), Kraków: Małopolskie Obserwatorium Polityki Rozwoju.
- Jasińska-Kania A., Łodziński S. (2009), *Wprowadzenie. Obszary i formy wykluczania etnicznego w Polsce. Koncepcje teoretyczne i badania empiryczne*, In: A. Jasińska-Kania, & S. Łodziński (Eds.), *Obszary i formy wykluczania etnicznego w Polsce. Mniejszości narodowe, imigranci, uchodźcy* (s. 7–38), Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Komornicki T., Bański J., Śleszyński P., Rosik P., Świątek D., Czapiewski K., Bednarek-Szczepańska M., Stępnia M., Mazur M., Wiśniewski R., Solon B. (2010), *Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach po-*

- lityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów (w ramach ewaluacji ex post NPR 2004–2006). Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Levitas R. (1998), *The Inclusive Society? Social Exclusion and New Labour*, London: Macmillan.
- Nowak A. (2012), *Zagrożenie wykluczeniem społecznym kobiet niepełnosprawnych*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Pacione M. (1989), *Access to Urban Services – the Case of Secondary Schools in Glasgow*, "Scottish Geographical Magazine", 105(1), DOI: 10.1080/00369228918736746.
- Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępnia M., Kowalczyk K., Guzik, R., Kołós A., Komornicki, T. (2017), *Multimodalna dostępność transportem publicznym w Polsce*, "Prace Geograficzne", 258. Warszawa: IGiPZ PAN.
- Rosner A., Stanny M., Komorowski Ł. (2018), *Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika [Rural Development Monitoring. Stage III. Socio-Economic Structures, Their Spatial Diversification and Dynamics]*, Warszawa: Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN [The European Fund for the Development of Polish Villages Foundation, the Institute of Rural and Agricultural Development of the Polish Academy of Sciences]. Responses (pp. 57–80). Geneva: International Institute for Labour Studies, International Labour Organization.
- RPO (2021). *Zapewnić każdemu transport publiczny choć do siedziby władz jego gminy - RPO o wykluczeniu transportowym*. Biuletyn informacji publicznej RPO. Retrieved from: https://bip.brpo.gov.pl/sites/default/files/2021-10/Do_MRiRW_wykluczenie_komunikacyjne_3.10.2021.pdf.
- Szarfenberg R. (2006), *Marginalizacja i wykluczenie społeczne. Wykłady*. Warszawa: Instytut Polityki Społecznej Uniwersytetu Warszawskiego, Retrieved from: http://www.owes.info.pl/biblioteka/wyklad_wykluczenie_spoleczne.pdf.
- Trammer K. (2012, March 29), *Dostępność komunikacyjna i mobilność w polskich regionach*, *Infos*, 6, 1–4.

STRESZCZENIE

Zjawisko wykluczenia społecznego należy do kwestii o charakterze interdyscyplinarnym, a jego wielowymiarowy ogląd wykracza poza ubóstwo, bezrobocie, dostęp do różnych dóbr i usług, obejmując swym zasięgiem zagadnienia związane np. z zerwaniem więzi społecznych, poczuciem izolacji oraz uzależnieniem od innych. Problem wykluczenia społecznego dotyka wielu grup społecznych, ale są grupy, które są bardziej wrażliwe i stają się odbiorcami negatywnych skutków tego zjawiska. Do grupy szczególnie narażonej na skutki wykluczenia należą osoby starsze. Celem artykułu

jest nakreślenie problemu dotyczącego wykluczenia transportowego seniorów jako dynamicznie narastającego zjawiska na terenach wiejskich. W artykule podjęto próbę odpowiedzi na pytanie, w jakim stopniu badani seniorzy doświadczają niekorzystnej sytuacji komunikacyjnej oraz jak ograniczony dostęp do komunikacji publicznej wpływa na ich funkcjonowanie. Uzyskane wyniki dość wyraźnie wskazują, że osoby starsze doświadczają skutków wykluczenia transportowego, co ma wpływ na jakość ich życia.

SŁOWA KLUCZOWE: wykluczenie społeczne, wykluczenie transportowe, dostępność transportowa, wykluczenie transportowe seniorów

SUMMARY

The phenomenon of social exclusion is an interdisciplinary issue and its multidimensional view goes beyond poverty, unemployment, and access to various goods and services. It covers also issues related to, for example: breaking social ties, a sense of isolation and dependence on others. The problem of social exclusion affects many social groups, but there are groups that are more sensitive, becoming recipients of the adverse effects of this phenomenon. The elderly are a group particularly vulnerable to the effects of exclusion. The aim of the article is to outline the problem of seniors' transport exclusion as a dynamically growing phenomenon in rural areas. The article attempts to answer the question of to what extent the surveyed seniors experience an unfavourable communication situation and how limited access to public transportation affects their functioning.

KEYWORDS: social exclusion, transport exclusion, transport accessibility, seniors' transport exclusion.